



INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS



№1 (4) 2023

Social Sciences series

www.aiu.kz



International Science Reviews

Social Sciences series

Published since 2020

No. 1 (4) / 2023

Astana

EDITOR-IN-CHIEF:

Doctor of Jurisprudence, Professor
Amandykova S.K.

DEPUTY EDITOR-IN-CHIEF:

PhD, Assistant Professor
Khairmukhanmedov N.I.

EDITORIAL BOARD:

- | | |
|------------------------------|--|
| Irsaliyev S. A. | - Candidate of Agricultural Sciences, President AIU, (Kazakhstan) |
| Sarsenbay N. A. | - Candidate of Economic Sciences, (Kazakhstan) |
| Somzhurek B.Zh. | - Candidate of Historical Sciences, Professor (Kazakhstan) |
| Kazhyken M. Z. | - Doctor of Economic Sciences, (Kazakhstan) |
| Toxanova A.N. | - Doctor of Economic Sciences, (Kazakhstan) |
| Akhmadiyeva Zh.K. | - Candidate of Pedagogical Sciences, Associate professor (Kazakhstan) |
| Laumulin M. T. | - Doctor of Political Sciences, (Kazakhstan) |
| Orlova O.S. | - Doctor of Pedagogical Sciences, Professor (Russia) |
| Jacek Zaleśny | - Doctor of Jurisprudence, Professor (Poland) |
| Francisco Javier Diaz | - Dr. hab., Professor (Spain) |
| Revorio | |
| László Károly Marác | - PhD (The Netherlands) |
| Verbitskiy A.A. | - Doctor of Pedagogy, Academician of the Russian Academy of Education (Russia) |

Editorial address: 8, Kabanbay Batyr avenue, of.316, Nur-Sultan, Kazakhstan, 010000
Tel.: (7172) 24-18-52 (ext. 316)
E-mail: social-sciences@aiu.kz

International Science Reviews**Social Sciences series**

Owner: Astana International University

Periodicity: quarterly

Circulation: 500 copies

**«INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS»
Social Sciences Series 2023 / №1**

МАЗМҰНЫ

**Секция
ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ ҚАРЖЫ**

<u>Кажыкен М.З.</u> ҰЛЫ ДАЛА МЕН ОРТАЛЫҚ АЗИЯДАҒЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТ.....	10
<u>Смагулова З.К., Мороз В.В.</u> КӨШБАСШЫЛЫҚ ФЕНОМЕНІ: ӨЛЕУМЕТТІК-ПСИХОЛОГИЯЛЫҚ ЖӘНЕ БАСҚАРУШЫЛЫҚ КОНТЕКСТ.....	20
<u>Аймұрзина Б.Т., Каменова М.Ж.</u> КӘСІПКЕРЛІКТІ ДАМУЫНЫҢ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ТҰРАҚТЫЛЫҒЫН МЕМЛЕКЕТТІК ҚОЛДАУ МЕХАНИЗМДЕРІ.....	31
<u>Галиев С.Ж.</u> БӘСЕКЕЛЕСТІК ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУ МЕН МОНДЕРНИЗАЦИЯ ФАКТОРЫ ЕМЕС.....	41
<u>Дюсенбаев Ж., Байбашева Г.К., Кайдарова С.Е.</u> СТРАТЕГИЯЛЫҚ БАЛАМАЛАР ЖӘНЕ СӘТТІЛІК ФАКТОРЛАРЫ.....	52
<u>Омаров А.С., Аймұрзина Б.Т.</u> ДЕНСАУЛЫҚ САҚТАУ ҰЙЫМДАРЫНДАҒЫ СТРАТЕГИЯЛЫҚ БАСҚАРУ ПРОЦЕСТЕРІ.....	59
<u>Сұханов А.</u> ЖАҢА ГЕОСАЯСИ ЖӘНЕ ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ ЖАҒДАЙЛАРДАҒЫ «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫ.....	65
<u>Балтыхан А.Б., Лесбаева Г.Т., Байбашева Г.К.</u> ЖОҒАРЫ ОҚУ ОРНЫНДАҒЫ КОРПОРАТИВТІК БАСҚАРУДЫ ҚАЛЫПТАСТЫРУДЫҢ ҰЙЫМДАСТЫРУ-ЭКОНОМИКАЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ.....	79
<u>Усипбеков А.А., Нуржанова Г.И., Ниязбекова Ш.У.</u> ЦИФРЛЫҚ ЭКОНОМИКА ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ҚАРЖЫ НАРЫҚТАРЫН ТАЛДАУ ӨДІСТЕРІ.....	87

Секция ҚҰҚЫҚ

Абугалиева Ф.М., Елубекова А.К. ҚҰҚЫҚ ҚОЛДАНУ ТӘЖІРИБЕСІНДЕГІ ҚЫЛМЫСТЫҚ ТЕРІС ҚЫЛЫҚТАРДЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ СИПАТЫ БОЙЫНША ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕР.....100

Идгеев М.С., Иманбаев С.М. ҚҰРЫЛЫС САЛАСЫНДАҒЫ ҚЫЛМЫСТЫҚ КРИМИНОЛОГИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ.....110

