

А.А. Рамазанов¹ , И.Н. Кренгауз^{2*} , М. Каримова³ 

¹Р.Б. Сүлейменов атындағы Шығыстану институты, Қазақстан, Алматы, қ.

²«Тұран» университеті, Қазақстан, Алматы, қ.

³Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университеті, Қазақстан, Алматы, қ.

*e-mail: irina_krengauz@mail.ru

ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫНДАҒЫ АЙМАҚТЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ИНТЕГРАЦИЯ

Интеграциялық процестерді дамыту және олардың әлемдік қоғамдастықтағы рөлін арттыру саяси және экономикалық жағдайды тұрақтандыруға, табиғи ресурстық әлеуетті неғұрлым тиімді пайдалануға, оның актерлерінің бәсекеге қабілеттілік деңгейінің өсуіне, адам дамуының жаһандық индексінде аймақты құрайтын мемлекеттер рейтингіне ықпал етеді. Аймақтық мемлекетаралық интеграция сыртқы инвесторларды тарту үшін қолайлы бизнес ахуал, бірыңғай экономикалық аймақтық кеңістікті қалыптастыру үшін алғышарттар жасауға мүмкіндік береді. Жаңа Жібек Жолы шеңберінде инфрақұрылымды түбегейлі жетілдіру Қазақстандағы экономикалық белсенділікті айтарлықтай жандандыруға, жүргізіліп жатқан индустрияландыруды жеделдетуге мүмкіндік береді, ілеспе жобаларға ауқымды инвестицияларды енгізеді. Сонымен қатар аймақтық мемлекетаралық интеграция Ұлы Жібек Жолы елдерін халықаралық ынтымақтастықты дамытуға итермелей отырып, халықаралық еңбек бөлінісін жетілдіруге және тереңдетуге ықпал ететін болады және бұл интеграция жолындағы алғашқы дайындық қадамы.

Жүргізілген зерттеудің құндылығы (осы жұмыстың тиісті білім саласына қосқан үлесі). Жаңа Жібек Жолы шеңберінде интеграциялық процестерді дамыту үшін алғышарттар жасау бойынша нақты қадамдар жүйесін әзірлеуге әрекет жасалды.

Жұмыс нәтижелерінің практикалық маңызы. Дәстүрлі және жаңа экономикалық және саяси факторларды талдау негізінде аймақтық интеграциялық процестердің даму тенденциялары, сондай-ақ аймақтық интеграцияны тежейтін заманауи қауіптер мен тәуекелдер анықталды, оларды азайтудың негізгі құралдары мен бағыттары анықталды. Зерттеу нәтижелерін енгізу жалпы аймақтың да, оны құрайтын мемлекеттердің де бәсекеге қабілеттілік деңгейін арттыруға мүмкіндік береді деп болжануда, бұл олардың жаһандық рейтингтердегі: бәсекеге қабілеттілік, инновация және адам дамуындағы позицияларын арттыруда көрініс табуы мүмкін.

Түйін сөздер: ынтымақтастық, интеграция, Жібек Жолы, аймақ, swot-талдау.

A. Ramazanov¹, I.N. Krengauz^{2*}, M. Karimova³

¹Institute of Oriental Studies named after R.B. Suleimenov, Kazakhstan, Almaty

²University "Turan", Kazakhstan, Almaty

³Kazakh National Pedagogical University named after Abay, Kazakhstan, Almaty

*e-mail: irina_krengauz@mail.ru

Regional economic integration on the New Silk Road

The development of integration processes and the enhancement of their role in the world community contributes to the stabilization of the political and economic situation, more efficient use of the natural resource potential, an increase in the level of competitiveness of its actors, and the rating of the states that form the region in the global human development index. Regional interstate integration makes it possible to create a favorable business climate for attracting external investors, prerequisites for the formation of a single economic regional space. As part of the New Silk Road, a radical improvement in infrastructure will significantly revive economic activity in Kazakhstan, accelerate ongoing industrialization, and inject large-scale investments into related projects. Regional interstate integration will also contribute to the improvement and deepening of the international division of labor, encouraging the countries of the Great Silk Road to develop international cooperation, and it is the first preparatory step towards integration.

The value of the study (the contribution of this work to the relevant field of knowledge). An attempt was made to develop a system of specific steps to create prerequisites for the development of integration processes within the framework of the New Silk Road.

The practical significance of the results of the work. Based on the analysis of traditional and new economic and political factors, trends in the development of regional integration processes, as well as

modern threats and risks hindering regional integration, are identified, the main means and directions for their minimization are identified. It is assumed that the implementation of the results of the study will increase the level of competitiveness, both of the region as a whole and of its constituent states, which may be reflected in an increase in their positions in the Global rankings: competitiveness, innovation and human development.

Keywords: cooperation, integration, silk road, region, swot-analysis.

А. Рамазанов¹, И.Н. Кренгауз^{2*}, М. Каримова³

¹Институт Востоковедения имени Р.Б. Сулейменова, Казахстан, г. Алматы

²Университет «Туран», Казахстан, г. Алматы

³Казахский национальный педагогический университет имени Абая, Казахстан, г. Алматы

*e-mail: irina_krengauz@mail.ru

Региональная экономическая интеграция на Новом Шелковом Пути

Развитие интеграционных процессов и повышение их роли в мировом сообществе, способствует стабилизации политической и экономической ситуации, более эффективному использованию природно-ресурсного потенциала, росту уровня конкурентоспособности его акторов, рейтинга государств, образующих регион в глобальном индексе человеческого развития. Региональная межгосударственная интеграция позволяет создать благоприятный бизнес климат для привлечения внешних инвесторов, предпосылки для формирования единого экономического регионального пространства. В рамках Нового Шелкового Пути кардинальное усовершенствование инфраструктуры позволит значительно оживить экономическую активность в Казахстане, ускорить проводимую индустриализацию, волеет масштабные инвестиции в сопутствующие проекты. Региональная межгосударственная интеграция также будет способствовать совершенствованию и углублению международного разделения труда, побуждая страны Великого Шелкового Пути к развитию международного сотрудничества, а оно является первым подготовительным шагом на пути к интеграции.

Ценность проведенного исследования (внесенный вклад данной работы в соответствующую область знаний). Предпринята попытка разработать систему конкретных шагов по созданию предпосылок для развития интеграционных процессов в рамках Нового Шелкового Пути.

Практическое значение итогов работы. На основе анализа традиционных и новейших экономических и политических факторов выявлены тенденции развития региональных интеграционных процессов, а также современные угрозы и риски, тормозящие региональную интеграцию, определены основные средства и направления их минимизации. Предполагается, что внедрение результатов исследования позволит повысить уровень конкурентоспособности, как региона в целом, так и государств его составляющих, что может отразиться в повышении их позиций в Глобальных рейтингах: конкурентоспособности, инноваций и человеческого развития.

Ключевые слова: сотрудничество, интеграция, Шелковый путь, регион, swot-анализ.

Кіріспе

Қазіргі заманғы интеграциялық процесстер – маңызды жаһандық тренд. Саяси және экономикалық блоктардың саны мен түрлерінің әртүрлілігі өсуде, жаңа интеграциялық бағдарламалар ұсынылуда, әртүрлі институционалдық формадағы интеграциялық қауымдастықтарды құру тұжырымдамаларының ауқымы кеңеюде.

