

ҒТАХР 06.51.51
ӘОЖ 339.924

Ж.Б. РАХМЕТУЛИНА,¹
Э.ғ.к., профессор.
Т.А. АБЫЛАЙХАНОВА,²

Э.ғ.к.
Ж.Б. КИНАШЕВА,²

Э.ғ.к.
Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ.¹
С. Аманжолов атындағы
Шығыс Қазақстан мемлекеттік университеті²

«БІР БЕЛДЕУ – БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫ МЕН «НҰРЛЫ ЖОЛ» БАҒДАРЛАМАСЫ АЯСЫНДАҒЫ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ

Аңдатпа

Қазақстанның Жібек жолының тарихи бағыты бойында негізгі орналасуын ескере отырып, «Бір белдеу – бір жол» бастамасы мен Қазақстан Республикасының «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясаты аясындағы Қазақстан – Қытай ынтымақтастығын зерделеудің қажеттілігі бар. Қытай мен Қазақстан Республикасы арасындағы белгіленген келісім аясында Жібек жолының экономикалық белдеуі және «Нұрлы жол» стратегиялық түйістігінің төрт басым бағыттары анықталды: екі жақты сауданы дамыту; инфрақұрылымды жедел кеңейту және жаңғырту; өндірістік қызмет саласындағы ынтымақтастықты дамыту; қаржы саласындағы өзара іс-қимылды тереңдету. Мақалада авторлар БББЖ-мен елдік бастамалардың ықпалдасу мүмкіндіктері мен тәуекелдеріне талдау жасап, баға берді, «Бір белдеу – бір жол» бағдарламасымен ұштасудың негізгі бағыттарын анықтау мақсатында «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасына егжей-тегжейлі шолу беріледі. Қазақстанның Қытай бастамашылығымен ұлттық бағдарламасын ықпалдастыру аясында Қазақстан мен Қытай арасындағы ағымдағы және болашақ бірлескен жобалар қаралды. Зерттеу нәтижелері көрсеткендей, «Нұрлы жол» бағдарламасы өзінің көптеген бағыттарында «Бір белдеу – бір жол» бастамасы бойынша Қытай мен Қазақстан арасындағы өзара тиімді көпжақты ынтымақтастықты дамытуға ықпал етеді.

Тірек сөздер: халықаралық ынтымақтастық, ұлттық бағдарламалар, инфрақұрылымды дамыту, ықпалдасу, екіжақты сауда, қаржы саласы, өндіріс.

Бүгінгі күні «Бір белдеу – бір жол» (БББЖ) бастамасы әлемнің 70-ке жуық елін біріктіреді, олардың үлесіне әлемнің барлық халқының 2/3 және әлемдік ЖІӨ-нің 60%-дан астамы келеді. 6 жыл ішінде БББЖ-ды жүзеге асыру аясында Қытайға БББЖ елдерімен сауданы 5,5 трлн-ға дейін арттыруға мүмкіндік туды, әлемнің 24 елімен еркін сауда туралы 16 келісімге қол қойылды, оның жартысы Жібек жолы бойында орналасқан. Сонымен қатар, Қытайдың БББЖ елдерінің экономикасына салған салымы шамамен 80 млрд АҚШ долларын құрады.

Қытайдың мәлімдемесі бойынша таяудағы бес жылда қосымша жыл сайын 100–150 млрд АҚШ доллары бөлінеді, бұл жалпы алғанда 2021 жылға қарай 600–800 млрд АҚШ долларын құрайды.

АДБ бағалауы бойынша, тек дамушы Азия үшін инфрақұрылымға жыл сайынғы инвестиция – 1,7 трлн АҚШ доллары қажет. 2030 жылға қарай Азия елдерінің инфрақұрылымдық дамуы бойынша инвестицияларға қажеттілік 26 трлн АҚШ долл. құрайды [1].