Бердібек Ғ.Е., Сеилханов Ж.Д. ҚАЗІРГІ ҚҰҚЫҚ ҒЫЛЫМЫНДАҒЫ ЭКСТРЕМИЗМ КАТЕГОРИЯСЫ: МӘСЕЛЕЛЕР МЕН ПІКІРТАЛАСТАР.....121

Әбдікадыр А.Ә. АПЕЛЛЯЦИЯЛЫҚ САТЫДАҒЫ СОТ МӘРТЕБЕСІ.....127

Санақбекқызы С., Иманбаев С.М. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҚЫЛМЫСТЫҚ-АТҚАРУ ЖҮЙЕСІ ДАМУЫНЫҢ ҚАЗІРГІ БАҒДАРЛАМАЛАРЫ134

Садыков Т.К. ҚАЗАҚ ХАНДЫҒЫНЫҢ ЗАҢДАРЫНЫҢ НЕГІЗІН ҚАЛАУШЫ ТҮЛҒАЛАР.....143

Секция ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚАТЫНАСТАР

Нұртзин М.С., Ибраева А.Е. ЕО-НЫҢ 2019 ЖЫЛҒЫ ОРТАЛЫҚ АЗИЯ БОЙЫНША ЖАҢА СТРАТЕГИЯСЫ: ҚАЗАҚСТАН ҮШІН ПЕРСПЕКТИВАЛАР.....156

Сатыбаев Д.Д., Ибраева А.Е. ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ӨНІРІНДЕ РАДИКАЛДЫ ИСЛАМИЗМНІҢ ДАМУ МҮМКІНДІКТЕРІ163

Айтбай А.Ж., Ибраева А.Е. ПЕРСПЕКТИВЫ ГУМАНИТАРНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МУЖДУ ЕС И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИЕЙ.....170

«INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS»
Social Sciences Series 2023 / №1

СОДЕРЖАНИЕ

Секция
ЭКОНОМИКА и ФИНАНС

<u>Кажыкен М.З.</u> ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ВЕЛИКОЙ СТЕПИ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.....	10
<u>Смагулова З.К., Мороз В.В.</u> ФЕНОМЕН ЛИДЕРСТВА: СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ.....	20
<u>Аймурзина Б.Т., Каменова М.Ж.</u> МЕХАНИЗМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА.....	31
<u>Галиев С.Ж.</u> КОНКУРЕНЦИЯ НЕ ФАКТОР ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ И МОДЕРНИЗАЦИИ.....	41
<u>Дюсенбаев Ж., Байбашева Г.К., Кайдарова С.Е.</u> СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ И ФАКТОРЫ УСПЕХА.....	52
<u>Омаров А.С., Аймурзина Б.Т.</u> ПРОЦЕССЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.....	59
<u>Суханов А.</u> ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ.....	65
<u>Балтыхан А.Б., Лесбаева Г.Т., Байбашева Г.К.</u> ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ВУЗЕ.....	79
<u>Усипбеков А.А., Нуржанова Г.И., Ниязбекова Ш.У.</u> МЕТОДЫ АНАЛИЗА ФИНАНСОВЫХ РЫНКОВ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ....	87

Секция ПРАВО

Абугалиева Ф.М., Елубекова А.К. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ УГОЛОВНЫХ ПРОСТУПКОВ В ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКЕ.....100

Идгеев М.С., Иманбаев С.М. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРЕСТУПНОСТИ В СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....110

Бердібек Ғ.Е., Сеілханов Ж.Д. КАТЕГОРИЯ ЭКСТРЕМИЗМА В СОВРЕМЕННОЙ ПРАВОВОЙ НАУКЕ: ПРОБЛЕМЫ И ДИСКУССИИ....121

Әбдікадыр А.Ә. СТАТУС СУДА АПЕЛЛЯЦИОННОЙ ИНСТАНЦИИ.....127

Санакбекқызы С., Иманбаев С.М. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН.....134

Садықов Т.К. ЛИЦА-ОСНОВАТЕЛИ ЗАКОНОВ КАЗАХСКОГО ХАНСТВА.....143

Секция МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Нұртзин М.С., Ибраева А.Е. НОВАЯ СТРАТЕГИЯ ЕС ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ 2019: ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КАЗАХСТАНА.....156

Сатыбаев Д.Д., Ибраева А.Е. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РАДИКАЛЬНОГО ИСЛАМИЗМА В РЕГИОНЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ...163

Айтбай А.Ж., Ибраева А.Е. ПЕРСПЕКТИВЫ ГУМАНИТАРНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ЕС И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИЕЙ.....170

