

Р.Е. Джаншанло^{1*}, **Ж.А. Аскарова¹**, **М.С. Агзамов²**

¹Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

²С. Аманжолов атындағы Шығыс Қазақстан университеті, Қазақстан, Өскемен қ.

*e-mail: ramazan1951@mail.ru

ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ: ҚАЗАҚСТАН ҮШІН НЕГІЗГІ ТӘУЕКЕЛДЕР МЕН МҮМКІНДІКТЕР

Мақалада Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) атты жобасы Қазақстан үшін негізгі тәуекелдер мен пайдалар тұрғысынан қарастырылады. Бұл аспектіде Жаңа Жібек жолының сипаттамасы, «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасын іске асыру үшін республиканың әлеуетін пайдалану мүмкіндігі, ҚХР мен Еуразиялық экономикалық одақ арасындағы ынтымақтастықты дамыту перспективалары қарастырылған. Зерттеу тақырыбының өзектілігі Еуропаның азиялық нарықтарға шығуға қарқынды ұмтылуымен, ал Азияның еуропалық нарыққа қызығушылық танытуымен анықталады. Ғылыми зерттеулердің мақсаты, негізгі бағыттары мен идеялары – Қытайдың ЖЖЭБ жобасын жүзеге асыруда Қазақстан үшін тәуекелдер мен мүмкіндіктерді белгілеу болып табылады. Зерттеу барысында Орталық Азия елдері үшін Еуразиялық экономикалық одақ мен ЖЖЭБ ынтымақтастығы бүкіл Еуразиялық аймақ үшін дамудың жаңа дәуірі болып қалыптасатыны анықталды. Ол экономикалық өсудің факторы негізінде, ал Қытай үшін – экономикалық жағдайды жақсарту болып табылады. Сонымен қатар, көлік әлеуетін одан әрі дамытуға және Қазақстанның логистикалық инфрақұрылымын қалыптастыруға, мұнай мен газды өңдеуді дамытуға және химия өнеркәсібін құруға оң жағынан үлкен әсер етеді.

Мақаланы дайындау барысында авторлар экономикалық және саяси ғылымның кең әдістемелік құралдарын қолданды. Атап айтқанда, нормативтік талдау әдісі, индукция әдісі және жүйелік талдау әдісі (экономикалық ғылым) қолданылды. Жоспарлық құру әдісі және нормативтік-құндылық тәсілі – осы зерттеудің саяси құралдары.

Түйін сөздер: Ұлы Жібек жолы, «Бір белдеу, бір жол», Жібек жолының экономикалық белдеуі, көліктік-логистикалық инфрақұрылым, мұнай мен газды өңдеу, химия өнеркәсібі.

R.E. Janshanlo^{1*}, Zh.A. Askarova¹, M.S. Agzamov²

¹Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty

²S. Amanzholov East Kazakhstan University, Kazakhstan, Ust-Kamenogorsk

*e-mail: ramazan1951@mail.ru

Silk Road Economic Belt: key risks and opportunities for Kazakhstan

The article examines the Chinese project “Silk Road Economic Belt” (SREB) from the standpoint of key risks and benefits for Kazakhstan. In this aspect, a characteristic is given of the New Silk Road, the possibility of using the republic’s potential for the implementation of the “One Belt, One Road” concept, the prospects for the development of cooperation between the PRC and the Eurasian Economic Union (EAEU). The relevance of the research topic is determined by the fact that Europe is intensively seeking access to Asian markets, and Asia is interested in the European market. The purpose, main directions and ideas of scientific research is to establish the risks and opportunities for Kazakhstan in the implementation of the Chinese SREB project. In the course of the study, it was found that for the Central Asian countries, cooperation between the EAEU and the SREB seems to be a new era of development for the entire Eurasian region. It can become a factor in economic growth, and for China – by improving the economic situation. Much attention is paid to the further development of transport potential and the formation of the logistics infrastructure of Kazakhstan, the development of oil and gas processing and the establishment of the chemical industry.

Key words: Great Silk Road, “One Belt, One Road”, Economic Belt of the Silk Road, transport and logistics infrastructure, oil and gas processing, chemical industry.

Р.Е. Джаншанло^{1*}, Ж.А. Аскарова¹, М.С. Агзамов²

¹Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы

²Восточно-Казахстанский университет имени С. Аманжолова, Казахстан, г. Усть-Каменогорск

*e-mail: ramazan1951@mail.ru

Экономический пояс Шелкового пути: ключевые риски и возможности для Казахстана

В статье рассматривается китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) с позиции ключевых рисков и выгод для Казахстана. В этом аспекте дана характеристика Новому Шелковому пути, возможности использования потенциала республики для реализации концепции «Один пояс, один путь», перспективы развития сотрудничества между КНР и Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Актуальность темы исследования определяется тем фактом, что Европа интенсивно в поиске доступа к азиатским рынкам, а Азия интересуется рынком Европы. Цель, основные направления и идеи научного исследования – установить риски и возможности для Казахстана в реализации китайского проекта ЭПШП. В процессе исследования установлено, что для центральноазиатских стран сотрудничество между ЕАЭС и ЭПШП представляется как новая эра развития для всего евразийского региона. Оно может стать фактором экономического роста, а для Китая – путем улучшения экономического положения. Большое внимание уделяется вопросам дальнейшего развития транспортного потенциала и формирования логистической инфраструктуры Казахстана, развития нефте- и газопереработки и становления химической промышленности.

В ходе подготовки статьи авторами использовался широкий методологический инструментарий экономической и политической науки. В частности, применялся метод нормативного анализа, метод индукции и метод системного анализа (экономическая наука). Метод построения сценариев и нормативно-ценностный подход – политический инструментарий данного исследования.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути, транспортно-логистическая инфраструктура, нефте- и газопереработка, химическая промышленность.