Қытайдың тарихи Жібек жолы аумағында жаңа даму және интеграциялау жүйесін құру жөніндегі бастамасы аясындағы жобаларды іске асыру Қытай компаниялары мен тұтастай алғанда бүкіл экономика, Жібек жолы бойындағы жекелеген өңірлер үшін де үлкен мүмкіндіктер ашады. БББЖ көлік инфрақұрылымы мен сауданы дамытуға серпін береді, бұл өз кезегінде, БББЖ барлық елдерінің, сондай-ақ жалпы әлемнің экономикалық даму қарқынына әсер етеді. Дүниежүзілік банктің бағалауына сәйкес, Қытайдың мегажобасын іске асыру БББЖ-дың бағыттары бойындағы елдерде әл-ауқаттың 1,32%-ға және бүкіл әлемде 0,71%-ға өсуіне алып келеді.

Сонымен қатар, жобаның барлық қатысушылары үшін синергетикалық әсер алу үшін, жобаны үздіксіз іске асыруды қамтамасыз ету үшін, БББЖ-ды іске асырудың барынша ашықтығын және БББЖ-ды іске асыру жолында орналасқан мемлекеттердің ұлттық стратегияларымен келісуді қамтамасыз ету қажет.

БББЖ-мен жанасу нүктелерін анықтау үшін «Нұрлы жол» бағдарламасының негізгі бағыттарын талдау. Қазақстанның инфрақұрылымдық даму «Нұрлы жол» бағдарламасы [2] ұзақ мерзімді экономикалық өсуін қамтамасыз ету үшін, сондай-ақ сыртқы нарықтардағы конъюнктураның нашарлауы жағдайында экономиканың жекелеген секторларын қолдау жөніндегі дағдарысқа қарсы шараларды іске асыру үшін хаб қағидасында тиімді инфрақұрылымды құру негізінде елдің макроөңірлерін біріктіру жолымен бірыңғай экономикалық нарықты қалыптастыруға бағытталған (кесте 1).

Кесте 1 – «Нұрлы жол» бағдарламасының нысаналы индикаторлары

Нысаналы индикаторлар	Өлш. бір.	2014 ж.	2015 ж.	2016 ж.	2017 ж.	2018 ж.	2019 ж.
ЖІӨ-нің болжамды өсуін қамтамасыз ету	% өткен жылға қарағанда	104,3	101,5	102,2	103,3	103,6	104,1
«Нұрлы жол» іске асырудың ЖІӨ өсіміне әсері	%		1,83	0,87	1,18	0,18	0,65
Жұмыс орындарын құру	мың адам	10,4	97,2	95,0	83,0	59,9	60,1
Базалық инфрақұрылымның сапасы бойынша ДЭФ рейтингі	әлемдегі орны	62	61	60	59	58	57

Ескертпе – Дереккөз: [2].

Бағдарламаны іске асыруға оның негізгі бағыттары бойынша Ұлттық қордан Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңінде 9 млрд АҚШ доллары бөлінді (2015–2017 жж.). Бұл ретте Ұлттық қордан қаржы қаражатының ең көп үлесі автожол жобаларына тиесілі (296,7 млрд теңге немесе бөлінген қаражаттың жалпы көлемінің 29%). Ұлттық қор қаражатының ең аз көлемі темір жол және әуе қатынасы салаларындағы жобаларды іске асыруға бағытталған (сурет 1).

ҚР Инвестициялар және даму министрлігінің мәліметінше, бағдарламаны жүзеге асыру басталғаннан бері Республикалық маңызы бар 2 мың км автожолды салу және қайта жаңарту жұмыстары жүргізілді. Бұл ретте құрылыс жұмыстарына 75 мың адам тартылды. Отандық өндірістің 93% жол-құрылыс материалдары пайдаланылған [3].

Қытай БББЖ бастамасын интеграциялаудың жоғары әлеуеті бар ҚР жаңа экономикалық саясаты, бірінші кезекте, елдің сапалы және терең инфрақұрылымдық қайта құруына бағытталған. «Бір белдеу – бір жол» бастамасы «Нұрлы жол» сияқты экономикалық дамудың қазіргі заманғы инфрақұрылымдық базасын қалыптастыруға бағытталған. Бұл ретте, Қазақстанның Еуропа мен Азия тоғысындағы стратегиялық орналасуы мемлекеттің салыстырмалы экономикалық және саяси тұрақтылығымен қатар, «Нұрлы жол» және БББЖ бастамаларының ұштасуы аясында екі мемлекеттің неғұрлым нәтижелі және өзара тиімді ынтымақтастығына ықпал етеді.