**«INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS»
Social Sciences Series 2022 / No 4**

CONTENT

**Section
ECONOMICS AND FINANCE**

<u>Kazhyken M.Z.</u> ECONOMIC ACTIVITY IN THE GREAT STEPPE AND CENTRAL ASIA.....	10
<u>Smagulova Z.K., Moroz V.V.</u> THE PHENOMENON OF LEADERSHIP: SOCIO-PSYCHOLOGICAL AND MANAGERIAL CONTEXT.....	20
<u>Aimurzina B.T., Kamenova M.Zh.</u> MECHANISMS OF STATE SUPPORT FOR ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY OF ENTREPRENEURSHIP DEVELOPMENT.....	31
<u>Galiev S.Zh.</u> CONCURENTION IS NOT A FACTOR OF INDUSTRIALIZATION AND MODERNIZATION.....	41
<u>Dyussenbayev Zh., Baibasheva G.K., Kaidarova S.E.</u> STRATEGIC ALTERNATIVES AND SUCCESS FACTORS.....	52
<u>Omarov A.S., Aimurzina B.T.</u> STRATEGIC MANAGEMENT PROCESSES IN HEALTHCARE ORGANIZATIONS.....	59
<u>Sukhanov A.</u> ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE IN NEW GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC CONDITIONS.....	65
<u>Baltykhan A.B., Lesbayeva G.T., Baibasheva G.K.</u> ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS OF THE CORPORATE HIGHER EDUCATION MANAGEMENT FORMATION.....	79
<u>Usipbekov A.A., Nurzhanova G.I., Niyazbekova Sh.U.</u> METHODS FOR ANALYZING FINANCIAL MARKETS IN THE DIGITAL ECONOMY.....	87

Section LAW

<u>Abugalieva F.M., Elubekova A.K.</u> ACTUAL PROBLEMS OF THE LEGAL NATURE OF CRIMINAL OFFENSES IN LAW ENFORCEMENT PRACTICE.....	100
<u>Idgeev M.S., Imanbaev S.M.</u> CRIMINOLOGICAL ASPECTS OF CRIME IN THE CONSTRUCTION INDUSTRY.....	110
<u>Berdibek G.E., Seilkhanov Zh.D.</u> THE CATEGORY OF EXTREMISM IN MODERN LEGAL SCIENCE: PROBLEMS AND DISCUSSIONS.....	121
<u>Abdikadyr A.A., Amandykova S.K.</u> STATUS OF THE COURT OF APPEALS.....	127
<u>Sanakbekkyzy S., Imanbaev S.M.</u> MODERN PROGRAMS OF DEVELOPMENT OF THE CRIMINAL-EXECUTIVE SYSTEM OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN.....	134
<u>Sadykov T.K.</u> PERSONS-FOUNDERS OF THE LAWS OF THE KAZAKH KHANATE.....	143

Section INTERNATIONAL RELATIONS

<u>Nurtazin M.S., Ibrayeva A.E.</u> NEW EU STRATEGY FOR CENTRAL ASIA 2019: PROSPECTS FOR KAZAKHSTAN.....	156
<u>Satybayev D.D., Ibrayeva A.E.</u> PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RADICAL ISLAMISM IN THE CENTRAL ASIAN REGION.....	163
<u>Aitbay A.Zh., Ibrayeva A.E.</u> PROSPECTS FOR HUMANITARIAN COOPERATION BETWEEN THE EU AND CENTRAL ASIA.....	170

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Суханов А.

магистр экономических наук, докторант 2 курса Международного университета
«Астана», г.Астана,
87019995190, a-v-sukhanov@rambler.ru

Аннотация. Инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), значимым участником которой является Казахстан, вступила в переходный период. С одной стороны, начала приносить отдачу созданная в ее рамках транспортная инфраструктура, влияя на конфигурацию трансконтинентальных грузопотоков. При этом конкуренция между ОПОП и другими евразийскими транспортными коридорами сменилась их взаимодействием. С другой стороны, нарастают внешние вызовы для проекта ОПОП. Ставится под сомнение его эффективность не с точки зрения расширения транспортных возможностей и обеспечения связанности, а с позиции влияния на долгосрочную финансовую стабильность и устойчивое экономическое развитие стран, участвующих в проекте. В этих условиях для Казахстана важна адекватная оценка нового этапа развития ОПОП и выработка собственной стратегии участия. Она должна быть нацелена не только на повышение конкурентных преимуществ в сфере конкуренции за транзитные потоки, но и на использование возможностей ОПОП для обеспечения модернизации отечественной экономики.

Ключевые слова: Пояс, путь, Китай, Казахстан, коридоры, транспорт, инфраструктура, технологии, инвестиции, грузопотоки, сети

ВВЕДЕНИЕ

Инициатива «Один пояс, один путь» (далее – ОПОП) в 2023 году будет отмечать свое десятилетие. Предпосылки возникновения идеи ОПОП, цели и задачи проекта, различные аспекты его реализации, перспективы дальнейшего развития являются достаточно изученной темой. Она привлекает внимание исследователей из Китая, как страны-инициатора, государств, вовлеченных в проект, а также стран, не участвующих в ОПОП и усматривающих в нем конкуренцию собственным инициативам и интересам.

В то же время, несмотря на значительное количество секторальных и комплексных исследований, вопрос сложно признать полностью изученным,

поскольку динамично меняется как содержание проекта, так и глобальный контекст, в котором он реализуется.

В настоящее время инициатива ОПОП столкнулась с беспрецедентными за десятилетие вызовами.

Начало этому положила пандемия коронавирусной инфекции. В результате ограничений, затронувших практически все сферы бизнеса, глобальный ВВП пережил в 2020 году крупнейший спад за весь период после Второй мировой войны. Одним из наиболее пострадавших секторов стала международная торговля.