Мемлекеттер арасындағы интеграциялық процесстерді талдау сипаттайды:

- өзара сауда (егер екі ел туралы айтылған олса , онда бұл елдердің жиынтық сыртқы сауда айналымындағы сауда үлесін және осы мемлекеттердің сауда үлесін олардың жиынтық ЖҰӨ-де сатып алу қабілетінің паритетіне қарай талданады, ал егер талдау тұтастай алғанда аймақ бойынша жүргізілсе, онда аймақ

елдерінің бір-бірімен сауда-саттық үлесін аймақ елдерінің жиынтық сыртқы сауда айналымында қарастырылады және сатып алу қабілетінің паритетіне қайта есептегенде аймақ елдерінің жиынтық ЖҰӨ дегі аймақ елдерінің өзара сауда үлесі);

- өзара инвестициялар (осы елдердің жиынтық ЖҰӨ-дегі екі елдің тікелей инвестицияларының үлесі және аймақ елдерінің жиынтық ЖҰӨ-дегі өзара тікелей инвестицияларының үлесі);

- жұмыс күшінің көші-қоны (басқа елде жұмыс істейтін ерлі-зайыптылардың әрқайсысының еңбек мигранттарының осы елдердің жиынтық халқындағы үлесі және аймақтың басқа елдерінде жұмыс істейтін аймақтағы барлық елдердің еңбек мигранттарының аймақтың жиынтық халқындағы үлесі)

Бірқатар аймақтарда экономикалық, саяси немесе мәдени өмірдің жекелеген аспектілерін қозғайтын ынтымақтастық біртіндеп интеграцияны тоқтатады. Дәл осындай жағдай Ұлы Жібек Жолы аймағында қалыптасуда. Саяси және экономикалық ынтымақтастықты мемлекетаралық интеграцияға трансформациялау Қытайдың «Бір белдеу және бір жол» Жаһандық Трансевразиялық жобасын ілгерілету жөніндегі бастамаларын күшейтуде.

Аймақтық экономикалық интеграциямен байланысты мәселелерге шетел ғалымдарының еңбектерінде көп көңіл бөлінеді.

Мемлекетаралық интеграциялық процестердің теориялық негіздерін жасаудағы ізашар – классикалық бағыттың өкілі – Дж. Винер (Viner J., 1950). Бұл мектеп өкілдерінің нақты базасы шектеулі болды: Еуропалық экономикалық одақ аймақтық интеграцияның барлық бес кезеңінен әлі өткен жоқ. Талдаудың негізгі әдістері ретінде олар логикалық-интуитивті әдісті және аналогия әдісін қолданды.

Аймақтық интеграция саласындағы іргелі зерттеулердің бірі Белла Балашидің экономикалық интеграция теориясы болып қала береді. Ол Еуропалық Экономикалық Одаққа интеграциялық процестердің әдіснамасының негізін қалаған, аймақтық интеграция эволюциясының бес сатысы туралы идеяға жатады: Кеден одағы мен жалпы нарық арқылы еркін сауда аймағынан толық экономикалық және саяси интеграцияға дейін (Balassa B., 1978; Balassa B., 1994; Balassa B., 1961; Balassa B., 1976; Balassa B., Toutjesdijk A., 1975). Сондай ақ, аймақтандыруды зерттеудің теориялық және әдіснамалық негізі Дж. Мида (Meade J.E., 1955), Дж. Липси (Lipsey R.G., 2011; Lipsey R.G., Smith M.G., 2011), К. Ланкастер (Lancaster K., 1980), Дж. Тимберген (Tinbergen J., 1965), Р. Триффин (Triffin R., 1954; Triffin R., 1948), Дж. Бхагвати (Bhagwati J., 1993; Bhagwati J., 2008), С. Вулкока (Woolcock S., 2012; Woolcock S., 2016; Woolcock S., 2017; Woolcock S., 2020) еңбектері болды.

Ғылыми зерттеудің мақсаты, негізгі бағыттары мен идеялары. Жаңа Жібек Жолы шеңберіндегі аймақтық интеграциялық процестерді, аймақтық ынтымақтастық пен интеграцияны дамытуды тежейтін процестерді дамытудың объективті және субъективті алғышарттарын факторлық негіздеу және ықтимал қауіптер мен оларды барынша азайту жолдарын айқындау.

Жұмыстың ғылыми және практикалық маңыздылығын сипаттау. Жұмыста Ұлы Жібек Жолын жаңғыртудың мемлекетаралық интеграцияны дамытуға әсері туралы SWOT-талдау жүргізілді. Жаңа Жібек Жолын қалыптастыру процесінде туындауы мүмкін саяси және экономикалық қауіптер және оларды барынша азайтудың ықтимал жолдары анықталды.

Зерттеу әдістемесі. Зерттеу тәсілін таңдаудың негізгі критерийлері:

- Жаңа Жібек Жолы елдерін зерттеу объектісі ретінде қараудың объективтілігі, ол теориялық және ақпараттық базаны таңдаумен, зерттеу әдістерінің кешенін қолданумен және алынған нәтижелердің сенімділігімен қамтамасыз етіледі;

- сабақтастық-категориялық аппарат, интеграциялық процестерді біз отандық және шетелдік ғалымдардың зерттеулерін зерттеу және жалпылау тұрғысынан қарастырылады;

- қалыптасудың тарихи ерекшеліктерін, табиғи-ресурстық және экономикалық әлеуеттің ерекшеліктерін, инфрақұрылымды даму деңгейін есепке алу;

- сыртқы және ішкі геоэкономикалық және геосаяси факторлардың әсерін ескере отырып жаңа Жібек Жолы мемлекеттерінің Біртұтас экономикалық кеңістігін перспективада қалыптастыру және интеграциялық процестерді қараудың жан жақтылығы;

- бейімделгіштік-аймақтық экономикалық және саяси интеграция саласындағы зерттеулердің қазіргі халықаралық әлемдік тәртіптің өзгеріп отыратын сыртқы және ішкі саяси және экономикалық шындықтарына бейімделуі;

- перспективалық-мемлекеттердің аймақтық интеграциясын одан әрі дамытуға байланысты мәселелерді шешу үшін зерттеу әдістемесі мен нәтижелерін пайдалану мүмкіндігі.

Зерттеу барысында экономикалық құбылыстарды білудің жалпы ғылыми принциптері қолданылды: диалектикалық, нақты тарихи, морфологиялық, жүйелік және басқа тәсілдер, олар зерттелетін құбылыстар мен даму процестерін қарастыруға, қайшылықтарды анықтауға, маңызды сипаттамалар мен олардың көріну формаларын байланыстыруға мүмкіндік береді. Мақалада талдау, синтез, дедукция және индукция сияқты дәстүрлі әдістер де қолданылды.

Интеграциялық процестерді талдау және олардың дамуын анықтайтын негізгі сипаттамаларды анықтау үшін факторлық талдау әдістері қолданылады.

Зерттеу жұмысының негізгі нәтижелері мен талдаулары, қорытындылары. Жаңа Жібек Жолы мемлекеттерінің, оның ішінде Қазақстанның тұрақты дамуы мақсатында ықтимал саяси және экономикалық қауіп-қатерлерді және оларды барынша азайтудың ықтимал жолдарын анықтау мақсатында талдау жүргізілді. Қазақстан экономикасына Жаңа Жібек Жолын құрудың мүмкіндіктері зерттелді.

Нәтижелер

Ұлы Жібек Жолы орналасқан елдердің көпшілігінде жалпы экономиканың және атап айтқанда өнеркәсіптік өндірістің жалпы құрылымдық проблемаларының болуы олардың саяси, мәдени және экономикалық ынтымақтастығын тереңдету және кеңейту және осы базада интеграциялық процестерді дамыту үшін оң перспективаларды анықтайды.

