

С.Б.Стамбулов*, Д.Б. Байманасова, Ж.А. Карсыбаева, К.Ж.Утебаева

Академик Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қазақстан
(E-mail: serstam@mail.ru; baimanassova.d@gmail.com; gydita@mail.ru; utebaeva-81@mail.ru)

ШЫҰ шеңберіндегі Қытай және Орталық Азия мемлекеттерінің ынтымақтастығы: қазіргі кезеңдегі жағдайы және мәселелері

Мақалада Қытайдың Шанхай ынтымақтастық ұйымындағы «Бір жол — бір белдеу» стратегиясын координациялаудың мүмкіндігі қарастырылған. Мақаланың өзектілігі 2017 ж. Қытайдың «Бір жол — бір белдеу» стратегиясының екінші кезеңіне көшуімен және Үндістан мен Пәкістанның есесіне Шанхай ынтымақтастық ұйымының кеңеюімен байланысты. Қытайда аталған стратегияны жүзеге асыруға итермелеген факторлар анықталған, Шанхай ынтымақтастық ұйымы шеңберіндегі ҚХР-ның Орталық Азия мемлекеттеріне қатысты саясаты көрсетілген, стратегия мен ШЫҰ-ның институционалдық және мазмұндық құрамдас бөлігі жағынан байланыстары анықталған. Авторлар Қытай бастамасы мен ШЫҰ шеңберіндегі Қытайдың Орталық Азия мемлекеттерімен ынтымақтастығының негізгі бағыттарын зерттеген, аталған ынтымақтастықтың ерекшеліктеріне талдау жасаған, тараптардың өзара байланыстарының аспектілерін зерттеген.

Кілт сөздер: ШЫҰ, сыртқы саясат, халықаралық қатынастар, ҚХР-ның сыртқы саясаты, Орталық Азия.

Kipicne

«Бір жол — бір белдеу» бастамасының ШЫҰ-на да тікелей қатысы бар. Себебі, аталған бастама ШЫҰ-ның негізін қалаған мемлекеттердің бірі — Қазақстанда алғаш рет ұсынылды және ұйымның шеңберіндегі ынтымақтастық пен өзара байланыстарды тереңдетудің маңызды платформасы болып табылады.

Қытай ШЫҰ және «Бір жол — бір белдеу» жобасының бастамашысы болып табылады, сонымен бірге ҚХР аймақтық және жаһандық басқарудың халықаралық жүйесін құруға қатысып отыр. Аталған екі жобаның дамуына Қытай мен Орталық Азия мемлекеттері де өздерінің үлесін қосып жатыр.

Өздерінің принциптері бойынша, ШЫҰ және «Бір жол — бір белдеу» жаңа типтегі халықаралық қатынастардың рухани негізін анықтап берді. «Бір жол — бір белдеу» бастамасы бірлесіп талқылау, құрылыс және пайдалану принциптерін басшылыққа алса, ШЫҰ «өзара сенімге, тиімділікке, тең құқыққа, мәдениеттің әртүрлілігін құрметтеуге, бірлесіп дамуға» негізделген «шанхай рухын» басшылыққа алады.

Өздерінің құрылысы жағынан, ШЫҰ және «Бір жол — бір белдеу» бастамасы ынтымақтастықтың мазмұны мен бағыттары жағынан өзара байланысты болып табылады. «Бір жол — бір белдеу» бастамасының шеңберінде ұсынылатын алты экономикалық дәліздің үлкен бөлігі ШЫҰ шеңберіндегі ынтымақтастық саласына кіреді. ШЫҰ-ның қауіпсіздік саласындағы қажеттіліктері мен жетістіктері «Бір жол — бір белдеу» бастамасының дамуына қажетті механизмді құрып берді.

Өздерінің болашақтағы мақсаттары бойынша, ШЫҰ және «Бір жол — бір белдеу» бастамасы адамзат үшін ортақ тағдыр қауымдастығын құруды көздейді. ШЫҰ мүше-мемлекеттері, сонымен қатар «Бір жол — бір белдеу» бастамасына қатысушы мемлекеттер даму үшін жаңа мүмкіндіктерді жүзеге асыруға ұмтылуда.

2014 жылдан бастап, ШЫҰ-ның мемлекет басшыларының қабылдаған Декларацияларында және ұйымға мүше мемлекеттердің премьер-министрлерінің кездесулерінің бюллетендерінде «Бір жол — бір белдеу» бастамасына қолдау танытатындығын және өздерінің даму стратегияларын бастамамен байланыстыратындарын атап келеді.

Жоғарыда аталғандары ескере отырып, ШЫҰ шеңберіндегі және «Бір жол — бір белдеу» бастамасы аясындағы Қытай мен Орталық Азия мемлекеттерінің өзара ынтымақтастықтарын зерттеудің маңызы бар деп санаймыз.

*Хат-хабарларға арналған автор. E-mail: serstam@mail.ru

Зерттеу әдістері

Мақаланың теориялық-әдіснамалық негізін ғылыми жүйелілік және объективтілік принциптері құрайды. Деректердің үлкен кешеніне талдау барысында объективтілік принципі басшылыққа алынды. Қытайдың Орталық Азиядағы саясаты жөнінде жүйелі көзқарас қалыптастыру және Қытай-Орталық Азия қатынастарының эволюциясын анықтау, осы елдер мемлекеттері арасындағы қатынастардың болашағын болжау барысында индукция және дедукция, анализдеу және синтездеу, салыстыру әдістері қолданылды.

Салыстырмалы-саяси әдіс әртүрлі саяси үрдістерді салыстыруға, олардың ұқсастықтары мен айырмашылықтарын белгілеуге, аймақтағы Қытайдың сыртқы саяси стратегиясын зерттеуге мүмкіндік берді.

