

*А.Е. Шаикова<sup>1\*</sup>, А.Н. Жолдасбекова<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> *Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ-нің халықаралық қатынастар факультетінің докторанты, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан, \*e-mail: a.shaikova@yandex.kz*

<sup>2</sup> *саяси ғылымдарының кандидаты, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ-нің профессоры, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан*

## «БІР БЕЛДЕУ - БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫН ІСКЕ АСЫРУ КЕЗЕҢІНДЕГІ НЕГІЗГІ ҮРДІСТЕР

### *Аңдатпа*

2017 жылғы 14-15 мамырда Бейжіңде өткен «Бір белдеу - Бір жол» форумында ҚХР көшбасшысы Си Цзиньпин «жаһандандудың қытайлық жаңа көзқарасының» негізгі принциптерін тұжырымдады. Бұл егемендікті, аумақтық тұтастықты, әлеуметтік жүйені құрметтеу және жол бойындағы барлық елдердің мүдделерін сақтау принциптері. Қарама-қайшылық емес диалог, бәсекелестік емес серіктестік. Жоба аясында қытай ынтымақтастық үшін ашық платформа, қолайлы инвестициялық орта құруда. Жаһандану мен экономикалық өсудің маңызды құрамдас бөлігі сауда болып табылады. Дәл осы алғышарттарға сүйене отырып, Қытай көпжақты сауда қатынастарын қорғауға, кедендік және транзиттік рәсімдерді жеңілдетуге шақырады. «Сырттан» салынған инвестициялар Қытайға экспорт нарығын едәуір кеңейтіп қана қоймай, Қытай валютасын интернационалдандырудың дәлелді дәлелі болуға мүмкіндік береді. Тұтастай алғанда, әңгіме еуразиялық кеңістіктегі интеграциялық процестерді Қытайдың ұлттық экономикасын дамыту үшін барынша пайдалану туралы болып отыр.

Сонымен бірге, Қытай алғаш рет құрлықтағы сауда жолын құрудың стратегиялық бағдарламасын ұсынды, ол құрлықтағы сауда процестерін толығымен қайта форматтауға, мүлдем жаңа геосаяси және геоэкономикалық байланыстарды құруға бағытталған.

Жаһандану процестері біртіндеп «теңізге шыға алмайтын ел» ұғымын «құрлықтағы көлік артерияларымен байланысқан ел» анықтамасына айналдырады.

Түйін сөздер: «Бір белдеу, Бір жол» бастамасы, Жаһандану және өңірлендіру, Еуразиядағы сауда қатынастарын дамыту, халықаралық көлік дәліздері, ұлттық жобалармен ұштасу.

**A. Shaikova<sup>1\*</sup>, A. Zholdasbekova<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> PhD Student, Faculty of International Relations, L. N. Gumilyov ENU, Nur-Sultan, Kazakhstan  
\*e-mail: a.shaikova@yandex.kz

<sup>2</sup> PhD in Pedagogy, Professor, L. N. Gumilyov ENU, Nur-Sultan, Kazakhstan

## KEY TRENDS DURING THE IMPLEMENTATION OF THE "ONE BELT AND ONE ROAD" INITIATIVE

### *Abstract*

At the "One Belt and One Road" forum held in Beijing on May 14-15, 2017, Chinese Leader Xi Jinping formulated the basic principles of the "Chinese new vision of globalization". These are the principles of respect for sovereignty, territorial integrity, social order and respect for the interests of all countries along the way. Dialogue, not confrontation, partnership, not rivalry. Within the framework of the project, China is creating an open platform for cooperation and a favorable investment environment. The most important component of globalization and economic growth is trade. It is on the basis of these assumptions that China calls for protecting multilateral trade relations and facilitating the simplification of customs and transit procedures. Investment "outside" will allow China not only to significantly expand the export market, but also to become a strong argument for the internationalization of the Chinese currency. In general, we are talking about maximizing the use of integration processes in the Eurasian space for the development of China's national economy. At

the same time, China for the first time provided a strategic program for the creation of a land trade route, aimed at completely reformatting trade and economic processes on the continent, creating completely new geopolitical and geo-economic ties.