Сурет 1 – «Нұрлы жол» бағдарламасын іске асыруға Ұлттық қордан қаражат бөлу, млрд теңге [2]

«Нұрлы жол» және БББЖ бастамаларының бағыттары бойынша ең қисынды болуы:

- ◆ қатты инфрақұрылымды дамыту (автомобиль жолдарын, теміржол қатынас жолдарын, құрғақ порттарды салу және қайта жаңарту);
- ◆ энергетикалық инфрақұрылымды жетілдіру;
- ◆ индустриялық инфрақұрылым мен туристік инфрақұрылымды дамыту.

Жоғарыда көрсетілген бағыттардан басқа инновациялық және ғылыми-техникалық даму саласында неғұрлым тығыз ынтымақтастыққа шоғырлану маңызды.

Қазақстанның аумағында «Бір белдеу – бір жол» бастамасының құрлықтағы бағытын іске асыру, БББЖ-дың көптеген басқа елдеріне қарағанда әлдеқайда жылдам жүзеге асырылады деп күтілуде.

Ағымдағы, сондай-ақ болашақ бірлескен жобаларды талдау. «Нұрлы жол» бағдарламасы аясында логистикалық инфрақұрылымды жетілдіру бойынша саясатты жүзеге асыру Қазақстанның Орталық Азия өңіріндегі негізгі стратегиялық артықшылығы болып табылады.

Қытай мен ҚР арасындағы белгіленген келісім аясында Жібек жолының экономикалық белдеуі және «Нұрлы жол» стратегиялық түйістігінің төрт басым бағыттары анықталды: екі жақты сауданы дамыту, инфрақұрылымды жедел кеңейту және жаңғырту, өндірістік қызмет саласындағы ынтымақтастықты дамыту, қаржы саласындағы өзара іс-қимылды тереңдету.

Жібек жолының экономикалық белдеуі және «Нұрлы жол» арасындағы екі тараптың ынтымақтастығы «Қытай – Қазақстан – Батыс Азия», «Қытай – Қазақстан – Кавказ – Түркия», «Қытай – Қазақстан – Еуропа» дәліздерін дамытуды көздейді.

Қазақстан мен Қытайдың көліктік-логистикалық ынтымақтастығында маңызды рөл Алтынкөл – Қорғас шекаралық өткелі жанындағы «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығына беріледі, ол арқылы екі мемлекетті байланыстыратын темір және автомобиль жолдары өтеді. «Қорғас» халықаралық шекара маңы ынтымақтастығының орталығы (ХШЫО) Қазақстан тарапының саудасын оңтайландыру мақсатында құрылды.

«Қорғас» ХШЫО негізгі мақсаты импорттық-экспорттық және транзиттік жүк ағындырына қызмет көрсету болып табылады. «Қорғас» ЕЭА базасында қазірдің өзінде 79 қатысушы тіркелген және өндіріс жолға қойылған.

Теңіз тасымалдарының әлемдік көшбасшысы, COSCO Shipping Қытай компаниясы жерүсті трансконтинентальдық тасымалдарға қызығушылық танытып, құрғақ порттағы 49% қатысу үлесін сатып алды. Сондай-ақ халықаралық басқарушы ретінде DP World (БАӘ) теңіз порттарының операторы тартылды.

Қазақстан мен Қытайдың ынтымақтастығында Ляньюньган логистикалық терминалы да маңызды рөл атқарады, ол Қытай тарапымен бірге 2014 жылы аттас портта құрылды. Ляньюньган бүгінгі күні Қазақстан арқылы жүк ағындарын шоғырландырудың негізгі пункті болып табылады [4].