Мемлекеттер шеңберінде Ұлы Жібек Жолы саяси, экономикалық және қоғамдық өмірдің жекелеген аспектілерін қозғайтын ынтымақтастықты дамытады, ол біртіндеп аймақтық интеграция процестеріне айналады. Олардың арасындағы ынтымақтастықты дамыту экономикалық жағынан да, саяси жағынан да болашағы бар. Болашақта ол интеграцияға айналуы мүмкін. Қазіргі уақытта бұл елдер арасындағы ынтымақтастық тек мемлекетаралық деңгейде ғана емес, сонымен қатар жекелеген салалар мен кәсіпорындар деңгейінде де белсенді дамып келеді.

Тәжірибе көрсеткендей, интеграциялық процестің алдында микро деңгейде де (әр түрлі елдердің кәсіпорындары деңгейінде) де, макро деңгейде де (мемлекетаралық деңгей) ынтымақтастықты дамыту және нығайту болған кезде төменнен келетін интеграция тиімдірек болады. Сонымен қатар әртүрлі елдердің кәсіпорындары деңгейінде біртіндеп бейресми интеграцияға айналатын микро деңгейдегі ынтымақтастық неғұрлым қарқынды дамып келе жатса, соғұрлым оған осы кәсіпорындар, тауарлар, капиталдар, қызметтер мен жұмыс күші орналасқан елдер арасындағы еркін қозғалысқа қатысты еларалық уағдаластықтардың болмауы немесе жеткіліксіз дамуы кедергі бола бастайды.

Ұлы Жібек Жолы мемлекеттерінің көпшілігі бір-біріне жақын даму деңгейінде. Екі мемлекет-Германия мен Франция басқа мемлекеттерден әлдеқайда озық. Егер қазір бұл елдердің интеграциясы туралы айтатын болсақ, Германия мен Франция одан негізгі артықшылықтарға

ие болар еді. Бірақ әзірге олардың Ұлы Жібек Жолының қалған елдерімен интеграциялануы – алыс перспектива. Бұл кезеңде осы мемлекеттік субъектілердің экономикасының ілгерілеуін қамтамасыз ету және олардың экономикалық даму деңгейін біртіндеп жақындастыру мақсатында өзара ынтымақтастықты дамыту туралы сөз болуы керек. Осы кезеңде ынтымақтастықты дамытудың негізгі индикаторы – халықаралық сауда.

Әлемдік турбуленттілік жағдайында посткеңестік кеңістіктегі тарихи негізделген интеграциялық байланыстар Еуразия халықтары арасында үйлесімді, тең құқылы және достық байланыстарды орнатудың объективті шарты болып табылады. Сонымен қатар Орталық Азия елдері жеке және тұтастай алғанда аймақ егеменді халықаралық субъективтілікке ие болумен байланысты өте күрделі процесті бастан кешуде. Іс жүзінде жаңа тәуелсіз елдер саяси және әлеуметтік-экономикалық транзит процесінде әлемдік ықпал ету орталықтары тарапынан елеулі қысымға ұшырауда. Жалпы аймаққа және жекелеген елдерге түрлі сыртқы жобалар ұсынылады.

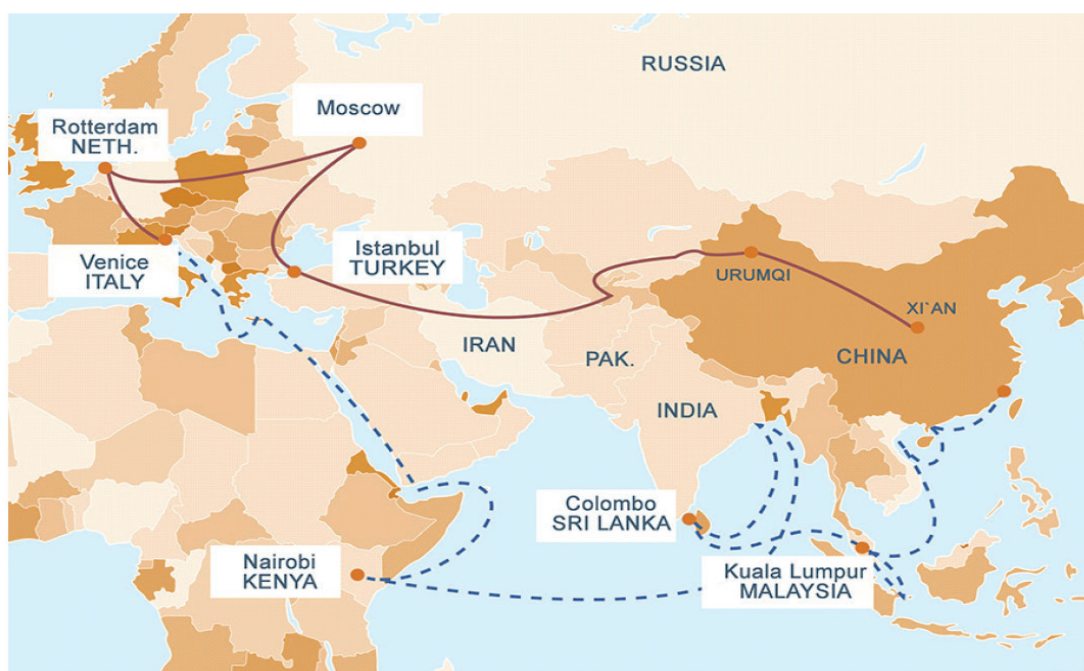
Ұлы Жібек Жолын жаңғыртудың негізгі драйвері – Қытай Халық Республикасының Төрағасы Си Цзиньпин 2013 жылдың күзінде ұсынған «Бір белдеу және бір жол» Жаһандық Трансевразиялық жобасы. Жобаның негізгі мақсаты Қытай, Азия Тынық мұхиты аймағы, Шығыс Еуропа елдері, сондай-ақ ТМД елдері кіретін жаңа экономикалық және инвестициялық кеңістік құру болып табылады. Аймақ елдерінің экономикасы әлемдік ЖІӨ-нің шамамен 29 пайызын алады деп күтілуде, ал алдағы 10 жылда Қытай мен «Белдеу, бір жол» бойындағы елдер арасындағы тауар айналымы екі есеге артады. Бұл жолаушылар мен жүк тасымалдау жүйелерін кеңейтуге сұранысты арттырады. Осыған байланысты кеңістік инфрақұрылымды, сондай-ақ институционалдық базаны дамытуға, Қытайдың стратегиялық серіктестерімен ұзақ мерзімді халықаралық коммерциялық жобаларды құруға жәрдемдесуге арналған (Farchy J., 2023).

Жаһандық жоба жол желісін тасымалдау және кешенді дамытумен ғана байланысты емес, сонымен қатар басқа төрт негізгі аспектіні де қамтиды (Kanyibek T.N., 2023). Бірінші аспект осы аймақ мемлекеттерінің саяси ынтымақтастығымен байланысты. Екінші өлшем сауда кедергілерін жою, сауда және инвестициялық шығындарды азайту, аймақтағы экономикалық операциялардың жылдамдығы

мен сапасын арттыру арқылы сауданы дамыту. Қызметтің тағы бір бағыты ұлттық валюталарда есеп айырысуға көшу есебінен валюта ағындарының ұлғаюына байланысты болады. Соңында бірлескен жұмыстың маңызды бағыты-халықтық дипломатияның ролін күшейту, аймақ халықтары арасындағы тікелей байланыстарды кеңейту. Дамудың сөзсіз сыртқы себептерінен басқа, ішкі экономикалық мотивация да бар. Қытай дамымаған батыс аймақтарының өте өткір проблемасына тап болды. Батыс пен одан да дамыған Шығыс провинциялары арасындағы

алшақтықты жою әрекеттері көп жылдар бойы жасанды болды және тым қымбат болды. Дегенмен, Қытайдың батыс бөлігіндегі темір жолдарды толық көлемде салуды көздейтін жаңа сыртқы экономикалық стратегия әлдеқайда қолжетімді және перспективалы болып көрінеді.