The ongoing processes of globalization are gradually transforming the very concept of "landlocked country" into the definition of "country connected by land transport arteries".

Keywords: "One Belt, One Road" initiative, Globalization and regionalization, development of trade relations in Eurasia, international transport corridors, integration with national projects.

**А.Е. Шаикова<sup>1\*</sup>, А.Н. Жолдасбекова<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> докторант, факультета международных отношений ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, г.Нур-Султан, Казахстан, \*e-mail: a.shaikova@yandex.kz

<sup>2</sup> к.п.н., профессор ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, г.Нур-Султан, Казахстан

## ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»

### *Аннотация*

На форуме «Один пояс и Один путь», состоявшемся в Пекине 14-15 мая 2017 года лидер КНР Си Цзиньпин сформулировал основные принципы «китайского нового видения глобализации». Это принципы уважения суверенности, территориальной целостности, социального строя и соблюдения интересов всех стран вдоль пути. Диалог, а не противостояние, партнёрство, а не соперничество. Китай в рамках проекта создаёт открытую платформу для сотрудничества, благоприятную инвестиционную среду. Важнейшей составляющей глобализации и роста экономики является торговля. Именно исходя из данных предпосылок, Китай призывает защищать многосторонние торговые отношения, способствовать упрощению таможенных и транзитных процедур. Инвестиции «вовне» позволят Китаю не только значительно расширить рынок экспорта, но и стать веским аргументом интернационализации китайской валюты. В целом речь идёт о максимальном использовании интеграционных процессов на евразийском пространстве для развития национальной экономики Китая. При этом, Китай впервые предоставил стратегическую программу создания сухопутного торгового пути, направленную на полное переформатирование торгово-экономических процессов на континенте, создание совершенно новых геополитических и геоэкономических связей.

Происходящие процессы глобализации постепенно трансформируют само понятия «страна, не имеющая выхода к морю» в определение «страна, связанная сухопутными транспортными артериями».

Ключевые слова: Инициатива «Один пояс, Один путь», Глобализация и регионализация, развитие торговых отношений в Евразии, международные транспортные коридоры, сопряжение с национальными проектами.

**Кіріспе.** «Бір белдеу - Бір жол» (БББЖ) - сауда, көлік, мәдени халықаралық байланыстарды дамытуға, инвестициялық ағындарды жандандыруға қатысты жаһандық стратегиялық мегажоба. Ертеден келе жатқан Жібек жолының дәстүрлі бағыттары Еуразиялық кеңістіктің жаңа көліктік болмысын құрудың негізі болды. БББЖ бастамасы «Жібек жолының экономикалық белдеуі» ретінде белгіленген құрлық магистральдарын құруды және «21 ғасырдағы Теңіз Жібек жолы» шеңберінде жаңа су бағыттарын құруды қамтиды.

Бастаманың мәні Еуразия құрлығында ынтымақтастықтың жаңа модельдерін құру және «саяси байланыстарды ұлғайту, бірыңғай жол желісін, сауда байланыстарын, валюта ағындарын және халықтық байланыстарды салу арқылы» Батыс Қытай мен Еуропаны байланыстыратын өнімді көлік дәліздерін қалыптастыру болып табылады.<sup>1</sup> Бұл ретте әңгіме тек көлік инфрақұрылымын дамыту туралы ғана емес. Басым салалар ретінде энергетика (оның ішінде ресурс өндіруші және құбыр желісі салалары), ауыл шаруашылығы (оның ішінде қайта

---

<sup>1</sup> Жаңа Ұлы жібек жолындағы ауқымды ынтымақтастық // «Жэньминьжибао» онлайн. 2013. Қыркүйек. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8393331.html>

өңдеу өндірістерін құру), тұрғын үй және коммуналдық инфрақұрылым құрылысы аталады. Білім беру мен медицинаға, шағын және орта бизнесті қолдауға ерекше көңіл бөлінеді.