Мәселенің талқылануы

КСРО ыдырағаннан бері отыз жыл уақыт бойы Орталық Азия елдерінің көпшілігі негізгі сыртқы саяси қағидатын көпвекторлылық етіп, барлық державалармен біркелкі қарым-қатынастарға ұмтылып келеді. Бұл стратегия өзінің тиімділігі мен нәтижелілігін қазіргі уақытта көрсетіп отыр. Жаһандық және аймақтық державалардың мүдделері арасындағы нәзік тепе-теңдікті сақтау мақсатында Орталық Азиядағы Түркіменстаннан басқа төрт мемлекет бүгінде көпвекторлы саясатты жалғастыруда. Алайда бұл үрдіс халықаралық акторлар арасындағы бәсекелестіктің күшеюіне байланысты жыл сайын күрделене түсіп келе жатыр. Сыртқы күштердің ұсынған интеграциялық бастамалардың пайда болуы мен жеделдетілген іске асырылуы Орталық Азия аймағында қауіпсіздік мәселелерін барған сайын күшейтіп, бәсекелестікті ұлғайтады. Осыған байланысты Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасы аймақтың ішіндегі бәсекелестіктің артуына одан сайын әсер етеді. Бұл жобаны іске асыру барысында көптеген қиындықтар пайда болып, аймаққа әсер етуші державалардың мүдделерінің арасындағы қарама-қайшылықтар шиеленісті. Бұл жағдайда Орталық Азия аймағындағы мемлекеттерге сыртқы күштердің арасындағы күштер тепе-теңдігінің өзгерістері әсер етуде [1, 129].

Соңғы жылдары Қытай әлемдік деңгейде экономикалық, әскери және сауда қуатының ірі орталығына айналды. Қазіргі уақытта ол тікелей шетелдік инвестициялар үшін екінші тартымды бағыт болып табылады, ол ең үлкен валюта қорына ие және ірі несие беруші болып табылады. Шығыс Азиялық аймақтық қауіпсіздік кешенінің біріктіруші элементі және ұлы державасы болып табылатын Қытайдың Орталық Азияға қатысты саясатының негізгі мүдделері қауіпсіздік, экономика, энергетика сияқты факторлар төңірегінде қалыптасуда. Қытай өзінің қазіргі саясатын іске асыру үшін Шанхай ынтымақтастық ұйымы сияқты ұйымдарды тиімді пайдаланады. Сонымен бірге, Қытай жаһандық ауқымда да, аймақ елдерінде де өзінің экономикалық мақсаттарына жету үшін көне Жібек жолын жандандыру ұранымен «Бір белдеу, бір жол» жобасы аясында осы саясаттың тарихи-философиялық негізін, идеялық мазмұнын құрастыруда [2, 29].

«Жаңа Жібек жолы» бастамасы 1949 жылы Қытай Халық Республикасы құрылғаннан бері Қытайдың ең ауқымды, орасан зор сыртқы саяси жобасы болуы мүмкін. Қытай тарапымен халықаралық аренада 2013 жылғы қыркүйекте ресми түрде ұсынылған бастама бірінші кезекте Еуразиялық континентке бағдарланған инфрақұрылымды, өндірісті және экономикалық интеграцияны дамытудың ұзақ мерзімді жоспарды білдіреді [3]. Бастама екі негізгі құрылымдық бөліктен тұрады: құрлықтағы — «Жібек жолының экономикалық белдеуі» және судағы — «XXI ғасырлық теңіз Жібек жолы» [4; 1]. Ол кейінірек жаңа формат «Бір белдеу, бір жолды» құруға негіз болды. Жоба Қытайды Ресей, Орталық Азия, Таяу Шығыс, Африка мен Латын Америкасымен байланыстыратын алты құрлықтық және теңіз жолдарынан тұратын әлемдік транспорттық желіге негізделеді. Бейжің Қытай мен Америка Құрама Штаттары арасындағы Азия-Тынық мұхиты аймағындағы шиеленістердің тұрақты өсуі жағдайында, аспан асты елі құрлықтағы дәліздерді өз тауарларын Еуропаға жеткізудің болашақ баламасы ретінде қарастыруы керек екенін түсінді. Қытай билігі ағымдағы жағдайларды ескере отырып, қытайлық басымдылығы болатын макроөңірлік интеграцияның өзіндік нұсқасын ұсынуға шешім қабылдады [5, 130].

Жібек жолының экономикалық белдеуі идеясын саяси деңгейде Орталық Азияның барлық мемлекеттері мақұлдады және олардың барлығы осы жобаны іс жүзінде іске асыруға белсенді қатысуға ниет білдірді. Орталық Азиядағы басқа жобалардан қытайлық жобаның ерекшелігі — қатысушыларға қойылатын саяси талаптардың мүлдем болмауы.

Бұндай үлкен көлемді жобаның іске асырылуы жалпы Еуразия континентіндегі экономикалық белсенділікті ұлғайту мүмкіндігі бар. Жоба арқасында Орталық Азия аймағы бұрынғы капитализмнің перифериясынан Азия мен Еуропа арасын байланыстырушы аса маңызды транзитті хабқа айналады [6, 140].

Түрік зерттеушілері А. Зенгин мен И. Топсақалдың пікірінше [2, 30], «Жаңа Жібек» жолы бастамасы шеңберіндегі Қытайдың Орталық Азияға бағытталған саясаты Тянься деп аталатын әлемдік тәртіптің ежелгі тұжырымдамасына негізделген. Чжоу династиясының стратегияларында пайдаланылған Тянься тұжырымы әртүрлі аймақтарды бейбіт жолмен байланыстыруға арналған әмбебап саяси модель және оған мемлекеттер өз еркімен қатысып, мүдделері мен егемендігін қорғайды, ал бір-бірінің мүдделерін ескеру арқылы пайдаға кенеле алады. Қазіргі уақытта Қытай саясаты Орталық Азия елдерін осы тұжырымдама аясында өзіне тәуелді етуге бағытталған. Орталық Азия аймағындағы мемлекеттер саяси-экономикалық және әскери тұрғыдан әлсіз болғандықтан Қытай тарапына олардың әрқайсысымен жеке қарым-қатынастар орнатқан тиімдірек.