Вместе тем, ряд отраслей, напротив, получили мощный стимул. Так, грузовые железнодорожные перевозки между КНР и странами Европейского Союза за 2020 год выросли на 50%, достигнув рекордного за всю историю показателя – 12400 поездов (по данным китайского железнодорожного оператора).

Данный феномен объясняется рядом конъюнктурных причин. В частности, в ЕС резко вырос спрос на поставки товаров медицинского назначения и другой продукции, транспортировка которых потребовала большей оперативности. Еще более важным фактором стал существенный рост тарифов на морские перевозки, по ряду направлений почти сравнявшихся с железнодорожными, тогда как прежде именно низкая стоимость выступала конкурентным преимуществом морского транспорта.

Произошедший в марте 2021 года инцидент с сухогрузом «Ever Given», перекрывшим движение по Суэцкому каналу, и повлекший общие ущербы в объеме порядка 1 млрд. долларов США, дополнительно показал уязвимость морских грузоперевозок и активизировал экспертные дискуссии о важности развития сухопутных альтернатив на евразийском пространстве.

В то же время, наряду с ситуативными рыночными трендами, наблюдаются и долгосрочные структурные изменения, связанные с ростом привлекательности сухопутных маршрутов, соединяющих Китай и ЕС. В первую очередь, это обусловлено созданием инфраструктуры в рамках проекта «Один пояс, один путь» (далее – ОПОП).

Мировые грузопотоки претерпевают коренные изменения ввиду интеграции логистических принципов в производство, торговлю и дистрибуцию. В этой связи привлекательность континентальных маршрутов будет

возрастать по мере дальнейшего улучшения их организации, включая применение в ОПОП технологий блокчейн, ускоряющих процедуры оформления и повышающих эффективность прослеживания грузов.

Для Казахстана, как и других транзитных стран, это имеет особое значение, поскольку деятельность международных транспортных коридоров является важным фактором не только транспортной отрасли, но и экономики в целом.

С 2016 по 2021 годы количество рейсов грузовых поездов между КНР и ЕС увеличилось с 1702 до 15183, показав средние ежегодные темпы роста 55%.

Дальнейший рост востребованности железнодорожного транзита создает комплексные возможности для казахстанской экономики. Тем не менее, есть и другие факторы, которые необходимо принять во внимание.

Во-первых, экономические – по мере роста привлекательности сухопутных маршрутов и увеличения рынка железнодорожных перевозок между Европой и Азией будет нарастать конкуренция в данной сфере. При этом, по оценке экспертов в секторе логистики, она будет разворачиваться не на уровне компаний и государств, а на уровне производственно-сбытовых цепочек. В этой связи нынешний дефицит транзитных мощностей может смениться их переизбытком.

Во-вторых, геополитические. Проект ОПОП, который, несмотря на участие более 130 государств, ассоциируется, прежде всего, с Китаем, в настоящее время сталкивается с растущим сопротивлением США и их союзников. Проект ОПОП практически с самого начала реализации подвергался критике с их стороны. Но в настоящее время противодействие активизировалось и выходит на системный уровень.

Геополитические обострения, произошедшие в 2022 году, серьезно повлияли на конфигурацию экономических связей на евразийском континенте. Экономические санкции, введенные в отношении Российской Федерации, свели к минимуму объемы транзита между КНР и ЕС по российской территории. Это сформировало острую потребность в новых транспортных коридорах, включая Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который становится важным звеном ОПОП. За 9 месяцев 2022 года по ТМТМ перевезено 1,8 млн. тонн грузов, что в 2,7 раза больше аналогичного периода 2021 года.

На повестку дня выходит вопрос о новом этапе развития евразийских транспортных и экономических коридоров, о возможном обострении конкуренции.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

На фоне происходящих изменений наблюдается глубокая трансформация экспертных оценок значения ОПОП. Но как бы не различалось мнения основных категорий исследователей о целях ОПОП и реальных интересах различных сторон, большинство солидарны в своих оценках касательно масштабов и значимости данного проекта.

Вместе с тем, точкой отсчета различных интерпретаций и толкований является понимание сути ОПОП. Изначально она позиционировалась китайскими властями, как «инициатива», а затем была сформулирована концепция «шести экономических коридоров».

В настоящее время ОПОП рассматривается как наиболее важный внешнеэкономический и внешнеполитический инструмент КНР. Инициатива вышла далеко за пределы Евразии и за рамки целей возрождения Великого Шелкового пути. В настоящее время она включает порядка 140 стран, в том числе в Африке и Латинской Америке. Общий размер инвестиций в инфраструктурные проекты в рамках инициативы с 2013 года достиг 930 млрд долларов.

ОПОП, по факту, становится «зонтичным проектом», в который, помимо транспортной инфраструктуры и «экономического пояса», входят «Цифровой шелковый путь», «Полярный шелковый путь», «Шелковый путь здоровья», а также «Интернет вещей». Все они нацелены на формирование долгосрочного экономического и геополитического ландшафта.

Фрэнк Юмбах в исследовании «How China's Belt and Road Initiative is faring»[1] приводит данные, что к 2027 году общие расходы в рамках ОПОП могут достичь 1,3 трлн долларов, при этом ряд экономистов прогнозируют реализацию более 2600 проектов стоимостью свыше 3,7 трлн долларов.