Кіріспе

Ұлы Жібек жолы тарихи тұрғыдан маңызды керуен жолы ретінде қызмет етуде, ол қазіргі жағдайда жаңа атау алды және сәйкесінше рөлге ие болды. Бұрынғы сауданың дамуымен байланысты жол қазір тиімді инвестициялық жоба ғана емес, сонымен қатар Қазақстан мен Қытай арасындағы қарым-қатынасты жақсартудың маңызды факторы болып табылады.

Қытай мен Орталық Азия өңірі елдерінің ортақ ұзақ мерзімді мақсаты ретінде – тұрақты экономикалық дамуы, азаматтардың материалдық әл-ауқаты мен мемлекеттердің әлеуетін арттыруы қарастырылады. ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин практикалық ынтымақтастықты жан-жақты нығайту және саяси келіссөздердің артықшылығын, географиялық жақындық пен экономикалық өзара тәуелділікті қатысудың, тұрақты өсудің, артықшылықтар мен ортақ мүдделердің бірлігіне негізделген мүдделер қауымдастығын құрудың басымдығына айналдыру қажеттігін, ал бұл жалпыға бірдей пайдалы екенін атап өтті. Олардың қатарында Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) және «21-ші ғасырдағы Жібек

жолы теңізі (ЖЖТ) жобаларына сәйкес «Бір белдеу, бір жол» жаһандық тұжырымдамасының құрамдас бөлігі ретінде қарастырылады.

Жаңа Жібек жолының қалыптасуы Орталық Азия елдерінің экономикасындағы ірі қайта құрылымдаумен байланысты. Жобаның өз бөлігін аяқтаған Қытай, әрине, мұнымен тоқтап қалмады. Ежелгі сауда жолын қалпына келтіру үшін Орталық Азия елдеріндегі жол құрылысына және басқа инфрақұрылым мен көлікке Қытайдың ауқымды инвестициясы қажет.

ЖЖЭБ негізгі идеясына сәйкес, Қазақстан тарихта өз рөлін қайта қалыптастыра отыра, Орталық Азия аймағындағы ең маңызды транзиттік бизнес орталығына айналдырып, яғни, Еуропа мен Азияны байланыстыратын көпір қарастырылады. Ал бұл Қазақстанның ең маңызды көлік желілерінде қаржылық, сауда, логистикалық, технологиялық және туризм сияқты әлемдік деңгейдегі түйіндердің ортақ кешенін құру болып табылады.

Әдебиеттерге шолу

Қазіргі уақытта ҚХР басшылығының алдында экономиканы жақсарту міндетін алға қойып

отыр, яғни, жаңа секторды ұлғайту. Демек, қытайлық инновациялық жаңашыл өнімдерді ұлғайтуға байланысты, оларды өткізу және сату мәселесі туындауда. Қытайдың өзінде бұл тауарларды инфрақұрылымдық жобаларда пайдалануға болатын еді, бірақ, біріншіден, инфрақұрылым қазірдің өзінде бар (ел дамуының осы кезеңіне сәйкес келеді), екіншіден, ол әлі жетілдіруді қажет етпейді.

Осындай жағдайларда ҚХР үкіметі өзінің жоғары технологиялық өнімдеріне шетелде сұранысты тудырудың толық қисынды жолын табуда. Ол үшін ЖЖЭБ және ЖЖТ жобалары әзірленді. Олардың басты мақсаты – Орталық Азия, Ресей және Шығыс елдерінде Қытай тауарларының сатылуын арттыруға жақсы жағдай жасау болып табылады.

ЖЖЭБ жобасын Си Цзиньпин мырза 2013 жылы Қазақстан Республикасына жасаған мемлекеттік сапары барысында алға тартты және Азия-Тынық мұхиты экономикалық ынтымақтастығы саммитінде (Бали аралы, Индонезия) сөйлеген сөзінде ЖЖТ жобасын Оңтүстік-Шығыс Азия мемлекеттерін қолдауға шақырды. Ол Қытай мен Орталық Азия елдерінің арасындағы тұрақты экономикалық өсімі бар, мемлекеттердің жақсаруын және қуатты арттыратын ортақ ұзақ мерзімді мақсаты бар, сондықтан, жалпыға ортақ практикалық қарым-қатынасты жан-жақты нығайтуға, саяси диалогтың, географиялық жақындықтың және экономикалық өзара толықтырудың артықшылықтары арта түсіп, ел арасындағы әріптестік пен тұрақты экономикалық өсу, ортақ игіліктерге негізделген мүдделер қауымдастығын құру бағытының қажеттілігін нақтылады.

Еуразия құрлығының орталығында орналасқан Қазақстан Солтүстік пен Оңтүстікті, Батыс пен Шығысты байланыстыратын жолдың айырығы қызметін атқарады. Бұл тиімді орналасу «Бір белдеу, бір жол» концепциясын жүзеге асырудың негізгі қатысушысын таңдау себептерінің бірі болды (Yuan, 2020).

Бұл таңдау кездейсоқтық емес және бұл бірнеше жағдайлармен байланысты. Бұл бір жағынан жалпы Орталық Азия аймағындағы, Қытайдың сыртқы экономикалық саясатындағы Қазақстанның орны мен рөлі. Екінші жағынан, бұл таңдаудың Қазақстанға түсуінің бірі инвестиция үшін жақсы жағдай бар, еліміз жаңа идеялар мен инновацияларды қабылдайды.

Әдіснама

ЖЖЭБ жобасының пайда болуы кейбір ішкі және сыртқы факторлармен байланысты. Жоба қуаттылығын қарқынды арттырып жатқан Қытайдың экономикалық мүддесін жүзеге асыруға бағытталған. Соған қарамастан, оның экономикалық мақсатымен қатар сыртқы саясаты – әлемдегі ең ірі экономикасы бар екені жиі жазылады.