Өткендегі «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасы түріндегі Шығыс пен Батысты біріктіретін Жібек Жолының заманауи интеграциясы «Жібек Жолының экономикалық белдеуі» және «XXI ғасырдағы теңіз Жібек Жолы» екі жобасынан тұрады(1-сурет).



1-сурет – Жібек Жолының экономикалық белдеуі және XXI ғасырдағы теңіз Жібек Жолы бағыттары (Kanyibek T.N.,2023)

“Жібек Жолының экономикалық белдеуі” – батысқа қарай созылып жатқан құрлық жолы.

«Жібек Жолының экономикалық белдеуі» Батысқа созылатын құрлық жолы. Ол Орталық Қытайдағы Сианьнан Орталық Азия арқылы Самарқанд, Тегеран, Ыстамбұл, Мәскеуге, Шығыс Еуропа арқылы Дуйсбургке және ең соңында Роттердамға дейін созылады. Жібек Жолының экономикалық белдеуі негізгі жолдары көлік маршруттары мен табиғи газ құбырларын қамтиды. Жүк байланысы арқылы пойыздар тауарларды межелі жерге теңіз жолдарына қарағанда едәуір жылдам жеткізеді. Дәліз Қытайдың өзінде жеті аймақты қамтиды. Оңтүстікке созылып жатқан «XXI ғасыр теңіз

Жібек Жолы» Оңтүстік-Шығыс Азияны Таяу Шығыс, Шығыс Африка және Еуропамен байланыстыратын теңіз жолдарына бағытталған сауда жолы. Фучжоудан басталып, Қытай жағалауымен оңтүстікке қарай Ханойға, Джакартаға және Куала-Лумпурға, Малакка бұғазы арқылы, Коломбо арқылы Үнді мұхитына, Найробиге және соңында Жерорта теңізіне, Афиныға және Венецияға өтеді. Мұнда да барлық қажетті инфрақұрылым айтарлықтай кеңейтілетін болады. Сондай-ақ Қытай Бангладеш, Шри-Ланка, Мальдив аралдары мен Пәкістандағы порттар мен кеме жөндеу зауыттарына инвестиция салуды жоспарлап отыр. Қазіргі уақытта құны 890 миллиард доллардан асатын 900-ден астам келісім

жасалуда, оның ішінде Бенгал шығанағынан Мьянмаға дейін Қытайдың оңтүстік-батысына дейінгі газ құбыры және Бейжің мен Дуйсбург көлік торабы арасындағы теміржол қатынасы.

Қазіргі уақытта жобаға елу сегіз ел қатысады, жалпы экономикалық белсенділік 21 триллион АҚШ долларын құрайды, халықаралық сауданың 29%-ын құрайды. Дәстүрлі Жібек Жолы тауар мен технология алмасуды жеңілдетсе, Жаңа Жібек Жолы саясатты, инфрақұрылымды, сауданы, қаржыны және адамдарды байланыстырады (Кануібек Т.Н., 2023).

Трансевразиялық “Бір белдеу және бір жол” жобасын іске асырудың негізгі географиялық бағыттары Қазақстан арқылы өтеді. Қазақстан аумағы арқылы жаңа Жібек Жолының бірнеше бағыты өтеді. Атап айтқанда, бұл (Issledovatel'skiy institut mezhdunarodnogo i regionalnogo sotrudnichestva pri Kazahstansko-Nemetskom universitete, 2018):

- Жібек Жолы Экономикалық белдеуінің орталық дәлізі: Ляньюнган-Үрімші-Достық/Қорғас – Астана – Ақтөбе – Қазан – Мәскеу-Минск-Брест. Қазіргі уақытта бұл құрлық магистралі Қытай мен Еуропаны байланыстыратын ең қысқа магистраль болып саналады. Бұл дәліздің артықшылығы, жолдағы құрамдардың қысқарған уақытынан басқа, жолдың көп бөлігін бір транзиттік аймақта – Еуразиялық экономикалық одақта өту болып табылады. Қазақстан мен Қытай – Қорғас станциясының шекарасында өткізу қабілеті жоғары заманауи қайта тиеу пунктінің болуы вагондарды басқа жолға ауыстыруға жұмсалатын уақытты азайтуға мүмкіндік береді. Одан әрі құрам Қазақстан, Ресей және Беларусь аумағы арқылы бір кеден аймағында өтеді. Бағыт Польша шекарасындағы Брест қаласындағы жүк тиеу пунктіне дейін жалғасады, онда құрам еуропалық калибрге ауысады және еуропалық нарыққа түседі. Қазіргі уақытта бұл бағыт Жаңа Жібек Жолы жобасындағы ең оңтайлы бағыт ретінде қарастырылады;

- Жібек Жолы Экономикалық белдеуінің Оңтүстік дәлізі: Ляньюнган-Үрімші – Қорғас – Алматы – Бішкек – Шымкент – Ташкент-Тегеран-Істамбұл. Бұл бағыт Шығыс Қытай мен Орта Азия қалаларының порт қалаларын біріктіріп, кейіннен Қара теңізге шығуға мүмкіндік береді. Бұл бағыт Үнді мұхиты мен Суэц каналы арқылы өтетін дәстүрлі маршрутпен салыстырғанда қара және Жерорта теңізіндегі терминалы бар құрамдардың өтуі үшін жылдамырақ болып саналады. Сондай-ақ, бұл жол Иран мен Қытайдың

аймақтағы энергия ресурстарын өндіру және бөлу саласындағы ынтымақтастығын кеңейтуге мүмкіндік береді, бұл Қытайдың дамымаған батысын Орталық Азиядан қажетті шикізат ресурстарымен және Ираннан келетін энергетикалық ресурстармен қамтамасыз етуге мүмкіндік береді;

- Орталық Азия, Закавказье және Шығыс Еуропа елдерін біріктіретін ТРАСЕКА жобасын Жібек Жолының экономикалық белдеуіне біріктіру жоспарлануда. Қорғас арқылы өтетін Батыс Қытайдан Ақтау теңіз портына дейінгі теміржол магистралі қазіргі уақытта іс жүзінде пайдалануға берілді. Әрі қарай, Ақтау портында буындар Әзірбайжанның Баку портына жүзіп бара жатқан кемелерге жүктеледі. Бакуден пойыз Грузияның Қара теңіз жағалауына қарай жылжиды. Грузия порттарында (Батуми, Поти) кемелер түрік порттарына жүзеді, одан әрі олар жоғары жылдамдықты магистральдар арқылы Еуропаға, сондай-ақ Қара теңіздегі Украина порттарына бара алады; ТРАСЕКА жобасы бастапқыда Ресейдің қарсылығына тап болды, өйткені ол оның аумағын айналып өтті. Алайда, жобаға Закавказье мен Орталық Азия елдерінен басқа, Молдова, Украина, Моңғолия, Түркия, Румыния, Болгария және Иран қосылды. Бұл жоба көлік түрлерінің өзара іс-қимылы саласындағы ірі жобалардың бірі болып саналады. Жоспар бойынша интермодальды тасымалдаудың жоғары логистикалық шығындары маршруттың барлық жолында бір тасымалдау құжатын пайдалану арқылы жойылуы тиіс;