Төрт елді алғаш рет байланыстырған Қытай – Қазақстан – Түркіменстан – Иран теміржол бағытын да атап өткен жөн. Оның құрылысы 2015 жылдың соңында аяқталды, ал Қытайдың Иу қаласынан бастау алған бірінші сынақ пойызы 2016 жылдың қысында өтті. Жаңа көлік дәлізі төрт ел арасындағы тауар айналымын едәуір арттыра алады деп күтілуде. ИУ логистикалық платформасы Қазақстан аумағы арқылы Еуропа бағытында 60-тан астам поезды өткізуді қамтамасыз ететін бірқатар келісімдерге қол қойылды, сондай-ақ Орталық Азия елдеріне тұрақты апта сайынғы қатынауды қамтамасыз етеді. 2020 жылға қарай бұл бағыт бойынша жыл сайын 700 мың контейнер тасымалдануы мүмкін [5].

Екінші желінің арқасында «Алматы–1 – Шу» учаскесінің өткізу қабілеті 3 есеге артады. Бұл Қытай мен Парсы шығанағы елдері арасындағы нарық транзитінің мүмкіндігін арттырады. Жоба күніне 7 қосымша контейнерлік пойыздарды іске қосуға, сондай-ақ жолаушылар пойыздарының санын ұлғайтуға мүмкіндік береді. Сондай-ақ, Қазақстан Достық – Алашанькоу (ҚХР ШҰАР) темір жолы бойынша жүк ағынының көлемін 23-тен 50 млн тоннаға дейін арттыруға ниетті [5].

Біздің елдеріміз арасында 2015 жылы индустриялық-инновациялық саладағы ынтымақтастық туралы келісімге қол қойылды. Сонымен қатар, Жібек Жолы Қоры мен «KazakhInvest» Ұлттық компаниясы арасында Қазақстан – Қытай өндірістік қуаттар қорын құру туралы негіздемелік келісімге қол қойылды. Келісім аясында мақұлданған жобалардың құны 27,7 млрд

АҚШ долларын құрады. Бірлескен жобаларды іске асыру 20 мың жұмыс орнын құруға мүмкіндік береді деп күтілуде. 51 жобаның ішінде жобалардың ең көп саны химия және мұнай-химия салаларында іске асырылатын болады, олардың үлесіне барлық жобалардың үштен бірі келеді (17 жоба) (сурет 2).

Бұдан басқа, осы салалардағы жобалар инвестицияның барынша көп санын талап етеді. Мәселен, химия және мұнай-химия салаларындағы жобалардың үлесіне барлық жоспарланған инвестициялардың жартысы талап етіледі. Сонымен қатар, ең қымбат жобалар мұнай өңдеу және мұнай-газ саласында іске асырылатын болады. Бұл салада құны 1,8 млрд АҚШ долларын құрайтын бір ғана жобаны іске асыру жоспарланып отыр.



Сурет 2 – Салалар бойынша индустриялық-инновациялық саладағы ынтымақтастық туралы келісім аясында іске асырылатын жобалар [3]

Салыстырмалы түрде қарастыратын болсақ, химия және мұнай-химия салаларындағы бір жобаның орташа құны 284 млн АҚШ долларын құрайды (кесте 2).

Кесте 2 – Салалар бойынша индустриялық-инновациялық саладағы ынтымақтастық туралы келісім аясында іске асырылатын жобалардың құны, млрд АҚШ долл.

Салалар	Жобалардың жалпы құны	1 жобаның орташа құны
1. Химия және мұнай-химия салалары	14	0,28
2. Машина жасау	0,48	0,001
3. Энергия және жаңартылатын энергия	1,4	0,20
4. Машина жасау Жеңіл өнеркәсіп	0,10	0,10
5. Құрылыс материалдарын өндіру	0,30	0,10
6. Пайдалы қазбаларды өндіру	6,3	0,70
7. Инфрақұрылым	3,4	0,68
8. АӨК	0,93	0,023
9. Мұнай өңдеу және мұнай газ	1,8	1,8

Ескертпе – [5] дерекөзі бойынша есептелген.