Қытайдың ЖЖЭБ жобасындағы мүдделері өте әртүрлі (Дауренбекова, 2020):

1. Жаңа көлік бағыттары Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдау уақытын қысқартады: теңіз арқылы 45-60 күннен, құрлықта 10-13 күнге дейін. Бұл Қытай тауарларының жеткізілімін айтарлықтай жақсартып, құнын төмендетеді, Қытайдың Азия мен Еуропа нарығындағы орнын нығайтады, Африка мен Таяу Шығыста жаңа нарықтар жасайды.

2. Соңғы жылдары баяулаған Қытай экономикасының өсуі үшін жаңа нарықтарды қалыптастыру өте маңызды. Адам ресурстары шексіз болмаса да, елдегі қазіргі заманғы экономикалық және технологиялық өмір салтына араласпаған жүздеген миллион шаруалар әлі де бар. Үздіксіз өсу мен даму мақсаты Қытай тауарларын, технологияларын және шетелде инвестицияны көбірек қолдануды талап етеді.

3. Қытайдың құрылыс және теміржол ұйымдарын болашақ жұмысымен қамтамасыз ету үшін Қытай бұл салалардың шетелде болуын қалайды. Бұл салаларға үлкен инвестиция жұмсалды және Қытай басшылығы өте жақын арада Қытайдың жоғары жылдамдықты желілері арқылы халқы мен аумағы көп болса да өзінің максималды «жетістігі» мен табыстылығына жететінін көздеп отыр.

4. Қытай жақын маңдағы елдерде ішкі жол желісіне қосылған темір жол құрылысына үлкен қызығушылық танытып отыр. Магистраль Қытай банктерінің несиелері мен олардың технологияларын пайдалана отырып салынатыны жоспарлануда.

ЖЖЭБ жобасын қалыптастыру Қытайға мүмкіндік береді деп саналады (Assel, 2021):

- дамымаған солтүстік және солтүстік-батыс аумақтардың – Нинся-Хуэй автономиялық және Синьцзян-Ұйғыр автономиялық аудандарының (СХАР, ШҰАР), Шэньси, Ганьсу және Цинхай провинцияларының экономикалық мүмкіндіктерін тиімдірек пайдалану;

- Қытай экономикасының одан әрі өсуіне қажетті материалдық базаны Ресей мен Орталық Азия елдерінің табиғи ресурстары есебінен ұлғайту;

- Қытай тауарларының Жаңа Жібек жолы өтетін елдер нарығына еркін ағыны үшін қалыпты жағдайды қамтамасыз ету (еркін сауда аймақтарын құру);

- экспорттық және импорттық тауарларды, әсіресе көмірсутектерді тасымалдаудың ең қысқа және сенімді бағыттарын құру;

- айналадағы елдерден келетін ықтимал қауіптерді ескере отырып, тұрақты әлеуметтік-экономикалық жағдайды сақтау үшін қажет аймақтың қауіпсіздігін арттыру;

- Қытайдың басқа мемлекеттердің алдындағы беделін қытайлық моральдық құндылықтарды насихаттау, білім беру жобаларын жетілдіру, түрлі қоғамдық шараларды қаржыландыру арқылы арттыру.

ЖЖЭБ және ЖЖТ жобаларын қаржыландыру үшін 2014 жылы Қытайда Азия инфрақұрылымдық инвестициялар банкі (АИИБ) және Жібек жолы қоры (ЖЖК) сияқты қаржы институттары құрылды. Қытайлық қаржы институттарының несиелендіруі инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асырудың инвестициялық құралы болып табылады. Қытайдың машиналары мен жабдықтарын, еңбек ресурстарын пайдалану негізгі талабы болып табылады.

Нәтижелер және талқылау

Қытай «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасын өзінің еліндегі әлеуметтік-экономикалық дамуы үшін қажетті жағдай жасау тәсілі ретінде қарастырады. «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасының негізгі мақсаты – елдегі орталық және батыс аймақтарының экономикалық өсімі (бұл аймақтық өңірлердің 86%, халықтың 58%, сыртқы сауданың 15% және тікелей шетелдік инвестицияның 16% құрайды). Жоба аймақтардың (шығыс, орталық және батыс) ашықтығы мен үйлестіруіне ықпал етуі керек, сондықтан, бұл Қытайдағы аймақтарының өмір сүру деңгейін теңестіру мақсатында өте маңызды бағдарламасы болып табылады.

Қытай мен Қазақстан арасындағы әріптестік Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасы мен Қазақстандық «Нұрлы жол» бағдарламасының бірігуі аясында дамып келеді. Пекин мен Нұр-Сұлтан арасындағы соңғы келісімдердің барлығы осыған бағытталған. Орталық Азияда ЖЖЭБ-ның жүзеге асыру-

мен байланысты көптеген проблемалардың болуына қарамастан, барлық Орталық Азия мемлекеттеріне қарағанда Қазақстанның бұл бағытта көбірек үлесін қосқанын айта кету керек.

Бұл, ең алдымен, ЖЖЭБ жобасы мен «Нұрлы жол» бағдарламасының іс жүзінде ұқсастығына байланысты. Бұл бағыттардың басым бөлігі Қытайдан Қазақстан арқылы жүк тасымалдауға және республикадағы көлік-логистикалық инфрақұрылымды жақсартуға және жетілдіруге қатысты. Екіншіден, Қытай тек ЖЖЭБ-ға ғана емес, «Нұрлы жолға» да инвестиция салады (Сыроежкин, 2020).

Инфрақұрылымды одан әрі дамытуға қатысты жобалар қазір сәтті жүзеге асырылуда, бірақ Қазақстандағы логистикалық орталықтарды жақсарту бойынша іс жүзінде аз ғана жұмыстар атқарылуда. Бұл, әсіресе, кедендік және визалық рәсімдерді жеңілдетумен байланысты, бұл үлкен қаражатты қажет етпейтін, бірақ экспорт-импорт құнын төмендетеді, сауда көлемін арттырады.