- «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» экспресс жолы. Бұл көлік дәлізі солтүстік-батыста Санкт-Петербург пен шығыста Ляньюньган портын байланыстыратын Қазақстан аумағы арқылы өтеді. Бұл тас жолдың ұзындығы 8445 шақырымды құрайды. Жолдың қытайлық бөлігі салынып бітті. Қазақстандық бөлігі пайдалануға дайын. Дегенмен, ресейлік тарап жолдың өз бөлігін әлі аяқтаған жоқ, бұл тас жолдың іске қосылуы 2030 жылға дейін күтілуде;

- сондай-ақ басқа жобалар мен маршруттарға Солтүстік және Батыс Еуропадан Оңтүстік Азия елдеріне жүктерді тасымалдаудың балама бағыты «Солтүстік-Оңтүстік» жобасы кіреді. Бұл жобаға Ресей, Қазақстан, Әзірбайжан, Түрікменстан және Иран қатысуда. Оның мәні Санкт-Петербургтен Тегеранға және одан әрі Үнді Мұхитындағы парсы порттарына дейінгі маршрутты ұйымдастыру. Каспий порттарын белсенді пайдалану жоспарлануда. Жоспарға сәйкес, бұл маршрут Суэц каналы арқылы өтетін

қазіргі маршрутпен салыстырғанда жол жүру уақытын едәуір қысқартады (Myirzahmetova A.M., 2015).

Қазақстан үшін бұл стратегияның бірқатар артықшылықтары ерекшеленеді, оларға мыналар жатады (Iskakov G.A., Kegenbekov Zh.K., 2023):

- даму тұжырымдамасының артықшылығы. Ресейлік және американдық геосаяси жобалардан айырмашылығы, Қытай көптеген елдер үшін ашық және айтарлықтай пайда әкелетіндігімен түсіндіріледі.

- географиялық артықшылық, өйткені Қазақстанның өзі көршілес болғандықтан көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамытуды қажет етеді;

- дәстүрлердің артықшылығы, өйткені Жібек Жолы тарихи ұқсастықтарға байланысты ел басшылығымен оң қабылданады;

- Қытай жобасын олардың қатысуымен жүзеге асыруға үміттенетін Кавказ аймағы елдерінің көмегі. Бұл, ең алдымен, Ақтау порты арқылы өтетін Жібек Жолы Экономикалық белдеуінің «теңіз тармағына» қатысты күтуге қатысты, онымен сапалы жер инфрақұрылымы қазірдің өзінде қосылған, мүмкіндіктерді кеңейту үшін тармақтардың белсенді құрылысы жүргізілуде.

- қаржылық артықшылық, соның арқасында Қытай көліктік жобаларға белсенді түрде қатысуға, инвестициялауға, сол арқылы меншік үлесін қамтамасыз етуге мүмкіндік алады. Бұл жерде, шын мәнінде, тіпті қаржының өзі де маңызды емес, Қазақстан қаржыландырудың жаңа ағындарына тәуелді болатын жағдайды жасау маңызды.

«Бір белдеу және бір жол» бастамасы құрылған сәттен бастап осы бастаманың түрлі кемшіліктері мен салдары анықтала бастады (Iskakov G.A., Kegenbekov Zh.K., 2023). ҚХР жобаға қатысушы елдерді Қытайға қарызға тәуелділікке тарту әрекеті үшін айыпталуда. Қытай үкіметі бұл инвестициялардан Қытай сөзсіз нәтиже күтетініне сеніп, Батыс сарапшыларын алаңдатып отырған Орталық және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің экономикасына қомақты қаржы салуда. Жоба, ең алдымен, көптеген сарапшылардың пікірінше, ол жалпы пайдадан гөрі ҚХР мен елдің батыс аймақтарының экономикасын дамытуға бағытталғандығы үшін жиі сынға ұшырайды. Аталған жоба бойынша мәмілелерді жасаудағы сыбайлас жемқорлық деңгейі әлі де жоғары деңгейде екені атап өтілді.

Тарихи тұрғыдан Жібек Жолы Қытайдан Үрімші арқылы Орталық Азияға, Персия арқылы Византияға және одан әрі батысқа қарай жүрді. Бүгінгі Қытайда Қытайдың супер держава мәртебесіне деген талаптары барған сайын айқын көрініп, елді осы уақытқа дейін жалғыз супер держава – АҚШ-қа қарсы тұруға мәжбүр етті. Американың су кеңістігіндегі, атап айтқанда, Малакка бұғазындағы 13 әуе тасымалдаушы флотилиясымен жалпы артықшылығын ескере отырып, экспорттық мүмкіндіктер мен Қытай экономикасының тұрақтылығын қамтамасыз етудің негізі импорттаушы елдерге тауарларды жеткізу сапасы болып табылады. Жақын болашақта АҚШ-тан теңізге паритетке ие бола алмай, Қытай өзінің өнеркәсіптік өндірісінің өнімдерін құрлық арқылы жеткізу жолдарын қажет етеді. Осы мақсатқа жету үшін «Бір белдеу. Бір жол» жобасы жарияланды, оған тек құрлық қана емес, сонымен қатар теңіз жолдары да кіреді. Баламалы экспорттық маршруттарды бір уақытта дамыту Қытайға сауда бәсекелестерінен бір қадам алда болуға мүмкіндік береді.

Аймақтық ынтымақтастықты интеграцияға айналдырудың алғышарттарын анықтау мақсатында Ұлы Жібек Жолының экономикалық және саяси интеграцияны дамытуға ықпалына swot-талдау жүргізілді (1-кесте).

Ұлы Жібек Жолы елдерін қамтитын кеңістікте экономикалық және саяси ынтымақтастықты дамыту процесі жүріп жатыр. Қазіргі уақытта оны біртіндеп интеграцияға айналдырудың нақты алғышарттары бар.

Әр түрлі елдердің бизнес құрылымдары деңгейінде біртіндеп бейресми интеграцияға айналатын микро деңгейдегі ынтымақтастықты дамыту бұл байланыстарды мемлекетаралық деңгейде ресімдеуге итермелейді. Елдер арасындағы тауарлардың, капиталдардың, қызметтердің және жұмыс күшінің еркін қозғалысына қатысты еларалық уағдаластықтардың болмауы немесе жеткіліксіз әзірленуі елдер мен халықтардың экономикалық-саяси бірлестігін тежейді. Осылайша, кәсіпкерлердің өздері осы мәселелерді реттейтін мемлекетаралық шарттар мен келісімдер жасасуға бастамашы бола бастайды. Экономикалық, саяси немесе мәдени өмірдің жекелеген аспектілеріне әсер ететін ынтымақтастық біртіндеп интеграцияны тоқтатады. Біздің ойымызша, дәл осындай жағдай Жаңа Жібек Жолы аймағында қалыптасуда.