Причины выдвижения ОПОП были связаны с накапливающимися проблемами быстрорастущей экономики КНР, включая перепроизводство, дефицит транспортных коридоров для сбыта продукции, разрыв между приморскими и западными регионами.

При этом соседние страны испытывали острый дефицит инвестиций в обновление практически всех видов инфраструктуры – от транспортной до энергетической. В этой связи совпадение интересов на первом этапе послужило бурному росту проектов в рамках ОПОП в первые годы реализации.

Инициатива, как подчеркивается в исследовании Международного института стратегических исследований (IISS) «China's Belt and Road Initiative»[2], позволила вывести китайский государственный капитализм на международную арену, мобилизовав частный капитал для обслуживания геоэкономических интересов. При помощи ОПОП Пекин достиг успехов в диверсификации маршрутов поставки энергоресурсов и торговых каналов, тем самым повысив уровень энергетической безопасности и торговой связанности. Энергетические, строительные и инженеринговые компании получили возможность развиваться на зарубежных рынках.

В последующем цели и задачи участников стали подвергаться пересмотру, что следует признать естественным процессом в условиях взаимодействия динамичных экономических систем.

Обращают на себя внимание значительные корректировки в оценках рисков и перспектив проекта ОПОП, произошедшие за последний период.

Во-первых, это обусловлено изменением геополитического контекста. Обострение глобальной конкуренции между США и Китаем стало распространяться на все сферы, включая инфраструктурные проекты и международные инициативы.

Во-вторых, претерпело изменения отношение самого Китая к проекту ОПОП, что происходит в контексте общего пересмотра его экономической стратегии, включая внешнеэкономическую повестку. Некоторые исследователи обращают внимание на постепенное исчезновение ОПОП из публичных заявлений руководства КНР. Делая из этого вывод об «охлаждении» отношения к инициативе и прогнозируя ее сворачивание.

Тем не менее, большинство аналитиков не разделяют это мнение, полагая, что Пекин склонен не столько закрыть ОПОП, сколько трансформировать в «ОПОП 2.0». При этом развитие транспортной инфраструктуры в зарубежных странах постепенно уходит на второй план, а приоритетом становится укрепление «мягкой силы» в глобальной конкуренции с США. Как полагают Алиша Гарсия-Херерро и Эйк Фрейман[3], Китаю необходимо выстраивать стратегические альянсы, при этом возрастают его собственные потребности в финансовых ресурсах, что ведет к постепенной трансформации ОПОП.

Прадумна Рана[4] также придерживается позиции, что КНР не отказывается от ОПОП, а адаптирует инициативу новым реалиям, используя двухэтапный подход. С одной стороны, замедляет «материальные» компоненты

(транспорт, энергетика, промышленность) и ускоряет «нематериальные» (цифровизация, здравоохранение). С другой стороны, изменяет конфигурации цепочек поставок на евразийском и африканском континентах, пострадавшие в результате пандемии COVID-19.

В-третьих, преобразуется экономическая макросреда. На первый план выдвигаются вопросы «зеленой экономики», декарбонизации, цифровой революции. Во многом эти изменения ускорила глобальная пандемия коронавирусной инфекции COVID-19, которая привела к сокращению торговых и инвестиционных потоков и между Китаем и странами, участвующими в ОПОП.

Как отмечает Мария Смотрицка[5], исследователь International Institute for Middle East and Balkan Studies, под влиянием ограничений, вызванный пандемией, Китай адаптировал свою стратегию развития ОПОП, на которую наложила отпечаток новая общеэкономическая стратегия «двойной циркуляции». Тем не менее, по мнению автора, это оказало позитивное влияние на проект, поскольку Китай стал более требовательно относиться к своим зарубежным инвестициям, фокусируясь на прибыльности, что в свою очередь, благотворно и для стран, привлекающих данные инвестиции.

В то же время, по мнению исследователя, несмотря на большой потенциал китайской экономики, следует понимать, что локомотив новой эры должен отличаться не только сильным экономическим развитием, но также обладать высоким уровнем стабильности и безопасности. Проект ОПОП, также как различные интеграционные механизмы на азиатском континенте (ASEAN, АПЕС, SAARC) созданы для совместного решения экономических проблем, однако не решают вопросы безопасности.

Кроме того, пандемия стимулировала развитие нетранспортного и неэнергетического направлений ОПОП, включая «зеленую экономику» и здравоохранение, что качественно меняет проект, способствуя его диверсификации и технологичности.

«Цифровой Шелковый путь» становится важной экономической составляющей, которая со временем может оказаться ключевой. Китай позиционирует себя, как страну, которая стремится стать глобальным лидером в сфере цифровых технологий.

В рамках «Цифрового Шелкового пути» КНР заключены соглашения в сфере электронной торговли с 23 странами, проложено 34 трансграничных кабельных линии.

В настоящее время фокусе внимания исследователей находятся альтернативы ОПОП, которые предлагаются странами Запада. В 2021 году были запущены сразу две из них.

Страны «Большой семерки» (G7) инициировали международный экономический проект Build Back Better World (B3W), как альтернативу ОПОП в сфере развития инфраструктуры для стран с низким и средним уровнем дохода. Этот проект предполагает создание Blue Dot Network – глобальной сети финансирования для строительства дорог, мостов, аэропортов морских портов и электростанций.