Қытайдың жоспарлары ЕАЭО талаптарына сәйкес Қазақстанды жаңа индустрияландыру жоспарларына қаншалықты сәйкес келетінін айту қиын. Сонымен қатар, технологиялық және кадрлық жеткіліктілікті ескере отырып, республика бұл жобаны жүзеге асыруға дайын ба, жоқ па, ол толық түсініксіз. Қазақстанда мұндай өндіріске қажетті және кәсіби дайындалған кадрлар, технологиялар жоқ.

Қазақстан ЖЖЭБ жобасына қатысты мынадай артықшылықтарға ие:

1. Қазақстан үшін Шығыс-Батыс транзиттік бағыттарын салу және көлік-логистикалық орталықтарды құру өте маңызды. Республика Шығыс пен Батыс елдері арасындағы нағыз «Еуразиялық көпірге» айналуы тиіс.

2. Қазақстанның жобадағы қызметі және оның аумағы арқылы жүктердің транзитін ұлғайту мақсатында көлік инфрақұрылымына салынған инвестицияның қайтарымы айтарлықтай арттырады, сондықтан республиканың Алматы және Шығыс Қазақстан облыстары белсенді түрде дамиды, сонымен қатар, өндіріс пен сол жерде тұратын халықтың тұрмысын ұйымдастыру қызықтыра түседі.

3. Қазақстан Қытаймен байланысын нығайтып, арттырғысы келеді. Бірлескен ірі инвестициялық жобалар ұзақ мерзімді серіктестікті қалыптастырудың ең сенімді жолы болмақ.

4. Қазақстанға Қытаймен шекаралық байланысты арттыру қажет, онсыз Шығыс Қазақстан және Алматы облыстарының одан әрі экономикалық дамуының болашағы жоқ. Ше-

каралас аймақтарға Қытайдан келетін туристер мен өнімдерді өткізу үшін жақын нарық орталығы қажет.

5. Қазақстанға және Қытайға да Орталық Азия мен Таяу Шығыс елдеріндегі саяси тұрақтылық және осы елдердің белсенді экономикалық дамуы өте қажет.

Бірақ Қазақстанға ЖЖЭБ жобасының жүзеге асуына көзқарасы қандай? Қытай аймақтық немесе жаһандық деңгейде көшбасшы болуды көздемейтінін ашық айтқанымен, экономикалық аймақталу өрісі кеңейіп келеді. Қытай Азия мен Еуропаны тез жаулап алды. Осылайша, ҚХР-ға газ бен мұнай тасымалдайтын Қазақстандағы газ құбырлары тез құрылды. Ал көптеген сарапшылардың пайымдауынан оның шикізат қосымшаларының Қазақстан мен Қырғызстан үшін рөлін болжайды. Ал Хоргос алматылықтар үшін арзан қытай тауарларын сатып алу үшін баратын маңызды экономикалық орталыққа айналуда (The Silk Road, 2020).

Сонымен қатар, айта кететін жәйт, «Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) жол желісін тек тасымалдаумен және кешенді дамытумен ғана байланысты емес, сонымен қатар басқа да негізгі аспектіні болжайды. Біріншіден, бұл – осы аймақтағы мемлекеттердің саяси ынтымақтастығымен байланысты. Екіншіден, өлшем сауда кедергілерінен босату, сауда және инвестициялық шығындарды төмендету, өңірдегі экономикалық операциялардың жылдамдығы мен сапасын арттыру арқылы саудалық байланысты дамытуды көздейді. Сонымен қатар, қызметтің басқа бағыттарының бірі болып – валюта арасындағы ағындарының есеп айырысуға көшу есебінен ұлттық валюталардың ұлғаюына байланысты болады. Ең бастысы бірлескен жұмыстың маңызды бағытының негізі – халықтық дипломатияның рөлін күшейту, аймақ халықтары арасындағы тікелей байланыстарды кеңейту болып табылады.

Ашықтық және ынтымақтастық қағидаларын ұстану мақсатында қызығушылық танытқан мемлекеттер ежелгі Жібек жолы аймағына кіреді, бірақ оның шеңберімен шектелмейді. «Бір белдеу және бір жол» жобасына көптеген өңірлер ынтымақтастық нәтижелерінен пайда алуы үшін барлық мемлекеттер, халықаралық және өңірлік ұйымдар қатысуға мүмкіндік болады.

Үйлесімділік пен төзімділік қағидаларына сәйкес, айырмашылықтарды сақтай отырып, бірлікке ұмтылу, бір-бірінен пайдалы, қажетті ақпараттар мен тәжірибелер алу, бейбіт өмір сүру мен жалпы өркендеуді жүзеге асыру

көзделеді. Осы мақсатқа жету үшін мәдени толеранттылық, әр мемлекеттің даму моделі мен жолын таңдауды құрметтеу, әртүрлі өркениеттер арасындағы мәдениетаралық диалогты күшейту қағидалары іске асырылуы керек.

Сонымен қатар, нарық заңдары мен жалпыға бірдей қабылданған халықаралық ережелерді ұстана білу, ресурстарды бөлу тетігінде нарықтың шешуші рөлін және барлық санаттағы кәсіпорындардың объективті жұмыс істеуін жан-жақты дамыту мақсатында іске асыру қажет.