1-кесте – Жана Ұлы Жібек Жолының SWOT-талдау

Күштеpi (Strengths)	Мүмкіндіктер (Opportunities)
<ul style="list-style-type: none"> • Ұлы Жібек Жолы елдерінің ынтымақтастығын дамытудың объективті алғышарттары: әлемдік нарықтық экономиканың, осы елдер арасындағы сауда қатынастарының дамуы барысында қалыптасқан; олардың әлеуметтік-экономикалық даму процесінде шешуге тиіс мәселелерінің ұқсастығы. • Жобаны іске асыру процесінде арнайы мемлекетаралық институттардың болуын талап етпейтін ынтымақтастық тетіктерін қолдануға болады: елдердің бизнес өкілдері арасындағы екіжақты деңгейде қарым-қатынастарды дамыту; көпжақты деңгейде – бизнес-қауымдастық өкілдерінің әртүрлі мемлекетаралық экономикалық форумдарға, көрмелер мен жәрмеңкелерге қатысуы арқылы. • Екіжақты еркін сауда аймақтарын құру. • Ляньюньган портындағы Қазақстан-Қытай логистикалық орталығы • «Қорғас – Шығыс қақпасы» қазақ-қытай құрғақ порты. • Сиань құрғақ портында логистикалық орталықтың құрылысы. • Мемлекетаралық индустриялық және көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған инвестициялық жобаларды іске асыру үшін алғышарттар жасау. • Қытайдың Ұлы Жібек Жолы елдерінің көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған жобаларды жүзеге асыруға қаражат бөлуі. • ҚХР бастамасымен қаржы институттары: Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі және Жібек Жолы қоры. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ұлы Жібек Жолы елдерімен өндірістік байланыстарды нығайтудың іске асырылмаған әлеуеті – аймақтық мемлекетаралық машина жасау және химия және мұнай-химия кешендерін, қара металлургияны, электр энергиясын өндіруді, тамақ өнеркәсібін, жеңіл өнеркәсіпті дамыту. • Қытай тәжірибесін пайдалану, экономиканы инновациялық жолмен дамуға бағдарлау негізінде Ұлы Жібек Жолы елдерінің аймақтық инфрақұрылымды дамыту бойынша еларалық ынтымақтастығы. • Мемлекетаралық деңгейдегі өндірістерді еларалық мамандандыру және кооперациялау негізінде құру. • Табиғи ресурстық әлеует – арзан энергия ресурстары, меншікті минералды-шикізат базасы. • Салыстырмалы түрде арзан және білікті жұмыс күші. • Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды, көліктік-логистикалық қызметтерді дамыту. • Шикізатты, жартылай фабрикаттарды және дайын өнімді тасымалдау мерзімдерін қысқарту, көлік шығындарын азайту. • Шығындарды азайту. • Тауарлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру. • Ұлы Жібек Жолы мемлекеттері арасындағы тауар ағынының және үшінші елдерден келетін тауар ағынының өсуі. • Азия-Тынық мұхиты және Еуропа нарықтарына оңай қол жеткізу. • Қызмет көрсету секторын дамыту. Мемлекетаралық деңгейде ынтымақтастықты жақсарту үшін айтарлықтай мүмкіндіктер бар. • Мемлекетаралық серпінді инновациялық жобаларды қаржыландыруға тікелей шетелдік инвестицияларды тартуды ынталандыруға мемлекеттік саясаттың бағдарын күшейту. • Технополистер мен технопарктер сияқты шекаралас аймақтарда еркін техникалық және инновациялық аймақтарды құру. • Бизнесің тиімді жұмыс істеуі үшін инфрақұрылымды қалыптастыру үшін мемлекетаралық консорциумдарды құру. • Стандарттар мен ережелерді еларалық тануды жеңілдету, тарифтік емес шектеулерді азайту. • Ұлттық және аймақтық нарықтардың мүмкіндіктерін кеңейту. • Мемлекетаралық ақпараттық кеңістікті дамыту. • Бірлескен бизнес-форумдар, көрмелер, жәрмеңкелер өткізу. • гуманитарлық салалардағы ынтымақтастықты дамыту: білім, ғылым, әдебиет, өнер, туризм.

Әлсіз жақтары (Weaknesses)	Қауіп-қатер (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Ұлы Жібек Жолы елдерінің көпшілігінің экспортының шикізаттық бағыты. • Ұлы Жібек Жолы елдерінің экономикасының өңдеу секторындағы кәсіпорындардың көпшілігінің бәсекеге қабілеттілігінің төмендігі. • Әлеуетті қатысушылардың біртекті емес құрамы (негізгі макроэкономикалық көрсеткіштердің айтарлықтай таралуымен айқын дәлелденетін техникалық-экономикалық және әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіндегі айырмашылықтар). • Экспорт құрылымының ұқсастығына байланысты Ұлы Жібек Жолы елдері арасындағы әлемдік нарықта бәсекелестіктің шиеленісуі. • Ұлы Жібек Жолы мемлекеттерінің көпшілігінің әлемдік қызмет көрсету нарығындағы әлсіз позициялары. • Ынтымақтастықтың негізгі бағыттары мен оларды іске асыру тетіктері әзірленбеген. • Жеке бизнес құрылымдарының өкілдері деңгейінде бейресми ынтымақтастықтың әлсіз дамуы. Негізінде барлық жобалар не мемлекеттік деңгейде, не мемлекеттік кәсіпорындарды тарту арқылы жүзеге асырылады. • Көпжақты деңгейде ынтымақтастықтың болмауы. Екіжақты келісімдер басым. • Ұлы Жібек Жолы елдерінің көпшілігінде көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту деңгейінің жеткіліксіздігі. • Ұлы Жібек Жолы елдерінің инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру үшін шетелдік және отандық инвестицияларды тартудағы әртүрлі мүмкіндіктері. • Бірыңғай техникалық және технологиялық, санитарлық, фитосанитарлық, экологиялық стандарттар мен нормалар әзірленбеген. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ресейдің уыттылығы. Украинаға қарсы басталған соғысқа байланысты Ресейге ұжымдық Батыс салған санкциялар. • Қазақстан мен Қырғызстанның уыттылығы. Ресейге сұр импортқа байланысты Қазақстанға, Қырғызстанға ұжымдық Батыстың екінші реттік санкциялар енгізу ықтималдығы. • Қытайда және бірқатар Батыс елдерінде экономикалық өсудің баяулауы. • Әлемдік шикізат нарықтарындағы баға тұрақсыздығы. • Негізгі әлемдік валюталардың тұрақсыздығы, инфляциялық күтулер. • Ұлы Жібек Жолының құрлық және теңіз жолдары, сондай-ақ Орталық Азия ішіндегі құрлық жолдары арасындағы бәсекелестік. • Жол инфрақұрылымы дамуының төмен деңгейі, көлік-логистикалық желілерді дамытуда артта қалу. • Инвестициялық тәуекелділіктің жоғары деңгейі. Мұндай жобаларға салынған инвестициялардың экономикалық тиімділігін өте алыс болашақта күтуге болады. • Үшінші елдердің бәсекелестігінің артуы.

Жаңа Жібек Жолы елдері мен Еуразиялық кеңістіктегі интеграциялық жобалар арасында әртүрлі форматтағы өзара іс-қимыл бар. Бұл жобалар өзекті, өзара тәуелді, айтарлықтай деңгейді үйлестірілген. Мемлекеттерді тарту жобаларының қайшылықтары жекелеген елдердің геосаяси және саяси үстемдікке ұмтылуымен байланысты. Сондықтан мүдделерді біржақты таңу идеологиясын жеңу өте маңызды. Қытай тарапынан Қытай басшылығы ұсынған «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасының қағидаттарына сәйкес өзара тиімді өркендеуге ұмтылу байқалады. Орталық Азияда кең таралған қытайефобия стереотиптерінің болуы кең ауқымды ынтымақтастыққа идеологиялық кедергі болып көрінеді.