«Бір белдеу - Бір жол» бастамасы қазірдің өзінде Азия, Африка және Еуропаның 60-тан астам елін қамтиды. Елдердің басым көпшілігі дамушы елдер санатына жататындығына қарамастан, Қытай инвестициялары арқылы даму перспективаларын сарапшылар оң бағалайды. БББЖ бастамасының ашық форматы кез келген елге кез келген кезеңде және кез келген ынтымақтастық нысанында осы жобаға қосылуға мүмкіндік береді. «Бір белдеу – Бір жол» бастамасының тағы бір маңызды бөлігі-Қазақстандағы «Нұрлы жол», Түркиядағы «Орталық дәліз», Моңғолиядағы «Даму жолы», Вьетнамдағы «Екі дәліз, бір шеңбер», Польшадағы «Янтарь жолы», Ресейдегі Еуразиялық экономикалық одақ, Ұлыбританиядағы «Northern Powerhouse» стратегиясы және т. б. қатысушы елдердің ұлттық жобаларымен саяси және экономикалық ұштасу болып табылады. БББЖ бастамасын іске асыру аясындағы түйісу процестері Еуразия үшін бұрын-соңды болмаған геосаяси феномен болып табылады. Бастапқыда саяси мүдделердің қарама-қарсы полюстерінде болған ЕАЭО мен Қытай саяси және экономикалық өзара іс-қимылда мейлінше көп түйісу нүктелерін және барынша перспективалы бағыттарды табуда. Қытайдың Еуропаның ішкі нарықтарына экспансиясына қатысты белгілі бір алаңдаушылық бар. Қытайда, өз кезегінде, бірыңғай кедендік тарифті енгізу кезінде ЕАЭО құру кезінде шиеленіскен сәттер болды, онда Қытай билігі ҚХР-мен еркін саудадан жабу әрекеттерін көрді. Бұл қарама-қайшылықтар көп жағдайда ЕАЭО пен БЖБ-ның (белдеу жол бастамасы) түйісу туралы декларациясына қол қойылғаннан кейін еңсерілді, бұл өңірдегі экономикалық процестердің тұрақтануына едәуір дәрежеде әкелді.

Қаржылық және институционалдық қолдауды Азия инфрақұрылымдық инвестициялар банкі мен Жібек Жолы Қоры жүзеге асырады.

Азия Инфрақұрылымдық Инвестициялар Банкі ресми жұмысын 2016 жылдың қаңтарында бастады. Оны құру туралы шешім 2013 жылдың қазан айында АТЭБІ (Азия тынық мұхиты экономикалық ынтымақтастығы) саммиті кезінде жарияланды, сол кезде 21 ғасырдағы Теңіз Жібек жолы жобасының басталуы туралы жарияланды. Оның негізін қалаушылардың пікірінше, оның басты мақсаты - Азия өңірі елдерінің де, одан тысқары елдердің де экономикасын дамытудағы инфрақұрылымдық кедергілерді еңсеру. Банк экономиканың инфрақұрылымдық дамуына, оның ішінде энергетика, көліктік қамтамасыз ету, логистика және қалалық даму саласындағы жобаларға қаржылық қолдау көрсетуге ниетті. Қазіргі уақытта қатысушылар саны 57 елді құрайды<sup>2</sup>. Өз жұмысы барысында АИИБ (Азия инфрақұрылымдық Инвестициялар банкі) қажетті ұйымдық құрылымды қалыптастыра алды, жеті елдің аумағында бірнеше инфрақұрылымдық жобаларды мақұлдады және көпжақты халықаралық даму ұйымдары арасында салмақты имиджді қалыптастырды, бұл оны Қытай жүзеге асыратын ең перспективалы жобалардың біріне айналдырды.