Өзара тиімділік пен бірлестілікті ұстану мақсатында барлық тараптардың мүдделерін және ынтымақтастық үшін максималды ортақ мәнді іздеу, әр тараптың даналығы мен шығармашылығын көрсету қажет. Әрбір тарап өзінің артықшылықтары мен әлеуетін толық көлемде дамыту үшін өз мүмкіндіктерін қосуы тиіс.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасын жүзеге асыру, атап өтілгендей, өте ұзақ мерзімге есептелген. Алып жобаның сәтті жүзеге асуына кепілдік берілмейді – бүгінде Еуразиялық аймақ елдері арасындағы келісімге келуге факторлар кешені (саяси және экономикалық) кедергі жасауда. Проблемалық мәселелер ретінде, мысалы, кедендік рәсімдерді айтарлықтай жеңілдету және еркін сауда аймақтарын қалыптастыру, жүктерді тасымалдау тарифтерін үйлестіру және т.б. Орталық Азиядағы аумақтық және этникалық сипаттағы және суды пайдаланудан туындаған тұрақсыздық мәселелері «Жібек жолы» жобасының үйлесімді логистикасын бұзуы мүмкін.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасының пайда болуы кейбір сұрақтарға жауап беру қажеттілігін туындатып отыр – бұл, ең алдымен, Қазақстан мен Шанхай ынтымақтастық ұйымына (ШЫҰ) қатысушылар үшін оны жүзеге асырудың экономикалық тиімділігі туралы. Қытай инвестициясы негізінде Қазақстан мен Ресейде жаңа көлік-логистикалық нысандарды бірлесіп салу және орналастыру бұл елдерге үлкен пайда әкелуі тиіс. Балтық теңізі мен Тынық мұхитын, Орталық Азияны, Үнді мұхиты мен Парсы шығанағын байланыстыратын Шанхай ынтымақтастық ұйымы мемлекеттерінің көлік желісін жақсартады, бұл осы елдердегі сауда мен экономиканы дамытуға мүмкіндік береді.

Ярине, Қазақстан және ШЫҰ-ның басқа мүшелері үшін ЖЖЭБ-ін жүзеге асыру қаупі бар, оның негізгі мақсаты Қытай мен жоба аймағындағы елдер арасында капитал мен тауар алмасуды дамыту үшін еркін сауда аймақтарын құру болып табылады. ШЫҰ-ға мүше

мемлекеттердің кедендік рәсімдерін толық жеңілдету арқылы арзан қытайлық тауарлармен бәсекеге түсе алмағандықтан жоғары қосылған құны бар өнімдерді өндіру көлемі қысқарады. Қытайлық тұтыну тауарларының салыстырмалы түрде төмен бағамен импорты Қазақстан мен ШЫҰ елдерінің тиісті салаларының дамуын бәсеңдетеді, сәйкесінше экономикалық өсудің ішкі көздерін қысқартады.

Сонымен қатар ЕАЭО бағдарламасы ЖЖЭБ жобасымен қалай біріктіріледі деген сұрақ туындайды? Бұл екі жобаның қарама-қарсы айырмашылықтарға байланысы мүмкін емес. ЖЖЭБ жобасы интеграциялық бірлестік құру, экономиканың бірқатар салаларында келісілген немесе бірыңғай саясат жүргізу, халықаралық ұйым құру мақсатын қоймайды. Қытай басшылығы ЖЖЭБ-ті қолданыстағы тетіктерге негізделген экономикалық ынтымақтастық үлгісі ретінде қарастырады және қажетті басқару қызметтері бар барлық қатысушылардың мүдделері мен қажеттіліктерін ескере отырып, экономиканы басқару механизмін ұсынады (Assel, 2021).

Бұл Қазақстанның экономикалық жоспарына қайшы келмейді. Орталық Азия елдеріне тиімді шарттармен ұсынылып отырған Қытайдың капиталы мен тауарлары сияқты біздің еліміз тарапынан балама ұсына алмайды.

Қазақстан үшін әлемнің көлік орталығына айналу жақсы мүмкіндіктерді береді, біріншіден, жол құрылысына қажетті қосымша жұмыс орындарын құру арқылы дағдарысты еңсеруге ынталандыру; қазіргі заманғы жедел жолдардың талаптарын қанағаттандыру үшін қажетті инженерлік және ғылыми жетістіктерді дамытуға серпін болып табылады; екіншіден, дүниежүзілік нарыққа шығып, тауарды бөлуді бақылауға алады.

ЖЖЭБ жобасы орта және ұзақ мерзімді перспективада Қазақстан экономикасын одан әрі дамыту үшін қажет. Экономиканың көптеген секторлары – металлургиядан мал шаруашылығына дейін – сату нарықтарын қажет етеді, ал Қытай орналасқан жері мен көлемі жағынан өте құптарлық. Қазірдің өзінде көптеген ұйымдар негізінен Қытайға экспортқа бағытталған.

Сонымен қатар, Қытайдың ЖЖЭБ жобасын жүзеге асыруда Қазақстан мынадай тәуекелдер қаупін тудырады:

- Қазақстан 3-ші ойыншы (Ресейден кейін). Қытай өзінің экономикалық мүддесін қатаңырақ қорғайтын болады;

- ЖЖЭБ географиялық бағытын ескере отырып, стратегиялық мүдделер салаларындағы

ресейлік және қазақстандық бизнес арасындағы бәсекелестік күшеюі ықтимал;

- ЖЖЭБ теміржол желісінің көп бөлігі Қазақстан мен Ресей арқылы өтетін жағдайда транзиттік төлемдердің көп бөлігін Ресей алады;

- егер ЖЖЭБ іске асырудың жағымсыз теріс нұсқасы ретінде қарастырылған болса, бұл ұлттық кәсіпкерлікке зиянын тигізетін халықаралық деңгейде Қытай бизнесінің үстемдігіне әкеледі;

- ЕАЭО бағдарламасы мен ЖЖЭБ жобасын үйлестіру потенциалы нақты емес.

ЖЖЭБ жүзеге асырудағы Қытайдың көп нұсқалы әрекеті Қазақстан үшін тәуекелдер қаупін тудырады. Сонымен қатар, бұл тәуекелдердің бағыты мен көлемін дәл анықтау мүмкіндігі жоқ. Сондықтан олардың азаюы белгілі бір өзгерістерге реакциямен емес, Қазақстан үшін жағымсыз нұсқаға сәйкес дамитын оқиғалар жағдайында негізгі теңгерімдеушілерді құрумен байланысты.