Жүргізілген шолу көрсеткендей, Қазақстан – Қытай ынтымақтастығы екі тараптың бастамаларының синергиясының елеулі деңгейімен сипатталады, бұл өз кезегінде өзара іс-қимыл мен ынтымақтастықтың тиімді тетіктерін құруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, 2019 жылы Қазақстанның инфрақұрылымдық даму «Нұрлы жол» бағдарламасы аяқталуға жақын, БББЖ аясында өңірлік интеграцияны күшейту және тереңдету жөніндегі іс-қимылдарды одан әрі үйлестіру қажеттілігімен қатар, елдер арасындағы екі жақты ынтымақтастық үшін жаңа мүмкіндіктер іздестіруді талап етеді.

Қазақстан БББЖ-дың негізгі бенефициарларының бірі ретінде өзінің жағдайын сақтау үшін экономиканы цифрландыру жөнінде елеулі шаралар қабылдауы қажет.

Цифрлық кедергілерді еңсеру, сондай-ақ цифрлық экономикаға көшу үшін қажетті жағдайлар жасау мақсатында 2017 жылы ҚР Үкіметі «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын әзірлеп, қабылдады.

Жұмсақ инфрақұрылымды дамыту мен жетілдіруге, оның ішінде БББЖ елдерін цифрландыруға деген сұраныстың артуын ескере отырып, Қытайдың өңірде коммуникациялардың жаңа жүйесін құру жөніндегі бастамасын табысты іске асыру үшін Қазақстан мен Қытай үшін цифрлық инфрақұрылымды қалыптастыру мәселелері бойынша ынтымақтастықтың жаңа көкжиектері ашылуда.

Айта кетейік, қазақстандық тараптан тура шетелдік инвестициялармен бірге технологиялық дамыған компанияларды тарту бойынша белсенді шаралар қабылданып, шетелдік инвесторлар үшін қажетті жағдайлар жасалуда.

Мәселен, 2022 жылға дейінгі Ұлттық инвестициялық стратегия қабылданды, оның аясында АКТ, туризм және қаржы сияқты перспективалы салаларға тура шетелдік инвестицияларды ынталандырудың жаңа шаралары көзделген. Жалпы, Стратегия ЭЫДҰ стандарттарына сәйкес инвестициялық ахуалды одан әрі жақсартуға бағытталған.

Сонымен қатар, ҚР Үкіметі Қазақстан Республикасының заңнамасын жетілдіру бойынша жүйелі түрде жұмыстар жүргізуде. Мысалы, Қазақстанның Азия Даму Банкіне кіруі үшін 2001 жылғы 6 желтоқсандағы «Халықаралық қаржы ұйымдарына мүшелік туралы» Заңға өзгерістер енгізілді.

Қазақстан өзінің транзиттік әлеуетін дамыту бойынша ойластырылған саясатты жүзеге асыруда. 2015 жылы басталған «Нұрлы жол» ҚР инфрақұрылымдық даму бағдарламасы өзінің көптеген бағыттарымен келісе отырып, Қытай мен Қазақстан арасындағы өзара тиімді көпжақты ынтымақтастықты дамытуға ықпал етеді.

Қытайдың БББЖ және «Нұрлыжол» бастамаларының түйісу бағыты бойынша Қазақстанда қазірдің өзінде «Қорғас» ШЫХО дамыту, Ляньюньган портында Қазақстан – Қытай логистикалық терминалының құрылысы және т.б. сияқты бірнеше стратегиялық маңызды жобалар іске асырылды.

Сонымен қатар, Қазақстан мен Қытайдың мегажобасы арасындағы үлкен синергияға қол жеткізу мақсатында ынтымақтастық үшін өзара тиімді бағыттарды іздеу бойынша жұмысты жалғастыру қажет.

Бұл ретте, Қазақстан – Қытай ынтымақтастығының одан әрі перспективалы бағыттарының бірі – Қазақстан Республикасында цифрлық инфрақұрылымды дамыту және әлемдік цифрлық архитектураға одан әрі ықпалдасу болуы мүмкін¹.