Жібек жолы қорын 2014 жылғы 29 желтоқсанда ҚХР валюталық бақылау мемлекеттік басқармасы Қытай инвестициялық корпорациясымен, Эксим Банкімен және Қытай даму банкімен бірлесіп құрды. Шетелдік және халықаралық инвестициялауды тарту үшін Қор жобаларды қолдауды тек шетел валютасында (еуро, доллар) жүзеге асырады. Қордың басты міндеті – «Бір белдеу - Бір жол» бастамасы аясында ірі ауқымды жобаларға инвестициялық және қаржылық қолдау көрсету. Қолдау негізінен инфрақұрылымды дамытуға, ресурстық кен орындарын игеруге және Қытайда өндірілетін жоғары технологиялық өнімдерді сатуды қамтамасыз етуге бағытталған. Бұдан басқа, қор құрылтайшыларының өтініші бойынша салымдар орташа немесе ұзақ мерзімді перспективада ақша қаражатын қайтаруға кепілдік беретін жобаларды дамытуға ғана жүзеге асырылатын болады<sup>3</sup>.

Қытай дереккөздеріне сүйенсек, *бастаманың негізгі мақсаттары*: өңір мемлекеттері арасындағы саясатты үйлестіру, өзара іс-қимылды кеңейту үшін инфрақұрылымдық

<sup>2</sup> Overview Asian Infrastructure Investment Bank URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/our-work/index.html>

<sup>3</sup> Overview Silk Road Fund URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

мүмкіндіктер жасау, сауда және инвестициялық ағындарды ұлғайту, өңірлер арасындағы қаржылық және мәдени интеграцияға жәрдемдесу болып табылады<sup>4</sup>.

**Материалдар мен әдістер.** Зерттеу барысында теориялық зерттеу әдістері қолданылды: жүйелік тәсіл, талдау, шегеру әдісі, жіктеу, нақтылау және нақтылау. Зерттеу нысаны ретінде Қытайдың «Бір белдеу - Бір жол» бастамасы таңдалды.

Тарихи және хронологиялық фактілерді жүйелеу жүргізілді. Қытайдың «Бір белдеу - Бір жол» бастамасы туралы ғылыми және медиа басылымдарға әдеби шолу жасалды.

**Нәтижелерді талқылау.** «Бір белдеу – Бір жол» бастамасының бастапқы мақсаты Орталық Азия өңірі елдерінің транзиттік проблемаларын жою және посткеңестік елдер арқылы көлік маршруттарының жетіспейтін буындарын салуды қамтамасыз ету, қазіргі заманғы порт құрылыстарын құру және интермодальдық тасымалдар жүйесін жетілдіру болып табылады. Қортындылай келгенде, бастаманы іске асыру жоғары сапалы теміржол қатынас жолдарын, автомобиль магистральдарын, инфрақұрылымдық нысандарды, телекоммуникациялық жүйелерді, мұнай және газ құбырларын, теңіз және өзен порттарын құруды қамтамасыз етті. Бірақ Қытайдың Синьхуа ақпарат агенттігінің мәлімдеуінше, жобаның мақсаттары жылдам және тиімді көлік дәліздерін құрудан әлдеқайда асып түсті. Бейжін негізгі салалардағы жобаға қатысушы елдерге, олардың көпшілігімен экономикалық үйлесімділігін баса көрсете отырып техникалық көмек ұсынады. Қытай тарапынан сауда және инвестициялық кедергілер мен шығындарды азайту, ақша-кредит саясатын үйлестіруді жақсарту және қаржылық ынтымақтастықты тереңдету үшін белсенді іс-шаралар жүргізілуде. Қытай тарапынан сауда және инвестициялық кедергілер мен шығындарды азайту, ақша-кредит саясатын үйлестіруді жақсарту және қаржылық ынтымақтастықты тереңдету үшін белсенді іс-шаралар жүргізілуде. Басқа нақты мақсаттардың ішінде Қытайдың Еуропалық Одақ елдерімен экономикалық ынтымақтастығы мен интеграциясын кеңейтуге жәрдемдесу де ерекше орын алады.