Бұл, біріншіден, ЖЖЭБ жобасына қатысу кезінде, әсіресе Қазақстан аумағына қатысты мәселелерде Қазақстанның мүдделеріне қол жеткізу үшін құқықтық және қаржылық платформаны, институционалдық инфрақұрылымды құру қажет етеді. Екіншіден, Қазақстан аумағының әлеуетін пайдалана отырып, келесі бағыттар бойынша жобаларды іске асыру үшін бірлескен кәсіпорындар құру қажет:

- көліктік-логистикалық инфрақұрылымды және көліктік әлеуетті дамыту;

- мұнай-газ өңдеу және химия өнеркәсібін жетілдіру.

Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды және көліктік әлеуетті дамыту. Қытайдың орталық және батыс аймақтарының серпінді дамуы, тауар өндірісі мен экспортының өсуі, ЖЖЭБ жобасын Қазақстан арқылы іске асыруда Орталық Азияға, Еуропаға, Таяу Шығысқа, Африка елдерінің транзиттік жүк ағындарының өсуіне жағдай мен мүмкіндіктер береді. Сарапшылар көздегендей Қазақстанның кеме қатынасына балама ретінде Қытайдың құрлық бағыттарын дамыту стратегиясын пайдалану перспективасын қарастырады. Бұл мүмкіндіктерді Республика экономикасын дамыту мақсатында ең алдымен көлік логистикасын дамыту қажет. Қазақстанның көлік жүйесін Еуразияның трансконтиненталдық көлік дәліздерінің жаңа архитектурасына интеграциялау негізінде көлік саласының институционалдық негіздерін жаңғырту, сала мен байланысты желілік секторлар үшін тиімді бизнес-модельдер мен басқару

процестерін енгізу, инвестиция көлемін ұлғайту бойынша көлік логистикасының тартымдылығы келісілген әрекеттерді болжайды (Нурсейтов, 2020).

Қазақстанның ерекшелігі – оның Еуразияның орталығында экономикалық дамыған, сұраныс нарығы үлкен елдер арасында орналасуы – дүниежүзілік көлік желісіне қатысуға нақты мүмкіндіктер туғызады. Тауар өндіру аймақтары (Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия) мен ірі тұтынушылар (Еуропа және Орталық Азия) арасындағы күтілетін көлік ағынының өсуін ескере отырып, Қазақстанның көлік саласындағы саясатының негізгі мақсаты «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасын одан әрі дамыту болып табылады.

Тасымалдауды ұйымдастырудың екі тәсілі бар:

- 1) дәстүрлі;
- 2) интермодальдық тасымалдау операторының қатысуымен логистика (1-кесте).

1-кесте – Тасымалдауды ұйымдастыру тәсілдерінің салыстырмалы сипаттамасы

Дәстүрлі тәсіл	Логистикалық тәсіл
Екі немесе одан да көп көлік түрлері	Екі немесе одан да көп көлік түрлері
Бірыңғай көлік операторы жоқ	Бірыңғай көлік операторы бар.
Тасымалдау ақысы жоқ	Бірыңғай тасымалдаушы бар
Қатысушылардың өзара әрекеттесуінің дәйекті схемасы	Қатысушылардың өзара әрекеттесуінің дәйекті-орталық схемасы
Ескерту – Салыстырмалы (2020) дереккөзі негізінде әзірленген	

ЖЖЭБ құрудағы басты қадам қазақстандық транзиттің дамуы болып табылады. Осыған байланысты перспективалы бағыттарды таңдау кезінде Кедендік одақ (КО) аймағының бағыты, Бірыңғай экономикалық кеңістік (БЭК) шеңберіндегі экономикалық байланыстарды дамыту үшін көлік-логистикалық құрылымды құру ең маңыздының бірі болып табылады. Мұндағы ең басты перспектива – бірлескен көлік-логистикалық компанияны (БКЛК) құру. БКЛК іске асырудың маңызды элементі көлік қызметтері мен көлік жүйесінің бірыңғай нарығын қалыптастыру және ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің транзиттік әлеуетін

іске асыру болып табылады. БЭК аумағындағы жүктерді контейнерлік тасымалдауға қатысты «бір терезе» қағидаты бойынша жоғары сапалы интеграцияланған көлік-логистикалық қызметтерді көрсету, КО елдері арқылы өтетін негізгі транзиттік байланыстарды пайдалану және дамыту бағытында БЭК елдерінің көлік активтерін жақсарту және дамыту көзделеді.

Көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту хабтар (көліктік желі) негізінде макро-өңірлерді құру аясында жүзеге асырылатын болады. Бұл ретте инфрақұрылымдық негіз бір-бірімен негізгі автомобиль, теміржол және әуе жолдарымен сәулелік қағидасы бойынша макро-өңірлерді Нұр-Сұлтанмен байланыстырады.

Шетелде қарапайым және жоғары жылдамдықты темір жолдарды салу артық қуаттылықты жүктейді, сонымен қатар, жоғары технологиялық өндірісті (соның ішінде энергия үнемдейтін) дамытуды күшейтеді, сондай-ақ қытайлық өнеркәсіптік тауарларға, инжинирингтік қызметтерге және т.б. сұраныс артатүседі. Бұл ұзаққасозылатын перспективалық іс-шара болып табылады. Сонымен қатар, жоба жүзеге асырылып жатқан аймақтарда Қытайдың қаржы-несие институттарының болуы және соның нәтижесінде қытай юанін пайдалану артады (The development, 2020).

Мұнай-газ өңдеу және химия өнеркәсібін жетілдіру. Қазақстанда 200-ге жуық мұнай және газ кен орындары орналасқан. Жалпы қоры 1,2 млрд тонна мұнайды құрайды, оның 70%-ы республиканың батыс облыстарында (2-кесте) орналасқан.