Как считает Джаяннат Панда[6] из Institute for Defence Studies and Analyses (Индия), в то время как ОПОП является синоцентричным проектом, в котором Пекин является центром глобальной цепочки поставок, B3W планируется как глобальное предприятие. В этой связи ОПОП столкнется с острой конкуренцией со стороны B3W, если Китай не предпримет шаги для децентрализации своего проекта.

Проект Европейского Союза Global Gateway («Глобальные ворота») предусматривает инвестиции в общем объеме 340 миллиардов долларов в развитие цифровой и транспортной связанности, а также чистой энергетики в странах, вовлеченных в ОПОП. По оценкам Всемирного банка, страны с низким и средним уровнем доходов испытывают дефицит инфраструктурных инвестиций в объеме 2,7 триллиона долларов. Проект Global Gateway, как позиционирует его в ЕС, должен создать «связи, а не зависимости».

В то же время многие эксперты полагают, что Global Gateway не сможет заменить ОПОП или даже конкурировать с ним в полной мере. Дэвид Хатт[7] приводит данные Австралийского национального университета, что Китай в рамках ОПОП инвестирует только в Юго-Восточной Азии 740 миллиардов долларов, что больше, чем предполагает Global Gateway по всему миру. Другой проблемой, по мнению исследователя, является «подход ЕС к инвестициям, основанный на ценностях», в то время как Китай не предъявляет никаких требований к политическим условиям в странах, участвующих в ОПОП.

В этой связи Франческа Гиретти[8], аналитик Mercator Institute for China Studies (Германия), полагает, что целью Global Gateway не должна являться конкуренция с ОПОП. Кроме того, проект не должен ограничиваться ЕС, вовлекать также США и Японию.

В 2022 году странами «Большой семерки» запущено «Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций» ((Partnership for Global Infrastructure and Investment, PGII), для того чтобы собрать порядка 600 млрд долларов для инфраструктурных проектов в развивающихся странах. Понимая, что этого недостаточно для конкуренции с ОПОП, инициаторы PGII рассчитывают не столько на количество, сколько на качество проектов.

Как отмечают Элизабет Лосос и Роберт Феттер в публикации «Building Bridges? PGII versus BRI»[9], ряд проектов ОПОП привлекли внимание международной общественности по причине экологических рисков, нарушений трудовых прав, коррупционных скандалов, общественных протестов и роста долговой нагрузки на бедные страны. В то же время проекты, предлагаемые в рамках PGII, будут лишены указанных рисков, предлагая прозрачные инвестиционные возможности для достижения целей развития.

Также предполагается, что предлагаемая «Большой семеркой» альтернатива ОПОП сделает больший акцент на передаче технологий в рамках «научно-исследовательской дипломатии».

Между тем, по оценкам The China-Britain Business Council (CBBC)[10], поскольку партнерство PGII создается в целях конкуренции с ОПОП, оно изначально преследует больше геополитические, нежели прагматичные цели. Следовательно, принимаемые в его рамках инвестиционные решения будут подвержены тем же рискам финансирования экономически неоправданных проектов.

Таким образом, появление новых альтернативных проектов, которые могут консолидироваться, представляет собой дополнительный стратегический вызов для ОПОП. В то же время важно отличать краткосрочные проблемы от долгосрочных структурных уязвимостей.

В силу масштабов и уникальности ОПОП, а также его демонстрируемой способности к адаптации, делать выводы о сворачивании темпов реализации было бы преждевременным.

Как отмечает Мин Е в своей работе «Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends»[11], критицизм в отношении ОПОП нарастает, тем не менее, участвующие в проекте страны получили значительные объемы инвестиций, инфраструктуру, займы. Хотя ОПОП не способен мгновенно трансформировать регионы и дать ответ на все современные вызовы, он являлся

составной частью глобальной экономики на протяжении последних десяти лет и, вероятно, останется ей и в будущем.

По мнению Мехмуда Уль Хассан Хана, изложенному в работе «BRI: height of infrastructure diplomacy»[12], быстроменяющиеся социально-экономические, геополитические и геостратегические тренды заставляют Китай трансформировать ОПОП в соответствии с новыми реалиями, включая экономические санкции в отношении России. В этой связи стратегическое партнерство между КНР и ЕС также должно быть пересмотрено, чтобы обеспечить большее пространство действий для стран, вовлеченных в ОПОП, особенно в регионах Центральной Азии и Южного Кавказа.

Изменения в реализации инициативы ОПОП затронули в значительной степени указанные регионы. В первую очередь, это связано с возрастанием роли Среднего коридора (Транскаспийский международный транспортный маршрут) по причине сложностей с транспортировкой товаров из Китая по российской территории, возникших в 2022 году.

Взаимодействие ОПОП и Среднего коридора началось до образования данных препятствий. Еще в ноябре 2019 года первый грузовой поезд «КНР-ЕС», проследовавший по маршруту через Каспийское море, прибыл через Турцию в Чехию.