2014 жылы Еуропаға сапары кезінде, Си Цзиньпин ББЖ-ның мақсаттарының бірі еуропалық және азиялық нарықтардың интеграциялық ынтымақтастығы және Қытай мен ЕО-ны жаһандық экономикалық өсу қозғалтқыштарына айналдыру екенін атап өтті<sup>5</sup>.

Ресми айтылған, Қытай ББЖ бастамасын жүзеге асыру арқылы қол жеткізуге тырысатын көптеген басқа (көбінесе одан да маңызды) мақсаттары бар.

Ең алдымен, бұл энергетикалық қауіпсіздік. Тұтынылатын энергияның үнемі өсуіне байланысты Қытай Ресейде, Таяу Шығыста және Африкада энергияның балама көздерін іздеуге мәжбүр.

«Бір белдеу - Бір жол» бастамасы сонымен қатар қытайлық өнеркәсіптік тауарлар үшін жаңа нарықтардың ашылуына, қытайлық компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, Қытайдың қатаң және жұмсақ күшін арттыруға, Қытайдың экономикалық және геосаяси ықпалын кеңейтуге, Азиядағы күштер тепе-теңдігін өзгертуге және Қытайды Ұлы мемлекет мәртебесіне көтеруге ықпал етеді. Сонымен қатар, жоба Қытайдың шеткі аудандарын дамыту және жарылыс қаупі бар Батыс көршілерімен қатынастардың тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін үлкен ішкі әлеуетке ие.

«Бір белдеу, бір жол» жобасы шеңберінде іске асырылатын бағыттар, қазіргі уақытта жиынтығында әлем халқының шамамен 63% - ы, ЖІӨ-нің 30% - ы және әлемдік сауда ағынының 35% - ы тиесілі Оңтүстік-Шығыс, Оңтүстік, Орталық және Батыс Азия, Таяу Шығыс және Еуропа өңірлеріндегі 60-тан астам елді қамтиды<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road // National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 28, 2015. URL: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)

<sup>5</sup>Jinping Xi. Speech At the College of Europe, April 2014, Bruges. // Mission of the People's Republic of China to the European Union. URL: <http://www.chinamission.be/eng/jd/t1143591.htm>

<sup>6</sup>GaoHucheng. Deepening trade collaboration, creating new successes // People's Daily, July 2, 2014.

**Зерттеу нәтижесі.** Жобаны жүзеге асыру үшін қазірдің өзінде белгілі бір іргетас бар: біріншіден, Қытайдың экономикалық, ғылыми-техникалық, инвестициялық артықшылығы; екіншіден, еуразиялық елдердің экономикалық өрлеуге нық ұмтылысы; үшіншіден, экономикалық жаһандану және өңірлік интеграция нәтижесінде пайда болған жаңа мүмкіндіктер мен сын-қатерлер.

«Бір белдеу – Бір жол» бастамасы әлемдік қоғамдастықтың барған сайын қомақты қолдауына ие болуда. Орталық Азия елдері (Қазақстан, Түркіменстан, Өзбекстан, Тәжікстан, Қырғызстан), Оңтүстік-Шығыс, Оңтүстік Азия және Таяу Шығыс елдері, Ресей, ЕО, Белоруссия, Түркия БББЖ бастамасы шеңберінде жобаларды іске асыруға жәрдемдесуге өздерінің дайындығы туралы ресми түрде мәлімдеді.

Оңтүстік-Шығыс Азия бірқатар себептер бойынша Жаңа Жібек жолы құрылысының негізгі өңірлерінің бірі болып табылады: бұл географиялық жағынан Қытайға ең жақын өңір; оның елдері мен ҚХР арасында ежелден келе жатқан сауда, қаржы және іскерлік байланыстар белсенді дамуда; өңірде порт инфрақұрылымы іс жүзінде жоқ (Сингапур мен Малайзияны қоспағанда) және елдер оны құру үшін қажетті қаржылық және техникалық ресурстарға ие емес. Одан өзгеде, Оңтүстік-Шығыс Азия - бір жағынан Қытай, екінші жағынан Жапония мен АҚШ арасындағы геосаяси бәсекелестік аймақ.