Жібек жолы — бұл ең алдымен инфрақұрылымды және өзара байланысты дамытуға, сондай-ақ ұлттық және аймақтық даму жоспарларын үйлестіруге бағытталған бірқатар жобалар арқылы Еуразия құрлығының елдері мен экономикаларын біріктіру туралы қытайлық ұсыныс. Шын мәнінде, Жібек жолыкөлік желілері мен нарықтарды кеңейтуге және қосуға; еуразиялық өндіріс орындарын тарату және жақсарту; тауарлардың, капиталдың, энергияның, шикізаттың және белгілі бір деңгейде ақпараттың, адамдардың және мәдениеттің транзитін жеңілдетуге ниеттенеді. Ол автомобиль, теміржол, порт және әуе инфрақұрылымына, электр желілері және жоғары жылдамдықты талшықты-оптикалық кабельдер сияқты қосалқы нысандарға үлкен инвестициялар салу арқылы жүзеге асады.

Орталық Азия теңізге шыға алмайтын, негізінен мұнай, газ, минералдар мен су түріндегі едәуір-табиғи ресурстары бар географиялық өңір болып табылады. Бұл ресурстардың барлығы аймақтың бес мемлекеті арасында әркелкі түрде бөлінген. Аймақтың Еуразияның кіндігінде орналасуы Шығыс және Батыс үшін транзиттік көпір, тауарлар орталығы және сауда мен инвестиция нарығы ретінде үлкен мүмкіндіктері бар. Алайда, саяси сенімсіздік және көптеген объективті және субъективті кедергілер аймақтың экономикалық әлеуеті мен дамуына кедергі келтіреді [5, 19–20].

XXI ғасырда жүріп жатқан аймақтану үрдістерін бақылай отырып көпполярлы халықаралық жүйенің дамуының қарқыны күшейгенін байқаймыз. Қазіргі Еуразияның сауда-экономикалық қарым-қатынастарының сипаты Еуразиялық экономикалық одақ, Шанхай ынтымақтастық ұйымы, АСЕАН, «Бір белдеу, бір жол» сияқты интеграциялық бастамалармен анықталады және осы интеграциялық үрдістер әлемдік геосаясаттың алдағы уақыттағы құрастырушы факторына айналуы мүмкін [6, 138].

Орталық Азия мемлекеттері енді ғана егемендігін алып жатқан кезінде аймақтың Қытай үшін стратегиялық басымдығы төмен болды. Кейінгі уақытта Қытайдың сыртқы қатынастарында: Қытайдың батысындағы Шыңжаң қауіпсіздігі үшін стратегиялық мүдделер аймағы ретінде; өзінің коммерциялық, геоэкономикалық және шикізат-ресурстық мүдделері үшін және Қытайдың бастамасымен көпжақты институттар құрудың тәжірибелік алаңы ретінде қарастырыла бастады. Қытай Орталық Азия аймағын «Бір жол, бір белдеу» бастамасының негізгі құрлықтық дәлізі ретінде қарастырады. Орталық Азия ежелгі уақытта да Жібек жолының маңызды бөлігі болған еді. Бұл аймақ — Ресей, Еуро Одақ, Батыс Азия, Парсы шығанағы сияқты табысты нарықтарға жол ашатын маңызды транспорттық хаб. Қытай тарабы осы нарықтарды өзінің отандық өндірушілерімен байланыстыру мақсатында көптеген тас жолдары мен темір жолдарын құрмақ. Қытай «Бір жол, бір белдеу» жобасын өзінің инфрақұрылымдық жағынан салыстырмалы түрде артта қалған батыс аймақтарын дамытып, транспорттық желілерді құру арқылы соларды ең маңызды әлемдік нарықтармен байланыстырмақ. Бұл жобаның аясына Қытай-Ресей-Монғолия дәлізі арқылы Ресей де тікелей қосылады. Қытай аймақтың ең ірі сауда серіктесі және энергетика саласындағы ірі тұтынушысына айналды. Орталық Азияның Ауғанстан мен Пәкістанға жақын орналасуы да маңызды. Бұл мемлекеттерден таралатын қылмыстық элементтер Қытайдың батысындағы Шыңжаңға әсер етуі мүмкін, сондықтан Орталық Азия аймағының тұрақтылығы — Қытайдың солтүстік-батыс аймағының қауіпсіздігіне кілт болып табылады. Қытай аймақтағы мемлекеттермен ШЫҰ платформасы арқылы екіжақты және бірлескен әскери оқу-жаттығулар, сондай-ақ негізінен «үш зұлымдықпен» күресуге бағдарланған ақпарат алмасу арқылы қауіпсіздік саласындағы байланысын нығайтты. Қытай терроризмінің түпкі себебі негізінен экономикада жатыр және экономикалық прогресс әлеуметтік жағдайды жақсартып, әлеуметтік толқулардың себептерін тиімді түрде шешеді деп санайды. Қытай тарапымен «Бір белдеу, бір жол» бастамасы тек Қытайда ғана емес, сонымен қатар қатысушы елдер мен аймақтарда, әсіресе Орталық Азияда бейбіт-

шілік пен өркендеуді қамтамасыз етудің құралы деп санайды. Осылайша қауіпсіздік пен сауданың бір-біріне өзара тәуелділігі байқалады. Қытай сондай-ақ бес мемлекеттің әрқайсысымен стратегиялық әріптестікті қолдайды және соңғы жылдары әскери көмек көрсетуді және қорғаныс мәселелері бойынша екіжақты өзара іс-қимылды жандандыруды бастады.