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1 Belt and Road Initiative in five years. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/26/c_137420914.htm.

2 Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы. [Электронный ресурс]. – URL: https://economy.gov.kz/ru/pages/gosudarstvennaya-programma-infrastrukturnogo-razvitiya-nurly-zhol-na-2015-2019-gody?theme_version=special.

3 Госпрограмма «Нұрлы жол»: задачи, итоги, перспективы. [Электронный ресурс]. – URL: https://lenta.inform.kz/kz/gosprogramma-nurly-zhol-zadachi-itogi-perspektivy_a3106605.

4 Raimbekov Zh., Syzdykbayeva B., Rakhmetulina Zh. The effectiveness of logistics development and its impact on the economies of the countries along the Silk Road passing through Kazakhstan // Transport problems. 2018. Vol. 13(4). P. 127–143.

5 Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет. [Электронный ресурс]. – URL: https://dknews.kz/inner-news.php?id_cat=10%20&&%20id=82475.

¹ Зерттеуге Қазақстан Республикасының Білім және ғылым министрлігі 2018–2020 жж. қаржыландыратын гранты қолдау көрсетті, жоба № AP05132569.

Аннотация

Учитывая ключевое расположение Казахстана вдоль исторического маршрута Шелкового пути, существует практическая необходимость изучения казахстанско-китайского сотрудничества в рамках сопряжения инициативы «Один пояс – один путь» новой экономической политики Республики Казахстан «Нұрлы жол». В рамках обозначенного соглашения между Китаем и Республикой Казахстан были определены четыре приоритетных направления стратегической стыковки экономического пояса Шелкового пути «Нурлы жол»: развитие двусторонней торговли; ускоренное расширение и модернизация инфраструктуры; развитие сотрудничества в сфере производственной деятельности; углубление взаимодействия в финансовой сфере. В статье авторами проведены анализ и оценка возможностей и рисков интеграции страновых инициатив с ОПОП, дается детальный обзор государственной программы «Нұрлы жол» в целях определения основных направлений сопряжения с программой «Один пояс – один путь». Рассмотрены текущие и будущие совместные проекты между Казахстаном и Китаем в рамках интеграции национальной программы Казахстана с китайской инициативой. Результаты данного исследования показывают, что программа «Нұрлы жол», согласуясь во многих направлениях с инициативой «Один пояс – один путь», способствует развитию взаимовыгодного многостороннего сотрудничества между Китаем и Казахстаном.

Ключевые слова: международное сотрудничество, национальные программы, инфраструктурное развитие, интеграция, двухсторонняя торговля, финансовая сфера, производство.

Abstract

Given the key location of Kazakhstan along the historical route of the silk road, there is a practical need to study the Kazakh-Chinese cooperation in the framework of integration of the “Belt and Road Initiative” and the “Nurly Zhol” new economic policy of the Republic of Kazakhstan. In the framework of the indicated agreement between China and the Republic of Kazakhstan, four priority areas for the strategic docking of the Silk Way and Nurly Zhol were identified: the development of bilateral trade; accelerated expansion and modernization of infrastructure; development of cooperation in the field of production activities; deepening interaction in the financial sector. In the article, the authors analyze and assess the opportunities and risks of integration of country initiatives with the “Belt and Road Initiative”, give a detailed overview of the state program “Nurly Zhol” in order to determine the main directions of integration with the “Belt and Road Initiative”. Current and future joint projects between Kazakhstan and China are considered within the framework of integration of the national program of Kazakhstan with the Chinese initiative. The results of this study show that the “Nurly Zhol” program, coordinating in many of its directions with the “Belt and Road Initiative”, promotes the development of mutually beneficial multilateral cooperation between China and Kazakhstan. In the article, the authors analyze and assess the opportunities and risks of integrating country initiatives with the opop, give a detailed overview of the state program “Nurly Zhol” in order to determine the main directions of integration with the “Belt and Road” program.

Key words: international cooperation, national programs, infrastructure development, integration, bilateral trade, financial sphere, production.