Орталық Азияның «Бір белдеу - Бір жол» бастамасын іске асыру үшін бұдан кем емес маңызы бар. Қытай мен Орталық Азия елдері ежелден бері тек географиямен ғана емес, тарихымен, мәдениетімен және сауда қатынастарымен өзара байланысқан. Орталық Азияда орналасқан мемлекеттердің теңізге шығу жолы жоқ, бұл өңір елдері экономикаларының дамуын айтарлықтай тежейді. Жаңа Жібек жолын құру Орталық Азияны Азия-Тынық мұхиты өңірі мен Еуропаны жалғайтын ыңғайлы көлік хабына айналдырып қана қоймай, ОА елдерінің теңіз порттарына шығуды қамтамасыз ете отырып, сыртқы әлеммен байланысын кеңейтеді. Өз кезегінде, энергия тасымалдаушыларға бай Орталық Азия Қытай үшін өзінің географиялық жақындығына байланысты ғана емес, сонымен қатар Таяу Шығыстан келетін су бойымен экспорттың (Ормуз бұғазының жабылуы) және тұрақсыз жеткізілімдердің (Малакка бұғазындағы қарақшылық) саяси тәуекелдерінің болмауына байланысты ерекше қызығушылық тудырады.

Оңтүстік Азияда Қытайдың мүдделері Пәкістанмен дипломатиялық, ядролық және экономикалық қатынастарды дамыту саласында жатыр. Гвадар портына Қытай инвестициялары құбыр мен көлік магистралінің құрылысына инвестициялық құюмен қатар Таяу Шығыс мұнайын Қытайға жеткізу үшін құрылық бағытын құруды қамтамасыз етуге арналған. Мьянмадағы инфрақұрылымды дамытуға да аз емес көлемдегі инвестиция түсіп жатыр. Үнді-Қытай қатынастарына келетін болсақ, шешілмеген аумақтық дауларға байланысты олар шиеленісті болып қала береді, дегенмен кейінгі уақытта екі ел де жақындасуға ұмтылуда екендігінің нышандары көбірек байқалады.

Көптеген жылдар бойы Қытай екі жақты негізде де, Қытай-Африка ынтымақтастығы форумы аясында да ресурстарға бай Африка елдерімен экономикалық және саяси байланыстарды белсенді түрде дамытып келеді. Сонымен қатар, Қытай бүгінгі таңда Африканың ең ірі сауда серіктесі және сыртқы инвесторы болып табылады, бұл осы өңірде БББЖ үшін үлкен әлеует береді. Қытай 2013 жылы ЕО-дан озып, оның ең ірі сауда серіктесі бола отырып, Таяу Шығыспен қарым-қатынасты сәтті дамытуда. Негізгі мүдделер сондай-ақ энергетика саласымен де байланысты. Мұнай әзірлемелерінен басқа, қытайлық компаниялар Таяу Шығыста порт және жер үсті инфрақұрылымын құруға, Израильде, сондай-ақ Суэц каналы аймағында темір жолдар мен порттарды дамытуға белсенді қатысады. Орталық және Шығыс Еуропа Қытайдан Еуропаға жер үсті бағыттарының қосылу нүктесі болып табылады.

**Қорытынды.** Жаңа Жібек жолы бастамасы елдердің өзара байланыстылығы мен инфрақұрылымдық дамуын дамытуға, нақты ережелерді құруға емес, жекелеген жобаларды іске асыруға негізделген. Негізгі басымдықтар ретінде Тұжырымдаманың бес негізгі құрамдас бөлігін бөліп көрсетуге болады.