«Бір жол, бір белдеу» жобасын іске асыру барысында Қытай тарапы қысқа мерзімді пайдаға кенелуге ниеттеніп отырған жоқ, керісінше Орталық Азияға бағытталған инвестициялардың рентабельділігінің кейбір бөлігінен айырылуға да дайын. Қытай өзінің индустриялық күш-қуатын Еуролық ауқымды нарықпен байланыстыру мақсатында көпірлер, тас жолдар, жылдам жүруге арналған темір жолдарды салуды жалғастыруда. Қытайдың транспорт және логистика салаларындағы инвестицияларының көлемі жыл сайын арта түсуде. Қытай Орталық Азия аймағына қаржы құя отырып, аймақтағы мемлекеттердегі режимдердің экономикалық жағынан ғана емес, саяси бағытта да Қытайға бет бұруларына үміттенеді [7, 11].

Орталық Азия қазір Жібек жолының негізгі бағыттары орналасқан жер болып табылады. Қытай — Орталық Азия — Батыс Азия дәлізі, Еуразиялық құрлық көпірі және Қорғас — Ақтау темір жолы ерекше маңызға ие. Орта Азия елдерінің шығыстағы көршісімен қарым-қатынасы мәселелерін қарастыру кезінде Қытай тарапының аймақтағы әр мемлекетке дербес көзқарасының болуын ұмытпау керек. Шығыс державасының аймақтағы мемлекеттердің әрқайсысына қатысты өз мүдделері бар және олардың «Бір жол, бір белдеу» жобасын іске асырудағы маңыздылығы әртүрлі.

Қазақстан теңізге шығуға мүмкіндігі жоқ ең үлкен мемлекет болғандықтан осы транзиттік дәлізден ең көп пайда көретін тарап болып табылады.

Бейжің бастапқы кезден бастап Қазақстанды Жібек жолы стратегиясының негізгі буыны ретінде қарастырды. Қытай тарапы ұсынған «Бір белдеу, бір жол» бастамасы Қазақстан және Орталық Азияның басқа мемлекеттері үшін өте тиімділігі жоғары. Бастама пайда болмас бұрын Қытайда Орталық Азия республикаларына бағытталған саяси немесе экономикалық ынтымақтастықтың нақты стратегиясы не ресми бағдарламасы жарияланбаған. Бұндай жағдайда Қытай тарапына аймақтағы мақсаттары мен міндеттерін қандай да бір тұжырымдамалық түрде айқындауға тура келді, сөйтіп «Бір белдеу, бір жол» дәл осындай бастамаға айналды. Қазақстанның таңдалуы кездейсоқ емес. Қытай билігінің пікірінше, Қазақстан жаңа бастамасында Қытайдың толыққанды серіктесі бола алатын саяси және экономикалық әлеуеті бар аймақтағы ең тұрақты республика болып табылады. Қытайдың басшылығы Қазақстанның артықшылықтары ретінде кең аумағы мен географиялық орналасуына байланысты транзитті мүмкіндіктерін, ашық нарықтық либералды экономикаға байланысты қолайлы инвестициялық ахуалын, егемендік алғалы бері саяси тұрақты екенін атап өтті.

Сонымен қатар, Қытай билігінің пікірінше, Қазақстанның тағы бір маңызды артықшылығы бар: бұл болашақты болжай білетін, қырағы сыртқы саясатты жүргізетін ақылды және тәжірибелі басшылық. Осы факторлардың барлығын ескере отырып, Қытай билігі «Бір белдеу, бір жол» бастамасының батыс бағытында жүзеге асырылатын барлық жобаларда басты серіктес және байланыстырушы ретінде Қазақстанды таңдады [1, 132].

Қазақстан өзінің транзиттік потенциалын дамытудағы ең негізгі міндеттерінің бірі болып оның әлемдік логистикалық қызмет нарығындағы бәсекелестікке қабілеттілігін көбейту болып табылады. Елдің аумағы арқылы өтетін сауда жолдарының санын көбейту мен халықаралық транспорттық дәліздерді диверсификациялау мемлекеттің логистикалық жүйесін дамытуда аса маңызды және геосаяси тұрғыдан Орталық Азияда тұрақтылық пен қауіпсіздікті жақсартуға әсер етеді [6, 146].

XXI ғасырда Орталық Азия аймақтағы мемлекеттердің саяси субъектілігінің жоғарылауы мен Ресей ықпалының бұрынғыдан әлсіреп, Қытай Халық Республикасының аймақтағы негізгі сыртқы державаға айналуын бастан кешіріп отыр. Қытайдың аймақтағы экономика мен қауіпсіздік саласындағы мүдделері «Бір жол, бір белдеу» бағдарламасының іске асырылуына қарай тек арта түсетін болады. Алайда, бұл мүдделер жергілікті ойыншылардың мүдделеріне, сондай-ақ Ресей, АҚШ және ЕО сияқты сыртқы державалардың мүдделерімен сәйкес келе қоймайды. Орталық Азия республикалары жаңадан тәуелсіздік алғаннан кейінгі алғашқы онжылдық бұл аймақ көбінесе жаһандық саясаттың перифериясы болып, негізінен тек Ресейдің ғана қызығушылығын тудыратын. Қытайдың экономикасына шикізат пен энергетикалық ресурстардың қажеттілігі арта бастаған сайын оның Орталық Азия аймағына қызығушылығы да өсе берді. Алғашында Қытай аймаққа тек экономикалық жағынан ғана араласып, қауіпсіздік мәселелерін реттеуші мәртебесін Ресейге қалдырған еді. Қазіргі уақытта Қытайдың осы аймақта пайдаланып жатқан қаржылық капиталдың көлемі оны Орта Азиядағы қауіпсіздік мәселелеріне тікелей араласуының қажеттілігін тудырады. Ал «Бір жол, бір белдеу» бастамасын

іске асырудың арқасында Қытайдың Орталық Азия істеріндегі неғұрлым елеулі экономикалық рөлі ұзақ мерзімді перспективада жергілікті аймақтық қауіпсіздіктің динамикасын өзгертуі ықтимал. Қытайдың соңғы уақыттағы өрлеуі, оның Орталық Азия аймағына көбірек араласа бастауы сыртқы күштермен қоса жергілікті акторларды да алаңдатты. Орта Азия мемлекеттері мен Ресей Қытайдың қаржылық капиталының аймаққа көптеп енуін секьюритизациялап, оның бағдарламасына жауап ретінде Ресейдің елеулі ықпалы бар Еуразиялық экономикалық одақ (ЕЭО) интеграциясын күшейтуге мәжбүр болды [5, 21].