Мұнай-газ секторы Қазақстан экономикасының негізгі саласы болып табылады. Сала елдің жалпы ішкі өнімінің төрттен бір бөлігін және мемлекеттік бюджеттің шамамен 70 пайызын қамтамасыз етеді.

Қазақстандағы мұнай өнеркәсібінің негізгі проблемаларының бірі – мұнайды қайта өңдеу көлемінің жеткіліксіздігі. Қазіргі уақытта республиканың мұнайды қайта өңдеу өнеркәсібі үш зауыттан тұрады: Атырау мұнай өңдеу зауыты (АМӨЗ), Шымкент мұнай өңдеу зауыты (ШМӨЗ) және Павлодар мұнай өңдеу зауыты (ПМӨЗ). Зауыттардың өндірістік қуатының 2/3-і пайдаланылады. Оның себебі – шикізаттың жеткіліксіз тиелуі. Мұнай өңдеу зауыттары экспортқа шығаруға байланысты шикізатты қайта өңдеуден өткізгеннен зиян көбірек болады, сондықтан, мұнайды жергілікті жерде өңдегеннен гөрі сыртқы нарықта сату әлдеқайда тиімді болып табылады.

2-кесте – Қазақстандағы мұнай кен орындарының қысқаша сипаттамасы

Орны	Атауы	Негізгі көрсеткіштері	Геологиялық қорлар
1	Қашаған	2000 жылы ашылған ең ірі мұнай кен орны Атыраудан 80 км қашықтықта орналасқан.	Қашаған мұнайы Каспийдегі шикізат қорының шамамен 25%-ын құрайды. Жоба операторының айтуынша, қор 6 млрд тонна немесе 38 млрд баррельді құрайды.
2	Тенгиз	Атыраудан оңтүстік-шығысқа қарай 160 км жерде орналасқан алып мұнай-газ кен орны.	Жалпы қоры 3,1 миллиард тонна немесе 26 миллиард баррель деп болжануда. Қайта алынатын қорлар 0,75 – 1,1 млрд тоннаны құрайды.
3	Қарашы-ғанақ	Мұнай-газ конденсаты кен орны Батыс Қазақстан облысында, Ақсайдан алыс емес жерде орналасқан.	Қорлары 1,2 млрд тонна мұнай және 1,35 трлн м3 газды құрайды.
4	Өзен	Маңғыстау облысында орналасқан мұнай-газ кен орны.	Мұнай көлемі шамамен 1,1 млрд тоннаны құрайды деп болжануда. Өндіріс орталығы – Жаңаөзен. Жалпы өндірілетін мұнай қоры 191,6 млн тонна мұнайды құрайды.
5	Қаламқас және Жетібай	Қаламқас – Маңғыстау облысындағы газ-мұнай кен орны. Жетібай – Маңғыстау облысындағы ірі мұнай-газ конденсатты кен орны.	Жалпы мұнай қоры 638 миллион тоннадан астам, ал алынатын көлемі 67,6 миллион тонна. Жетібайдағы мұнай қоры 330 миллион тоннаға бағаланады.
Ескерту – (Қанша мұнай, 2020; Қаулы, 2020) дереккөздері негізінде әзірленген			

Дегенмен, мұнай өндіру кезінде оның табиғи компонентінен немесе ілеспе мұнай газынан үнемі тазартуды қажет етеді. Жиырмасыншы ғасырдың 70-жылдарына дейін өте ұзақ уақыт бойы газды барлық мұнай өндіруші елдер жағып жіберді. Мұндай шығындық тәсіл мұнай-химия өндірісі үшін құнды стратегиялық ресурсты жойып қана қоймай, қоршаған ортаға тастаған зиянды әсерлерімен (атап айтқанда, парниктік газдар шығарындыларының артуы) байланысты экологиялық проблемаларды күшейтті.

Қорытынды

Қытай басшылығы 2013 жылы жариялаған «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасы ҚХР халықаралық экономикалық және саяси бағытының негізгі құрамдас бөліктерінің біріне айналды. Оның аясында әзірленген бағдарламалар Қытай мен серіктес елдердің алдағы ұзақ жылдарға даму жолдарын анықтауы тиіс. Кең концептуалды негіз бұл тұжырымдамаға ел ішінде де, шетелде де бірқатар жобаларды жатқызуға мүмкіндік береді.

Бұл жобаларға инвестицияны әлемнің негізгі державалары тартылған арнайы қорлар мен банктер жүргізетін болады. Жобаларды жүзеге асырудың негізгі құрамдас бөлігі Қытайдың экспортын кеңейту және оның дамымаған аумақтарының экономикалық әлеуетін арттыру үшін көлік инфрақұрылымын жаңғырту болып табылады. Осылайша, «Бір белдеу, бір жол» тұжырымдамасының негізгі мақсаттарының бірі – Қытайдың орталық және батыс аймақтарын дамыту болып табылады.

Қазақстанда мұнай-химия өндірісін дамыту үшін барлық қажетті құрамдас бөліктері бар: шикізаттың үлкен көлемі (мұнай және газ), халықаралық деңгейдегі технологиялар мен жабдықтар кешені, мұнай-химия өнімдеріне нақты сұраныс. Республикада мұнай-химия өндірісінің дамуын тежейтін негізгі факторлар – көмірсутегі шикізатын өндеуге қажетті қуаттардың жоқтығы, мұнай-газ өңдеу және мұнай-химия кәсіпорындарындағы ескірген технологиялары болып табылады.

Әдебиеттер

Дауренбекова А. (2020) Жібек жолының экономикалық белдеуі: Қазақстанның дамуы үшін жаңа мүмкіндіктер. URL: <https://www.inform.kz/>

Егоров О.И., Чигаркина О.А. (2015) Қазақстан Республикасының мұнай-газ саласын жаңғыртудың ұйымдастырушылық-экономикалық аспектілері және оларды қазіргі жағдайда шешу жолдары // Мұнай және газ. – №4. – 2015, 41-50 б.