Біріншіден, Орталық Азия мемлекеттері мен Қытай арасындағы ынтымақтастықты ұлғайтуды, сондай-ақ өңірлік экономикалық интеграцияның стратегиясы мен тактикасын бірлесіп әзірлеуді (саяси және құқықтық аспектілер) көздейтін саяси келісімді жетілдіру. Екіншіден, Шығыс, Батыс және Оңтүстік Азияны қосатын бірыңғай жол желісін салу, ал одан

әрі перспективада Шанхай Ынтымақтастық Ұйымымен белсенді ынтымақтасу арқылы Тынық мұхитынан Балтық теңізіне дейін үлкен көлік магистралін салу. Үшіншіден, «сауда кедергілерін жою, сауда мен инвестициялар шығындарын азайту, өңірдегі экономикалық операциялардың жылдамдығы мен сапасын арттыру»<sup>8</sup> әдісімен сауда байланыстарын күшейту. Төртіншіден, ұлттық валюталарда есептеу тактикасын қолдану географиясын кеңейту арқылы валюта ағынын күшейту. Әрине нәтижесінде, халықтық қолдау алу, серіктес елдер халықтарының достық байланыстарын жандандыру, басқаша айтқанда, аймақтық ынтымақтастық үшін берік әлеуметтік және қоғамдық база құру мақсатында халықтық байланыстарды нығайту<sup>9</sup>.

Жобаның өзегі – көлік магистральдарын төсеуге келетін болсақ, Қытайды, Орталық Азияны, Ресей мен Еуропаны (Балтиканы) бірге байланыстыратын; Қытайды Орталық және Батыс Азия арқылы Парсы шығанағы және Жерорта теңізімен қосатын; Қытайды Оңтүстік-Шығыс Азиямен, Оңтүстік Азиямен және Үнді мұхитымен біріктіретін «Жібек жолы» Экономикалық белдеуін (ЖЖЭБ) іске асыру көзделеді. ЖЖЭБ - дан басқа, 21 ғасырдағы Теңіз Жібек жолы бастамасы аясында Қытай жағалауынан Еуропаға дейін Оңтүстік Қытай теңізі мен Үнді мұхиты арқылы көлік дәлізін құру жоспарлануда.

Құрлықта жаңа Еуразиялық құрлық көпірін салу және «Қытай – Моңғолия – Ресей», «Қытай – Орталық Азия – Батыс Азия» және «Қытай – Үндіқытай түбегі» экономикалық дәліздерін дамыту жоспарлануда.

Теңізде бастаманы дамыту қауіпсіз және тиімді көлік дәліздерін: Қытай мен Пәкістан арасындағы экономикалық дәлізді және Бангладеш – Қытай – Үндістан – Мьянма экономикалық дәлізін құруға бағытталатын болады<sup>7</sup>.

Жібек жолы Экономикалық белдеуінің идеологиялық құрамдас бөлігіне мынадай қағидаттар кірді: ұжымдық, үйлесімді және ғылыми дамуды жүзеге асыру; қосымша саяси алғышарттарсыз әлеуметтік-экономикалық дамуды ынталандыру; интеграциялық жоба шеңберінде алынған пайданы бірлесіп пайдалану және нәтижесінде «нөлдік ойынсыз» орнықты дамуға ұмтылу<sup>7</sup>.

Сарапшылардың пікірінше, бұл Қытайдың «үлкен мемлекеттен күшті мемлекетке» көшу кезеңіндегі алғашқы нақты сыртқы саясат тұжырымдамасы. Кейбір мамандардың айтуынша, Бейжің тәсілінің бірегейлігі ұзақ мерзімді жоспарлау және саяси сипаттағы мәселелерді толығымен жою болып табылады<sup>8</sup>.