Қытай тарапының мәлімдеуінше олар жобаны жүзеге асыру барысында әділеттілікті қолдау қағидасын негізге ала отырып, жалпы мүдделер мен ақиқаттылық, шынайы нәтижелер, жақындық пен адалдық қағидаттарын басшылыққа ала отырып, басқа дамушы елдермен ынтымақтастық пен ынтымақтастықты нығайтуға күш салады. Қытайдың өсіп келе жатқан геосаяси ықпалына деген көзқарастар мен «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясындағы аймақтарға қытайлық кәсіпорындар мен жұмысшылардың кенінен қатысуы әрдайым жақсы қабылдана бермеді. Бастаманы кейде жергілікті баспасөз немесе қоғамдық пікір иелері Қытайдың отаршылдығы немесе ең жақсы жағдайда елдің ішкі индустриясымен зиянды бәсекелестік көзі ретінде қабылдайды [8, 19].

Орталық Азияда Жібек жолының дұрыс қызмет етуіне бөгет болатын кедергілер де жоқ емес. Аймақтағы мемлекеттердің экономикалық және саяси тұрақтылығы қытайлық жоба үшін тежеуіш болуы мүмкін.

Орталық Азияда дәстүрлі және дәстүрлі емес қауіптер көбінесе тығыз байланысты, ал мемлекетаралық даулар ресурстарды бірлесіп пайдалану мен шекара қауіпсіздігіне байланысты проблемалармен күрделене түседі. Сонымен қатар, трансұлттық қауіптер мен даму жолындағы кедергілерге қарсы тұру үшін қажетті аймақтық ынтымақтастыққа саяси сенімсіздік кедергі келтіреді. Шетелдік инвестицияның барлық жағдайындағыдай, Орталық Азияда Қытайдың бастамасын табысты түрде енгізу қауіпсіздік саласында тұрақты жағдайды талап етеді. Аймақтағы сыбайлас жемқорлық, ұйымдасқан қылмыс, шектеулі институционалдық және адами капитал, есеп берушіліктің болмауы және экономикалық тәуекелдерді қоса алғанда, алаңдаушылық тудыратын қауіптер бар. Қытай өзінің Шығыс Түркістан аймағындағы ішкі мәселелерінің экономикалық қатынастарға әсер етпеуі үшін және «Жібек жолы» бастамасы аясындағы инвестицияларын қорғау үшін Орталық Азиядағы қауіпсіздік динамикасына араласады. Геосаяси көзқарастан Қытайға ШЫҰ мен ЕЭО арасындағы ынтымақтастықты қолдау қытайлық тауарлардың Ресей мен Батысқа жылдам жетуіне септігін тигізеді. Қытайлық инвестициялардың экономикалық өсімге алып келуі аймақтағы тұрақтылық пен дамуға жағдай жасай алады [5, 21].

Қытайдың қауіпсіздік саласындағы стратегиясы мыналарды қамтиды:

- 1) ірі державалармен қарым-қатынастарды дамыту және тікелей жақын орын алатын қауіпсіздік мәселелерін талқылау;
- 2) адамгершілікке және қауіпсіздік пен өзара сенімді дамытуға баса назар аударып, көрші елдерге сапарлар жасау;
- 3) өзара тиімді ынтымақтастыққа жәрдемдесу және іргелес аудандардың дамуы мен қауіпсіздігін үйлестіру;
- 4) қауіпсіздік пен тұрақтылыққа жәрдемдесу үшін әртүрлі платформалар мен тетіктерді икемді пайдалану.

Іс жүзінде Қытай қауіпсіздік мәселелерін шешу үшін өзінің әскери емес ресурстарын, яғни қаржылық мүмкіндіктерінің қуатын және халықаралық аренада өсіп келе жатқан беделін пайдаланады. Үшінші әлемнің дамушы елдерімен бұрыннан келе жатқан қарым-қатынасын қолдана отырып, Қытай бірқатар қауіпсіздік мүдделеріне арналған механизмдерді құрды және оларды пайдалана бастады. Бұл тетіктер әртүрлі платформалар, оның ішінде ШЫҰ арқылы қол жеткізілген екіжақты және көпжақты келісімдерді қамтиды [8, 20].

ШЫҰ 2001 жылы Кеңес Одағы ыдырағаннан кейін шешілмеген қытай-кеңестік шекаралық дауларды шешу үшін алғаш рет 1996 жылы топтастырылған Қытай, Ресей, Қазақстан, Қырғызстан және Тәжікстанды білдіретін «Шанхай бестігінің» жалғасы ретінде құрылды. 2017 жылы Үндістан мен Пәкістан Қытай, Ресей және Орталық Азияның бес еліне қосылып, толыққанды мүше мәртебесін алды. Қазіргі уақытта төрт бақылаушы мемлекет (Ауғанстан, Беларусь, Иран және Моңғолия) және диалог бойынша алты серіктес (Өзірбайжан, Армения, Камбоджа, Непал, Түркия және Шри-Ланка) бар. ШЫҰ экономикалық ынтымақтастық мақсатында аймақтық қауіпсіздік ұйымы ретінде сипатталады. Оның қауіпсіздікті үйлестіруге баса назар аударуы «Шанхай бестігінің» басынан бастап шекара

қауіпсіздігі мәселелерімен, содан кейін көпжақты қауіпсіздік пен экономикалық ынтымақтастық мәселелерімен байланысты. 1998 жылы Қазақстанның Алматы қаласында өткен үшінші Саммитте бес ел ұлттық сепаратизм мен діни экстремизмнің түрлі нысандарымен, лаңкестік операциялармен, қару контрабандасымен және есірткінің заңсыз айналымымен күресуге келіскен коммюнике жариялады.