Экспортты ұлғайту бойынша үлкен әлеует қызмет көрсету саласын дамытуда да бар. Қызметтер алмасу-халықаралық сауданың ең қарқынды дамып келе жатқан секторы. Көптеген заманауи өнімдерді тиісті қолдау қызметінсіз сату мүмкін емес. Әлемдік экономика құрылымындағы ұзақ мерзімді тенденциялардан басқа, қызмет көрсету саласына бағытталған тікелей шетелдік инвестициялар, көлемі мен үлесінің артуы бірқатар факторларға, соның ішінде қабылдаушы елдерде осы секторды одан әрі ырықтандыруға; қызметтерді одан әрі тауарлық өнімге айналдыруға ықпал ететін ақпараттық-коммуникациялық технологияны дамытудағы технологиялық прогресс; жаһандық күн тізбегінің өсуі, өндіріспен байланысты

қызметтердің интернационализациялануын жеңілдету. Жаңа Жібек Жолы мемлекеттерінің көпшілігінің әлемдік қызметтер нарығындағы ұстанымы әлсіз. Мұнда мемлекетаралық ынтымақтастықты дамыту үшін айтарлықтай мүмкіндіктер бар. Көптеген елдерде қызмет көрсету саласы (әсіресе жоғары технологиялық) өндіріс саласына қарағанда жоғары қарқынмен өсуде. Атап айтқанда, Қытай экономикасында жоғары технологиялық қызметтер саласын жедел дамытуға бағдарланған.

Орталық Азия аймақ елдерінің су-энергетикалық ресурстарын ұтымды пайдалану мәселесі, сондай-ақ қалалардың әуе бассейнін көлік шығарындыларымен ластау мәселелері проблемалы болып қалуда. Экологиялық проблемаларды уақтылы шешу Жаңа Жібек Жолын жаңғырту кезеңінде қоғамда шиеленістің туындауына немесе мемлекеттер арасындағы қақтығыстарға әкеп соғуы мүмкін ықтимал әлеуметтік, экономикалық, саяси қақтығыстарды анықтауға және олардың алдын алуға жәрдемдеседі. Атап айтқанда, бұл қақтығыстар Орталық Азия елдеріне, соның ішінде Қазақстанға да әсер етуі мүмкін, өйткені жаңа Жібек Жолының құрылысы осы елдердің аумағы арқылы салынатын болады.

Жаңа Жібек Жолы өтетін Қазақстанның 3 аймағының экологиялық проблемалары әлеуметтік және экологиялық экономикалық зиян келтіріп, Қазақстанның тұрақты дамуына кедергі келтіруі мүмкін.

Экономикалық жағдайдың өзгеруіне және сауданың Еуропа мен Азияға қайта бағдарлануына байланысты Еуразиялық «Жібек Жолы» б өзара сауда (егер біз екі ел туралы айтатын болсақ, онда бұл елдердің жиынтық сыртқы сауда айналымындағы сауда үлесін және осы мемлекеттердің сауда үлесін олардың жиынтық ЖҰӨ-де сатып алу қабілетінің паритетіне қарай талдаңыз, ал егер талдау тұтастай алғанда аймақ бойынша жүргізілсе, онда аймақ елдерінің бір-бірімен сауда-саттық үлесін аймақ елдерінің жиынтық сыртқы сауда айналымында қарастырыңыз және сатып алу қабілетінің паритетіне қайта есептегенде аймақ елдерінің жиынтық ЖҰӨ дегі аймақ елдерінің өзара сауда үлесі); ойында орналасқан қалаларға жаңаша көзқараспен қарау, оларға жаңа тыныс беру қажет.

Қауіптердің экологиялық, әлеуметтік, экономикалық, саяси сипатының көздерін анық-

тау жан-жақты және объективті мониторинг болған жағдайда ғана мүмкін болады. Біздің көзқарасымыз бойынша, халықты дер кезінде хабардар ету және оның ықтимал төтенше өзгерістерін болжау арқылы Жаңа Жібек Жолындағы экологиялық жағдайды үздіксіз бақылаудың сенімді жүйесін құру қазіргі кезеңдегі ең маңызды міндет болып табылады.

Біздің ойымызша, жоғарыда аталған қауіптерді азайту үшін жақын арада қабылдануы керек бірінші кезектегі шаралардың қатарына мыналарды жатқызуға болады:

- мемлекетаралық аймақтық машина жасау және химия кешендерін, тамақ өнеркәсібі консерциумдарын дамыту;

- Ұлы Жібек Жолы ұлттық экономикаларының бәсекеге қабілеттілік деңгейін арттыру;

- Жобаны іске асыруға қатысатын бизнес-қоғамдастық өкілдері үшін ынталандырулар мен жеңілдіктер жүйесін құру арқылы жобаларды іске асыру үшін мемлекетаралық-жеке меншік әріптестікті кеңінен пайдалану (еркін экономикалық аймақтар туралы Қытай заңнамасы (инвесторларды ынталандыру мен жеңілдіктер жүйесі) ,ресми түрде әлемдегі ең жақсылардың бірі деп танылды;

- Ұлы Жібек Жолы мемлекеттерінің тікелей шетелдік инвестицияларды экономиканың өңдеу секторына ғана емес, сонымен қатар жүзеге асырылуы осы елдерге мемлекетаралық серпінді инновациялық жобаларды қаржыландыруға тартуды ынталандыру саясатын күшейту; дайын өнім нарығында позицияларды иелену;

- Экспортты арттырудың елеулі әлеуетін қызмет көрсету саласын дамыту арқылы қамтамасыз етуге болады. Ұлы Жібек Жолы мемлекеттерінің көпшілігінің әлемдік қызмет көрсету нарығындағы ұстанымдары әлсіз. Ал бұл жерде мемлекетаралық ынтымақтастықты дамыту үшін айтарлықтай мүмкіндіктер бар;

- көліктік-логистикалық қызметтерді дамытуға және шикізатты, жартылай фабрикаттарды және дайын өнімді тасымалдау уақытын айтарлықтай қысқартуға, көлік шығындарын азайтуға мүмкіндік беретін заманауи көлік дәліздерін құруға көбірек көңіл бөлу, бұл сайып келгенде құнының төмендеуі және осы елдерде өндірілген тауарлардың бәсекеге қабілеттілігінің артуына әсер етеді;

- Ұлы Жібек Жолы елдерінің ғылымаралық ғылыми қоғамдастығы арасындағы ынтымақтастықты нығайту.