В настоящее время, как отмечается в исследовании Silk Road Briefing «Turkiye And China Focus On Developing The Middle Corridor»[13], ускоренное развитие нового транспортного коридора формирует новые цепочки поставок энергоресурсов, продовольствия и потребительских товаров, т.е. важнейшей для мирового рынка продукции.

Можно прогнозировать, что именно на это направление будет смещаться центр тяжести взаимной торговли между КНР и ЕС, при этом вслед за транспортным «крылом» ОПОП здесь следует ожидать развития «Цифрового шелкового пути» и других компонентов.

Как отмечается в исследовании Юниса Шарифли «Emerging potential of the Middle Corridor»[14], совершенствование «мягкой инфраструктуры» играет критическую роль в сокращении издержек и времени при железнодорожных перевозках по Транскаспийскому маршруту. Одним из важных шагов для этого является внедрение новой системы электронной очереди на казахстанском пограничном переходе «Нур жолы», которая повышает прозрачность процедур, уменьшая официальные и неформальные затраты.

Но еще более важным он считает развитие «Евразийского железнодорожного альянса» между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией, также рассчитанного на снижение тарифов, унификацию регулирования и продвижение высококачественных интермодальных перевозок.

На сегодня международная ассоциация Транскаспийского международного транспортного маршрута уже объединяет 20 компаний из 8 стран, включая железнодорожных перевозчиков, порты, судоходные и логистические компании.

Казахстан, по мнению аналитиков, является одним из ключевых бенефициаров, учитывая роль страны в сопряжении ОПОП и Среднего коридора. По оценкам Европейского банка реконструкции и развития[15], Казахстан уже обладает развитой сетью необходимой инфраструктуры, включая два морских порта и два железнодорожных перехода на границе с Китаем. Тем не менее, требуется еще ряд крупномасштабных проектов, в том числе модернизацию и электрификацию железнодорожных путей, строительство новых железнодорожных магистралей и расширение портовой инфраструктуры. В целом во всем регионе неотложные инвестиции в Транскаспийского международного транспортного маршрута оцениваются в сумму 3,4 млрд долларов.

Развитие Среднего коридора как продолжения ОПОП не ограничивается созданием альтернативного маршрута сообщения между КНР и ЕС, а обладает потенциалом для вовлечения в его экономический «пояс» региона Ближнего Востока.

В то же время Средний коридор, при всех его перспективах и темпах роста, не может претендовать на статус главенствующего элемента ОПОП. По мнению Ришарда Чарнецкого[16], его имеющаяся инфраструктура может принять только около 5% межконтинентального железнодорожного грузооборота. Маршрут является сложным, требуя перевалки через морские хабы для доставки грузов через Каспийское и Черное моря, что удлиняет сроки и увеличивает затраты. При этом в настоящее время отсутствует какая-либо таможенная или тарифная координация.

Вне зависимости от конкурентных преимуществ того или иного транзитного направления, эксперты разделяют мнение о возрастании роли Центральной Азии для инициативы ОПОП. Это касается не только транспортной инфраструктуры, но и других стратегически важных сфер, в частности, рынка цветных металлов, который также подвергся влиянию геополитических

изменений. По оценкам Fitch Solutions[17], страны ОПОП будут ключевыми получателями китайских инвестиций в горнорудные сектор, особенно проекты в Центральной Азии, связанные с добычей кобальта, меди, золота и урана.

ВЫВОДЫ

ОПОП занял прочное лидирующее место среди евразийских транспортных коридоров, став по отношению к ним не конкурирующим, а интегральным, системообразующим фактором. Как бы не складывалась в дальнейшем экономическая и геополитическая конъюнктура, ОПОП будет оставаться важнейшей инфраструктурной экосистемой, обеспечивающей связанность на все евразийском пространстве.

Для Казахстана это означает необходимость продолжения политики активного участия в реализации ОПОП и модернизации инфраструктуры для обеспечения растущих транзитных потоков. Наряду с «жесткой инфраструктурой», приоритетом станет устранение регуляторных препятствий, совершенствование логистических процедур, внедрение цифровых технологий. Также важно внести коррективы в подходы к участию нашей республики в проекте ОПОП, учитывая новые приоритеты КНР, связанные с развитием технологий в сфере телекоммуникаций, здравоохранения, финансовых услуг.

В то же время конкуренция между транспортными коридорами в Евразии переходит на уровень конкуренции между моделями развития. Основным трендом станет состязание подходов к модернизации экономики, предлагаемой КНР, как инициатором и главным инвестором ОПОП, и подходов, предлагаемых США и другими центрами экономической силы.