Осындай құрылымдық және ұйымдастырушылық жетістіктерге қарамастан, ШЫҰ көптеген қиындықтары бар жас ұйым болып қала береді. ШЫҰ-ға мүше елдердің сарапшыларының пікірінше, ұйымның қауіпсіздік саласындағы ынтымақтастығы өте шектеулі. Шынында да, негізгі факторлар ШЫҰ-дағы практикалық қауіпсіздік саласындағы ынтымақтастықтың ұзақ мерзімді перспективаларына кедергі болуы мүмкін. Бірлескен терроризмге қарсы жаттығу оның қатысушылары арасында сенімділікті нығайтуға көмектесті және оларды халықаралық терроризм туындайтын қауіп-қатермен күресу қажеттілігі төңірегінде біріктірді, дегенмен жаттығу жекелеген жанкештілік жарылыстарға немесе шағын террористік шабуылдарға әсер етпеді немесе жеңілдетпеді. ШЫҰ-ның даму жылдамдығы сонымен қатар ұйымның әртүрлі көзқарастарымен және Бейжің мен Мәскеу арасындағы келісімнің болмауымен, сондай-ақ басқа мүшелер арасындағы тарихи айырмашылықтармен шектеледі. 2010 жылы Ташкентте өткен ШЫҰ саммитінде жаңа мүшелерді қабылдаудың ресми механизмі туралы келісімге қол жеткізілгенімен, қай елдер ШЫҰ-ға мүше бола алады деген сұрақ ұйымды бөле береді [9].

«Жібек жолы» жобасының мақсаттары мен міндеттері оның Қытай мен Орталық Азия арасында тауарлар мен адамдардың еркін қозғалысы үшін шекара ашуға ұмтылатынын айғақтайды. Дәл осы жағдайда шығыс көршісінен аймаққа жалпы сауда-экономикалық және көші-қон экспансиясының белгілі бір тәуекелдері бар.

Қытайдың Орталық Азияға қатысты экономикалық саясаты өзара сауда-саттықпен ғана шектелмейді. ҚХР-дың Орталық Азиядағы ықпалының күшеюі оның аймақтық сабақтастықты кеңірек түсінуімен және жергілікті акторларға әсер ету үшін пайдаланатын қорының ауқымды болуымен байланысты. Қытай аймақ елдерін өзіне тәуелді етуге арналған экономикалық саясаты аясында азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі және т.б. ұйымдар арқылы Орталық Азияға қайтарымсыз инвестициялар құйып, аймақ елдеріне көп көлемде қарыздар беріп отыр. Инвестиция жасау мен қарыз беру мәселесінде Батыс мемлекеттері саяси реформаларды жасауды талап етсе, Ресей аймақтағы солтүстік көршісінің саяси мүдделеріне сай бағытта болуын талап етеді. Бұл державаларға қарағанда Қытай қарыз беру мәселесінде қатаң талаптар қоймайды. Аймақтағы бірлескен жобалар санының артуына байланысты Орталық Азия мемлекеттерінің Қытай алдындағы қарызы артып келеді. Қарыздарды қайтара алмағанның бірі — Шри-Ланка. Шри-Ланка 2017 жылы 1,1 миллиард доллар қарызын қайтара алмағандықтан Хамбантота портын Қытайға тоқсан тоғыз жылға жалға берді. Бұл жағдай Орталық Азияда осындай проблемалар болуы мүмкін бе деген сұрақты тудырады. Аймақтағы ең үлкен тәуекел тобына Қырғызстан мен Тәжікстан кіреді. Қырғызстанның сыртқы қарыздарының 45 % - ы және Тәжікстанның 52 пайызы Қытайға тиесілі. Екі елдің сыртқы қарыздары олардың ішкі жалпы өнімінің (ІЖӨ) 20 % -дан астамын құрайды. Өзбекстанның да Қытай ақшасына тәуелділігі жоғары — 20 %. Орталық Азияның басқа елдерінде Қытай алдындағы сыртқы қарыздың деңгейі жақсырақ сияқты: Түркіменстан Қытайға ІЖӨ-нің 16,9 %-ын, Өзбекстан 16 %, ал Қазақстан Қытайға ІЖӨ-нің 6,5 %-ын қарыз [2, 31].

Қазақстаннан басқа республикалардың әрқайсысы қаржы-экономикалық дағдарыс тәуекелінің алдында тұр. Соңғы бес жылда Тәжікстан, Қырғызстан және Өзбекстан валюталарының құны АҚШ долларына қатысты 2–3 есе төмендеді. Өзбекстан мен Қырғызстанда сыртқы қарыз ішкі жалпы өнімнің жартысына тең. Қазақстаннан басқа барлық республикалар төлем балансының тапшылығын сезінуде және бағаның өсуінен зардап шегуде. Нәтижесінде жұмыссыздық көбейіп келеді. Осы елдердің үкіметтік статистикасы бойынша олардағы жұмыссыздық он пайыздан жоғары емес.

Орталық Азия елдерінің төлем қабілетсіздігі Қытайға және оның «Бір белдеу, бір жол» жобасына зиян тигізуі мүмкін. Бұл даму қарқыны баяулап, АҚШ-пен сауда соғысы жағдайындағы Бейжіңге жаңа қиындықтар әкелуі ықтимал [10].