«Бір белдеу - Бір жол» бастамасы Қытайдың жаңа сыртқы саяси стратегиясының маңызды құралы болып табылады. Ол үйлесімді әлем құру және Қытай арманына қол жеткізу идеяларына сәйкес қалыптастырылған және барлық деңгейлерде барлық қатысушы елдермен экономикалық өзара іс-қимылды нығайтуға және жан-жақты ынтымақтастықты, ең алдымен, сауда-экономикалық ынтымақтастықты бүкіл әлемге кеңейтуге бағытталған. «Бір белдеу – Бір жол» бастамасы шеңберіндегі жобаларды іске асыру Қытайдың әлеуметтік-экономикалық дамуына ықпал етіп қана қоймай, ҚХР-ның әлемдік экономика мен саясаттағы жаһандық процестерді басқаруға қатысуы үшін орнықты негіз жасайды.

#### *Пайданылған әдебиеттер тізімі:*

1. *GaoHucheng. Deepening trade collaboration, creating new successes // People's Daily, July 2, 2014.*

2. *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road // National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, , March 28, 2015.*

3. *Азия Даму Банкі. Орталық Азия өңірлік ынтымақтастығы дәліздерінің тиімділігін өлшеу және мониторингілеу: болашаққа бағытталған Ретроспектива./ Мандалуйонг Сити, Филиппин: Азия Даму Банкі, 2014. -134 б.*

4. *А.Барбашин, Жаңа Жібек жолы // WorldEconomicJournal. Қаңтар. 2014*

5. *ҚХР Төрағасы Си Цзиньпиннің Назарбаев университетінде сөйлеген сөзі (толық мәтін). 16 қаңтар 2013 // Қазақстан Республикасындағы ҚХР Елшілігі. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>*



6. ҚХР Төрағасы Си Цзиньпиннің Назарбаев университетінде сөйлеген сөзі (толық мәтін). 16 қыркүйек 2013 // Қазақстан Республикасындағы ҚХР Елшілігі. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>
7. И.Денисов, Батысқа саяхат // Ресей жаһандық саясатта. 2015. №1.
8. Ли Син. Жібек жолының экономикалық белдеуі: «Қытай арманын» жүзеге асырудың стратегиялық әрекеті // Еуразиялық интеграциядағы Ресей мен Қытай. Ынтымақтастық немесе бәсекелестік? М.; СПб.: Нестор-История, 2015.
9. Лю Ижу, Е.Ф.Адокушин, «Бір белдеу, бір жол» жобасы 2.0 — Қытайдың жаһандық кеңеюін ынталандыру стратегиясы. / Жаңа экономика әлемі. 2019;
10. Жаңа Ұлы Жібек жолындағы ауқымды ынтымақтастық // «Жэньминьжибао» онлайн. 2013. Қыркүйек.

*References:*

1. GaoHucheng. Deepening trade collaboration, creating new successes // *People's Daily*, July 2, 2014.
2. Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road // *National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China*, March 28, 2015.
3. Asian Development Bank. Measurement and monitoring of the effectiveness of the corridors of Central Asian regional cooperation: a retrospective for the future. / *Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank*, 2014. - 134 P.
4. Barbashin A. The New Silk Road // *WorldEconomicJournal*. January. 2014.
5. speech by Chinese President Xi Jinping at Nazarbayev University (full text). January 16, 2013 // *Embassy of the people's Republic of China in the Republic of Kazakhstan*. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>.
6. speech by Chinese President Xi Jinping at Nazarbayev University (full text). September 16, 2013 // *Embassy of the people's Republic of China in the Republic of Kazakhstan*. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>.
7. Denisov I. journey to the West // *Russia in global politics*. 2015. №1.
8. Lee Sin. Economic Belt of the Silk Road: a strategic attempt to realize the "Chinese dream" // *Russia and China in Eurasian integration. Cooperation or competition?* - М.: SPB.: Nestor-History, 2015.
9. Liu Iju, E. F. Adokushin, One Belt, One Road Project 2.0-China's strategy for stimulating global expansion. / *World of the new economy*. 2019.
10. large-scale cooperation on the new Great Silk Road // *"Renminjibao" online*. 2013. September.

УДК 94 (510)  
МРНТИ 03. 91