Для Казахстана это означает необходимость выработки для себя целей по модернизации собственной экономики посредством участия в проекте ОПОП. Таким образом, требуется выйти за рамки исключительно транспортных и инфраструктурных задач. Данная работа предполагает концептуально иной взгляд, который необходим, чтобы максимизировать выгоды и минимизировать риски.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Umbach F. How China's Belt and Road Initiative is faring (<https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>)

2. International Institute for Strategic Studies. China's Belt and Road Initiative (<https://www.iiss.org/blogs/analysis/2022/11/bri-dossier-chapter-one>)
 3. Garcia-Herrero A., Freymann E. A new kind of Belt and Road Initiative after the pandemic (<https://www.bruegel.org/blog-post/new-kind-belt-and-road-initiative-after-pandemic>)
 4. Rana P. Two-stage approach to revive the Belt and Road Initiative (<https://news.cgtn.com/news/2020-05-08/Two-stage-approach-to-revive-the-Belt-and-Road-Initiative-QkqYlFkZvW/index.html>)
 5. Smotrytska M. IFIMES Analysis of China's "Belt and Road" Initiative: Genesis and Development. (<https://www.ifimes.org/en/researches/ifimes-analysis-of-chinas-belt-and-road-initiative-genesis-and-development/4930>)
 6. Panda J. Build Back Better World Initiative: A Partnership Against or Beyond China? (<https://www.idsa.in/issuebrief/build-back-better-world-initiative-jpanda-090821>)
 7. Hutt D. Can the EU's global investment scheme rival China? (<https://www.dw.com/en/can-the-eus-global-investment-scheme-rival-chinas-belt-and-road/a-60068654>)
 8. Deutsche Welle. Can the EU's global investment scheme rival China's Belt and Road? (<https://www.taiwannews.com.tw/en/news/4371143>)
 9. Losos E., Fetter R. Building Bridges? PGII versus BRI (<https://www.brookings.edu/blog/future-development/2022/09/29/building-bridges-pgii-versus-bri/>)
 10. The China-Britain Business Council. PGII and BRI: A tale of misunderstandings (<https://focus.cbbc.org/pgii-and-bri-a-tale-of-misunderstandings/>)
 11. Ye M. Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends. (<https://www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends/>)
 12. Ul Hassan Khan M. BRI: height of infrastructure diplomacy. (<https://pakobserver.net/bri-height-of-infrastructure-diplomacy-by-dr-mehmood-ul-hassan-khan/>)
-

13. Silk Road Briefing. Turkiye And China Focus On Developing The Middle Corridor (<https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/09/28/turkiye-and-china-focus-on-developing-the-middle-corridor/>)
14. Sharifli Y. Emerging potential of the Middle Corridor (<https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-emerging-potential-of-the-middle-corridor/2579415>)
15. Usov A. EBRD researches sustainable transport connections between Central Asia and Europe (<https://www.ebrd.com/news/2022/ebd-researches-sustainable-transport-connections-between-central-asia-and-europe-.html>)
16. Czarnecki R. The Middle Corridor: Promising alternative for export and energy (<https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/the-middle-corridor-promising-alternative-for-export-and-energy>)
17. Fitch Solutions. Chinese Mining Interest Along BRI To Become Even More Pronounced Post Covid-19 (<https://www.fitchsolutions.com/mining/chinese-mining-interest-along-bri-become-even-more-pronounced-post-covid-19-14-09-2020>)

ЖАҢА ГЕОСАЯСИ ЖӘНЕ ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ ЖАҒДАЙЛАРДАҒЫ «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫ

Аннотация. Мақалада Қазақстан тікелей қатысушы елдердің бірі саналатын «Бір белдеу, бір жол» (БББЖ) бастамасын дамытудағы жаңа кезеңдер туралы айтылған. Осы бастама аясында құрылған көлік инфрақұрылымы трансқұрлықтық жүк тасымалдау ісіне ықпал еткені жазылған. Бул ретте БББЖ және басқа да еуразиялық көлік дәліздері арасындағы бәсекелестік олардың өзара ықпалдастығына ұласты. Сонымен қатар БББЖ жобасы үшін сыртқы сын-қатерлер артып келеді. Мүдделі мемлекеттердің ұзақ мерзімді қаржылық тұрақтылығына және орнықты экономикалық дамуына оның әсері қайта қаралуда. Осындай жағдайда Қазақстан үшін БББЖ-ның жаңа даму кезеңін дұрыс бағалап, өз стратегиясын әзірлеу - маңызды міндет. Бұл стратегия транзиттік ағындарға ие болу жолындағы бәсекеде артықшылықтар беріп қана қоймауы қажет. Сонымен бірге, ол БББЖ-ның мүмкіндіктерін отандық экономиканы жаңғырту ісіне пайдалануды көздеуге тиіс.

Тірек сөздер: Белдеу, жол, Қытай, Қазақстан, дәліздер, көлік, инфрақұрылым, технология, инвестиция, жүк тасымалдау, желі.

ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE IN NEW GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC CONDITIONS

Annotation. The Belt and Road Initiative (OBOR), of which Kazakhstan is a significant participant, has entered a transitional period. On the one hand, the transport infrastructure created within its framework began to pay off, influencing the configuration of transcontinental cargo flows. At the same time, competition between the OBOR and other Eurasian transport corridors has been replaced by their interaction.

On the other hand, external challenges for the OBOR project are growing. Its effectiveness is questioned not from the point of view of expanding transport opportunities and ensuring connectivity, but from the standpoint of influencing the long-term financial stability and sustainable economic development of the countries participating in the project.

Under these conditions, it is important for Kazakhstan to adequately assess the new stage in the development of the BRI and develop its own participation strategy. It should be aimed not only at increasing competitive advantages in the field of competition for transit flows, but also at using the BRI opportunities to ensure the modernization of the domestic economy.

Key words: *Belt, way, China, Kazakhstan, corridors, transport, infrastructure, technologies, investments, cargo flows, networks*