Орталық Азия Қытай үшін тікелей қауіп төндірмейді. Алайда, аймақтың тұрақсыз болуы Қытайға жанама қауіп төндіруі мүмкін, өйткені «Жібек жолы» жобасы аймақтағы негізгі шекара нүктелерінде орналасқан және кезкелген тұрақсыздық энергетикалық ресурстарды қамтамасыз етуге кедергі келтіруі мүмкін. Осы себепті Қытай аймақтың радикалды және сепаратистік элементтерін қауіп ретінде қабылдайды. Қытайдың аймақтағы қауіпсіздік позициясына сәйкес шекаралық даулар екіжақты немесе ШЫҰ сияқты көпжақты әріптестік құрылымдар арқылы шешіледі және бірлескен жаттығулар

мен терроризмге қарсы күрес сияқты ынтымақтастықтың әртүрлі тетіктері іске асырылады. Орталық Азияның геостратегиялық орналасуы — Қытай қауіпсіздігінің тағы бір проблемасы. Қытай Орталық Азияны өздері мен басқа да ірі державалар арасындағы буферлік аймақ ретінде қарастырады. Осыған байланысты бұл буферлік аймақты сыртқы қауіпсіздік шегі ретінде де анықтауға болады. Осылайша Орталық Азия Қытай тарапынан толығымен секьюритизацияланады.

Қытайдың аймаққа қатысты саясаты тек тікелей экономика мен қауіпсіздікке ғана емес, сонымен қатар мәдени дәстүрлерге негізделген жұмсақ күш элементтерін де қамтиды. Қытайлық жұмсақ күштің басты белгісі — Конфуций институттары, олардың қызметі қытай тілін үйрету және қытай мәдениетін әртүрлі елдердің университеттеріне тарату болып табылады. Негізінен Қытай тарапының «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясында Орта Азия аймағымен экономикалық қатынастары тығыздықпен байланысқан сайын аспан асты елінің аймаққа жұмсақ күш пен әскери араласу көлемін ұлғайтуға қолайлы жағдай жасалады [2, 32].

«Бір белдеу, бір жол» бастамасының пайда болуы және іске асырылуы Орталық Азия елдері мен Қытайдың ынтымақтастығына елеулі серпін берді. Қытай өзінің тарихындағы ең көлемді «Бір жол, бір белдеу» жобасының ең негізі құрлық арқылы өтетін торабы ретінде Орталық Азия аймағын қарастыра отырып, көптеген қиындықтарға тап болу үстінде. Аймақтың тұрақсыздық деңгейінің жоғарылығы Қытайдың барлық қаржылық іс-әрекеттерінің тәуекелге ұшырауына алып келіп, оның тарапынан көптеген қауіпсіздік шараларын қажет етеді. «Бір белдеу, бір жол» сәттілігі тек бастаманың өзін жоспарлау мен іске асыруға ғана емес, сонымен қатар Қытай мен оның серіктес елдерінің саяси тұрақсыздық бастамаға әкелуі мүмкін тәуекелдерді азайту қабілетіне де байланысты болады. Қытай әртүрлі аймақтық мазмұндарда әртүрлі аспектілерді ұсынатын дәстүрлі емес державаға, сондай-ақ Орталық Азиядағы негізгі инвестор және аймақ елдері үшін жетекші сауда серіктесі ретінде негізгі ойыншыға айналуға.

Қорытынды

Орталық Азиядағы саяси акторларға Қытай сияқты алпауытпен тең дәрежеде ынтымақтастық жасау қиын. Бұл Қытай экономикасының көлемі мен ауқымының үлкендігінен ғана емес, аймақтағы интеграциялық құрылымдардың әлсіздігі де әсер етеді. Аймақтағы мемлекеттерге бір жағынан өздерінің сыртқы күштермен қарым-қатынастарын әртараптандыру үшін Қытайға дұрыс, ұтымды саясатты жүргізу керек және «Бір белдеу, бір жол» бағдарламасының Қытайдың Батысқа қарай жылжып, бекінуіне арналған екендігін ұмытпай, жобаның артықшылықтарын пайдаланып, өздерінің ұлттық мүдделерін қорғау керек.

Жалпы, Орталық Азия бағытындағы қытайлық бастаманың одан арғы тағдыры бойынша мәселелер әлі де аз емес. Бұндай жағдайда көп нәрсе Орталық Азия елдерінің ұстанымы мен саясатын, олардың тұрақтылығын, Қытайдың одан арғы көзқарасы мен тәсілдерін, Ресейдің осы аймаққа ең жақын орналасқан күш иесі ретіндегі ұстанымы мен саясатын, сондай-ақ басқа да ұлы держалавардың араласу белсенділігін қамтитын факторлар кешеніне байланысты болады. Негізінен Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» бастамасы Орталық Азиядағы мемлекеттердің аймақтық сана-сезімдерінің күшеюіне алып келуі де әбден мүмкін.

Әдебиеттер тізімі

- 1 Изимов Р.Ю. Центральнo-Азиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски / Р.Ю. Изимов, З.Т. Мураталиева // Вестн. Междунар. орг. — 2018. — № 3. — С. 128–142.
- 2 Zengin A.K., Topsakal I. Gordian knot in Central Asia regional security complex: a multi-vector analysis. Eurasian research journal. — 2020. — № 2. — P.19–36.
- 3 Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете от 16 сентября 2013 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>
- 4 Колдунова Е.В. Региональные трансформации Юго-Восточной Азии и проблема справедливого регионального и мирового порядка / Е.В. Колдунова // Сравнительная политика. — 2019. — № 4. — С.52–64.
- 5 Ghilasy R., Jiayi Zhou. The Silk road Economic Belt: Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects. Stockholm International Peace Research Institute, 2017. — P. 76.
- 6 Шамишев Е.Д. «Инициатива пояса и пути» как фактор формирования Центральной Евразии: место и роль Казахстана / Е.Д. Шамишев // Вестн. ИЭ РАН. — 2019. — № 3. — С. 137–151.