Нурсейтов А., Комекова А., Мукушев К. (2020) Қазақстанның көлік-логистикалық кешені мен Жібек жолының экономикалық белдеуін ұштастыру. URL: <http://transexpress.kz/ru/magazines.php?id=1132&edition>

Қазақстан Республикасы Үкіметінің “Қазақстан Республикасының газ секторын дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы” №1275 Қаулысы (2020), 2014 жылғы 5 желтоқсан URL: <http://nomad.su/>

Сыдыков Н.А. (2014) Қазақстан Республикасының мұнай-газ кен орындарындағы ілеспе газды кәдеге жаратудың жай-күйі, перспективалары және бағыттары // Қазақстан-Спектор. – №2. – 2014, 53-60 б.

Сыроежкин С. (2020) Қазақстан мен Қытай: соңғы уағдаластықтарды талдау. URL: <https://time.kz/articles/ugol/2016/11/07/kazahstan-i-kitaj-analiz-poslednih-dogovorennostej>

Қазақстанда қанша мұнай (2020) бар. URL: <https://kioge.kz/ru/glavnaya/11-press-tsentr/novosti/740-skolko-nefti-v-kazakhstan>

Assel G. (2021) Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan. URL: JapanCorrespondenceassel.bitabar@gmail.com

Comparative (2020) characteristics of traditional and logistic management approaches. URL: https://studref.com/436331/logistika/sravnitel'naya_harakteristika_traditsionnogo_logisticheskogo_podhodov_upravleniyu

Feng B. (2015) Chinese logic of global development. – China Publishing Group, 2015.

Logistic (2020) concept in the business activities of the organization. URL: <http://www.transportguide.ru/trguides-1268-6.html>

Strategy: (2020) competitiveness of the transport industry in the context of the revival of the New Silk Road. URL: <https://transexpress.kz/>

The development (2020) of the Silk Road transport and logistics infrastructure was discussed at an international conference. <https://24.kz/ru/news/social/item/263578-razvitie-transportno>

The Silk Road: (2020) problems and development prospects in the context of the EAEU. URL: <https://www.researchgate.net/>

Yuan M. (2020) Construction of the 21st Century Sea Silk Road and Sino-ASEAN New Trade and Economic Cooperation. URL: <https://books.google.ru/books?id=uf9BDwAAQBAJ>

References

Daurenbekova A. (2020) Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti: novye vozmozhnosti dlya razvitiya Kazahsta-na [Economic belt of the Silk Road: new opportunities for the development of Kazakhstan]. URL: <https://www.inform.kz/>

Egorov O.I., Chigarkina O.A. (2015) Organizacionno-ekonomicheskie as-pekty modernizacii neftegazovoj otrasli Respubliki Kazahstan i puti ih resheniya v sovremennyh usloviyah [Organizational and economic aspects of the modernization of the oil and gas industry of the Republic of Kazakhstan and ways to solve them in modern conditions] // Neft' i gaz, 2015, №4. S. 41 – 50.

Nurseitov A., Komekova A., Mukushev K. (2020) Sopryazhenie transport-no-logisticheskogo kompleksa Kazahstana i Ekonomicheskogo poyasa SHelkovo-go puti [Coupling of the transport and logistics complex of Kazakhstan and the Silk Road Economic Belt]. URL: <http://transexpress.kz/ru/magazines.php?id=1132&edition>

Postanovlenie (2020) Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 5 dekabrya 2014 goda №1275 «Ob utverzhdenii Kon-cepicii razvitiya gazovogo sektora Respubliki Kazahstan do 2030 goda» [Decree of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 5, 2014 No. 1275 “On Approval of the Concept for the Development of the Gas Sector of the Republic of Kazakhstan until 2030”]. URL: <https://nomad.su/>

Sydykov N.A. (2014) Sostoyanie, perspektivy i napravleniya utilizacii poputnogo gaza na neftegazovyh mes-torozhdeniyah Respubliki Kazahstan [Status, prospects and directions of associated gas utilization at oil and gas fields of the Republic of Kazakhstan] // Kazahstan–Spektor, 2014, №2. S. 53 – 60.

Syroezhkin S. (2020) Kazahstan i Kitaj: analiz poslednih dogovorenno-stej [Kazakhstan and China: analysis of recent agreements]. URL: <https://time.kz/articles/ugol/2016/11/07/kazahstan-i-kitaj-analiz-poslednih-dogovorennostej>

Skol'ko nefti (2020) v Kazahstane [How much oil in Kazakhstan]. URL: <https://kioge.kz/ru/glavnaya/11-press-tsentr/novosti/740-skolko-nefti-v-kazakhstan>

Assel G. (2021) Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan. URL: JapanCorrespondenceassel.bitabar@gmail.com

Comparative (2020) characteristics of traditional and logistic management approaches. URL: https://studref.com/436331/logistika/sravnitel'naya_harakteristika_traditsionnogo_logisticheskogo_podhodov_upravleniyu

Feng B. (2015) Chinese logic of global development. – China Publishing Group, 2015.

Logistic (2020) concept in the business activities of the organization. URL: <http://www.transportguide.ru/trguides-1268-6.html>

Strategy: (2020) competitiveness of the transport industry in the context of the revival of the New Silk Road. URL: <https://transexpress.kz/>

The development (2020) of the Silk Road transport and logistics infrastructure was discussed at an international conference. <https://24.kz/ru/news/social/item/263578-razvitie-transportno>

The Silk Road: (2020) problems and development prospects in the context of the EAEU. URL: <https://www.researchgate.net/>

Yuan M. (2020) Construction of the 21st Century Sea Silk Road and Sino-ASEAN New Trade and Economic Cooperation. URL: <https://books.google.ru/books?id=uf9BDwAAQBAJ>