Қорытындылар

Жаңа Жібек Жолында орналасқан елдердің көпшілігінде жалпы экономиканың және атап айтқанда өнеркәсіптік өндірістің жалпы құрылымдық проблемаларының болуы, сондай-ақ Қытайдың «Бір белдеу және бір жол» Жаһандық Трансевразиялық жобасын іске асыру шеңберінде оларды шешу, олардың саяси, мәдени, экономикалық және экологиялық ынтымақтастығын тереңдету және кеңейту және осы базада интеграциялық процестерді дамыту үшін оң перспективалар. Біздің ойымызша, жаңа Жібек Жолы елдерінің көпшілігінің экономикасы шикізат бағытына ие екендігіне негізделу керек және егер бұл мемлекеттер ұлттық экономикалардың бәсекеге қабілеттілік деңгейін көтеруді, Халықаралық еңбек бөлінісіндегі өз ұстанымын өзгертуді мақсат етсе, олар өз мамандықтарын біртіндеп өзгертіп, еларалық кооперацияға бет бұруы керек, экономиканы ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілік деңгейіне бағыттауы керек. ҚХР тәжірибесін пай-

далана отырып, инновациялық бағытта дамыту. Мұнда мемлекетаралық инновациялық жобаларды әзірлеу және іске асыру бағытында қозғалуға болады. Сонымен қатар бизнестің тиімді жұмыс істеуі үшін қажетті инфрақұрылымды құруға жұмсалатын барлық шығындарды мемлекетаралық консорциумдар қабылдауы керек. Бұл Жаңа Жібек Жолы елдеріне бір жағынан мемлекетаралық ынтымақтастықты кеңейтуге және тереңдетуге, екінші жағынан өз экономикасын біртіндеп қайта бағдарлауға және әлемдік нарықтағы шикізат бағасының ауытқуына байланысты тоқтатуға мүмкіндік береді. Жаңа Жібек Жолы мемлекеттерінің аумағында ұлттық қауіпсіздікке қатысты шешілмеген мәселелер бар, олар Ықтимал әлеуметтік, экономикалық, саяси қақтығыстарға әкелуі мүмкін, бұл өз кезегінде қоғамда шиеленістің пайда болуына немесе Жаңа Жібек Жолы қайта жанданған кезеңде мемлекеттер арасындағы қақтығыстарға әкелуі мүмкін. Қауіп көздерін анықтау үшін жан-жақты және объективті еларалық мониторинг қажет.

Әдебиеттер

- Balassa B. (1978) Exports and Economic Growth: Further Evidence // *Journal of Development Economics*. – Vol. 5. P. 181-189. [Electronic resource].- URL: [https://doi.org/10.1016/0304-3878\(78\)90006-8](https://doi.org/10.1016/0304-3878(78)90006-8) (Accessed: 05.08.2022)
- Balassa B. (1994) *The Theory of Economic Integration: An Introduction* // The European Union. Ed. by B.F. Nelsen, A.C.-G. Stubb. London: Palgrave.- P. 125-137. [Electronic resource] .- URL: https://doi.org/10.1007/978-1-349-23984-9_15(Accessed: 05.08.2022)
- Balassa B. (1961) *Towards a Theory of Economic Integration* // *Kyklos*. (1961). Vol. 14. Issue 1. P. 1-17. [Electronic resource].- URL: <https://doi.org/10.1111/j.1467-6435.1961.tb02365.x> (Accessed: 05.08.2022)
- Balassa B.(1976) *Types of Economic Integration* // *Economic Integration: Worldwide, Regional, Sectoral*. International Economic Association Series / Ed. by F. Machlup. London: Palgrave Macmillan.- P. 17-40. [Electronic resource].- URL: https://doi.org/10.1007/978-1-349-02571-8_8 (Accessed: 05.09.2022)
- Balassa B., Toutjesdijk A.(1975) *Economic Integration among Developing Countries* // *Journal of Common Market Studies*.- Vol. 14. P. 37-55. [Electronic resource].- URL: <https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1975.tb00736.x> (Accessed: 05.09.2022)
- Bhagwati J. (1993) *Regionalism and Multilateralism: An Overview* // *New Dimensions in Regional Integration* / Ed. by J. De Melo, A. Panagariya. Cambridge University Press.- P. 22-51.
- Bhagwati J. (2008) *Termites in the Trading System: How Preferential Agreements Undermine Free Trade*. New York: Oxford University Press.–139 p.
- Farchy J., *China seeking to revive the Silk Road*. [Electronic resource].- URL: <https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f> (Accessed: 23.2.2023)
- Инициатива «Один пояс и один путь»: состояние и перспективы.(2018) – Алматы: Исследовательский институт международного регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете.[One Belt One Road Initiative: Status and Prospects. – Almaty: Research Institute for International and Regional Cooperation at the Kazakh-German University] .– P. 183-191.
- Iskakov G.A., Kegenbekov Zh.K.(2023) *Rol Respubliki Kazakhstan v proekte «Odin poyas i odin put»*[Iskakov G.A., Kegenbekov Zh.K. The role of the Republic of Kazakhstan in the One Belt, One Road project] [Electronic resource].- URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-respubliki-kazahstan-v-proekte-odin-poyas-i-odin-put>(Accessed: 28.04.2023)
- Kanyibek T.N.(2023) *Vovlechenie Kazahstana v projekt “Ekonomicheskii poyas shelkovogo puti”*[Kanyibek T.N. Involvement of Kazakhstan in the Silk Road Economic Belt project] [Electronic resource].- URL: [://articlekz.com/article/19771](https://articlekz.com/article/19771)(Accessed: 23.2.2023).
- Lancaster K. (1980) *Intra-Industry Trade under Perfect Monopolistic Competition* // *Journal of International Economics*.- Vol. 10. Issue 2.- P. 151-175. [Electronic resource].- URL: [https://doi.org/10.1016/0022-1996\(80\)90052-5](https://doi.org/10.1016/0022-1996(80)90052-5) (Accessed: 05.09.2022)

Lipsey R.G. (2011) *Technology and Globalisation // International Handbook on the Economics of Integration. Volume I. General Issues and Regional Groups / Ed. by M.N. Jovanovic. Edward Elgar Publishing Limited.- P. 226-238. [Electronic resource].- URL: <https://doi.org/10.4337/9781849805995> (Accessed: 05.09.2022)*

Lipsey R.G., Smith M.G. (2011) *Multilateral versus Regional Trading Arrangements: Substitutes or Complements? // International Handbook on the Economics of Integration. Volume I. General Issues and Regional Groups / Ed. by M.N. Jovanovic. Edward Elgar Publishing Limited.- P. 90-120. [Electronic resource].- URL: <https://doi.org/10.4337/9781849805995.00013> (Accessed: 05.09.2022)*

Meade J.E.(1955) *The Theory of Customs Unions.-Amsterdam: North-Holland. – P. 577–583.*

Myrzahmetova A.M.(2015) *Tranzitnyiy potentsial Kazahstana v ramkah EAES // Almatyi: Vestnik KazNU.[Myrzakhmetova A.M. Transit potential of Kazakhstan within the framework of the EAEU // Almaty: Bulletin of KazNU.] . – №1. – P. 43-46.*

Tinbergen J. (1965) *International Economic Integration, (second edition). Amsterdam: Elsevier*

Triffin R.(1954) *Economic Integration: Institutions, Theories, and Policies //World Politics. – V. 6. – №. 4. – P. 526-537.*

Triffin R. A.(1948) *Simplified Scheme for the Integration of Monetary and Income Analysis: Credit, Money, Production, Prices and Balance of Pay-ments in OEEC Countries [Electronic resource].- URL: //his The World Money Maze. – P. 1830-1914(Accessed: 05.09.2022)*

Viner J. (1950) *The Customs Union Issue.- London: Steven. – 328 p.*

Woolcock S. (2012) *The Evolution of the International Trading System //The Ashgate Research Companion to International Trade Policy.*

Woolcock S. (2016) *The pillars of the international trading system //Globalisation, Multilateralism, Europe. – Routledge. – P. 243-254.*

Woolcock S. (2017). *The international politics of trade and production in the steel industry //National Industrial Strategies and the World Economy. – Routledge. – P. 53-84.*

Woolcock S(2020). *Commercial Policy //Supranational Governance at Stake: The EU's External Competences caught between Complexity and Fragmentation.*