- 7 Stronski P. Cooperation and competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic / P. Stronski, N. Nicole // *Carnegie Endowment for International Peace*. — 2018. — 58 p.
- 8 Hoh Anchi. China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the Middle East // *Digest of Middle East Studies*. — 2019. — № 28. — P.1–36.
- 9 McDermott R.N. The Shanghai Cooperation Organization's Impact on Central Asian Security / R.N. McDermott // *Problems of Post-Communism*. — 2012. — P. 56–65
- 10 Гасанов К.Н. Проблемы обеспечения маршрута «Нового Шелкового пути» через Центрально-Азиатский регион / К.Н. Гасанов // *Постсоветские исследования*. — 2020. — № 2. — С. 116–123.

С.Б. Стамбулов, Д.Б. Байманасова, Ж.А. Карсыбаева, К.Ж. Утебаева

Сотрудничество Китая и стран Центральной Азии в рамках ШОС: современное состояние и проблемы

В статье рассмотрена возможность координации стратегии Китая «Один пояс — один путь» в Шанхайской организации сотрудничества в приоритетах и внешнеполитической практике КНР. Актуальность статьи обусловлена как переходом Китая ко второму этапу реализации стратегии «Один пояс — один путь» в 2017 г., так и расширением состава участников Шанхайской организации сотрудничества за счет Индии и Пакистана. Авторами выявлены и систематизированы факторы, подтолкнувшие руководство Китая к реализации Инициативы, отражена эволюция приоритетов и политики КНР в отношении стран ЦА в рамках Шанхайской организации сотрудничества, определены возможности связи Стратегии и ШОС с точки зрения их институциональной и содержательной составляющих. Изучены основные виды и направления сотрудничества Китая с Центрально-Азиатскими странами в рамках инициативы и ШОС, проанализированы специфика данного сотрудничества и аспекты взаимодействия сторон.

Ключевые слова: ШОС, внешняя политика, международные отношения, внешняя политика КНР, Центральная Азия.

S.S. Stambulov, D.B. Baimanassova, K.Zh. Utebayeva, Zh.A. Karsybayeva

Cooperation between China and Central Asian countries within the SCO: current state and problems

The article examines the possibility of coordinating the strategy of China “One Belt — One Road” in the Shanghai Cooperation Organization in the priorities and foreign policy practice of the China. The relevance of the article is due to both China's transition to the second stage of the implementation of the Belt and Road Strategy in 2017, and to the expansion of the membership of the Shanghai Cooperation Organization at the expense of India and Pakistan. The article identifies and systematizes the factors that prompted the Chinese leadership to implement the Initiative, reflects the evolution of the priorities and policies of the PRC in relation to the Central Asian countries within the Shanghai Cooperation Organization, identifies the possibilities of communication between the Strategy and the SCO in terms of their institutional and substantive components. The authors studied the main types and directions of cooperation between China and Central Asian countries within the framework of the initiative and the SCO, analyzed the specifics of this cooperation, and aspects of interaction between the parties.

Keywords: SCO, foreign policy, international relations, foreign policy of the PRC, Central Asia.

References

- 1 Izimov, R.Yu., & Muratalieva, Z.T. (2018). Tsentralno-Aziatskii trek initsiativy «Poiias i put»: vozmozhnosti i riski [Belt and Road Initiative Central Asian Track: Opportunities and Risks]. *vestnik mezhdunarodnykh organizatsii– Bulletin of international organizations*, 3 [in Russian].
- 2 Zengin, A.K., & Topsakal, I. (2020). Gordian knot in Central Asia regional security complex: a multi-vector analysis. *Eurasian research journal*, 2, 9–36.
- 3 Vystuplenie Predsedatelia KNR Si Tszinpinga v Nazarbayev Universitete ot 16 sentiabria 2013 goda [Speech by the President of the People's Republic of China Xi Jinping at Nazarbayev University on September 16, 2013]. Retrieved from <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> [in Russian].

- 4 Koldunova, E.V. (2019). Regionalnye transformatsii Yugo-Vostochnoi Azii i problema spravedlivogo regionalnogo i mirovogo poriadka [Regional transformations of South-East Asia and the problem of a just regional and world order]. *Sravnitelnaia politika – Comparative politics*, 4, 52–64 [in Russian].
- 5 Ghilasy R., & Jiayi Znou. (2017). The Silk road Economic Belet: Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects. Stockholm International Peace Research Institute, 76.
- 6 Shamishev, E.D. (2019). «Initsiativa poiasa i puti» kak faktor formirovaniia Tsentralnoi Evrazii: mesto i rol Kazakhstana ["Belt and Road Initiative" as a factor in the formation of central Eurasia: the place and role of Kazakhstan]. *Vestnik IE RAN — Bulletin of IE RAS*, 3, 137–151 [in Russian].
- 7 Stronski, P. (2018). Cooperation and competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic // Carnegie Endowment for International Peace, 58.
- 8 Hoh, Anchi. (2019). China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the Middle East // *Digest of Middle East Studies*, 28, 1–36.
- 9 McDermott, R.N. (2012). The Shanghai Cooperation Organization's Impact on Central Asian Security. // *Problems of Post-Communism*, 2012, 56–65.
- 10 Gasanov, K.N. (2020). Problemy obespecheniia marshruta «Novogo Shelkovogo puti» cherez Tsentralno-Aziatskii region [Problems of ensuring the route of the "New Silk Road" through the Central Asian region]. *Postsovetskie issledovaniia – Post-Soviet Studies*, 2, 116–123 [in Russian].