

*Турсунова Э.Т., Бактыбек кызы А.*

## УЛУУ ЖИБЕК ЖОЛУНДАГЫ «ЭКОНОМИКАЛЫК АЛКАК» КОНЦЕПЦИЯСЫНЫН КЕЛЕЧЕГИ: ЭКОНОМИКАЛЫК-УКУКТУК МАСЕЛЕЛЕР

*Турсунова Э.Т., Бактыбек кызы А.*

### ПЕРСПЕКТИВЫ КОНЦЕПЦИИ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА» ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

*E. T. Tursunova, Baktybek kyzy A.*

#### PROSPECTS OF THE CONCEPT OF «ECONOMIC ZONE» OF THE GREAT SILK ROAD: ECONOMIC AND LEGAL PROBLEMS

УДК: 341

*Бул макаланын алкагында азыркы мезгилде актуалдуу болуп жаткан эл аралык интеграциялык процесстердин бир багытын түзүүчү Жибек Жолунун “Экономикалык алкак” концепциясынын мааниси жана анын ишке ашыруу маселелери каралат.*

**Негизги сөздөр:** Улуу Жибек жолу, экономикалык алкак, концепция, Евразия, Шанхай кызматташтык уюму, Евразиялык экономикалык биримдик, экономика, укуктук-ченемдик актылар.

*В рамках статьи рассматриваются проблемы осуществления концепции “Экономического пояса” Шелкового Пути как один из важных направлений современных интеграционных процессов и суть этой концепции.*

**Ключевые слова:** Великий Шелковый путь, экономический пояс, Евразия, Шанхайская организация сотрудничества, Евразийский экономический союз, экономика, нормативно-правовые акты.

*This article is about problems and meaning of the concept of “Economic zone” of Silk Road as important directions of modern integration processes.*

**Key words:** The Great Silk Road, economic zone, Eurasia, the Shanghai cooperation organization, the Eurasian economic union, economics, normative-legal acts.

XXI кылымдагы көтөрүлүп жаткан ири масштабдуу маселени бири бул Улуу Жибек жолун жаңыча багытта жандандыруу болуп саналат. Жибек жолун кайра калыбына келтирүү идеясы же болбосо Улуу Жибек жолунун атын түрдүү эл аралык интеграциялоонун программаларында колдонуу бир канча ирет көтөрүлүп чыккан. Кытай Эл Республикасы тарабынан Жибек жолун кайра жандандыруунун жаңы концепциясы дээрлик дүйнө калкынын басымдуу бөлүгү жашаган мамлекеттерди кучагына алып, географиялык алкагы менен иштөө ареалы чексиз болуп саналат. Бул концепциянын өзөгү ага катышкан жана кызыкдар болгон мамлекеттердин экономикасы аркылуу бирдиктүү экономикалык алкакты түзүүдө болуп саналат. Бул макалада учурда Евразия өлкөлөрү тарабынан кызуу талкууга алынып, пландары иштелип чыгып, жүзөгө ашуу алдында турган Улуу Жибек жолундагы “Экономикалык алкак” концепциясы, аны түзүүнүн жана ишке ашы-

руунун экономикалык мааниси, тарыхый өбөлгөлөрү менен шарттары жана укуктук-экономикалык маселелери каралат.

2013-жылы Кытай эл башчысы Си Цзиньпиндин Астанадагы Назарбаев университетинде өткөн жыйында Улуу Жибек жолунун алкагында өз ара аракеттешүүнүн инновациялык методдордун негизинде бардык күчтөрдү бириктирип экономикалык аймакты түзүүнү көтөрүп чыккан. Анда евро-азия өлкөлөрүнүн ортосундагы экономикалык байланыштарын чындоону бекемдөө керектигин белгилейт. Кытай төрагасынын концепти боюнча Жибек Жолу боюнча ачыла турган жаңы коридор буга чейинки регионалдык кызматташуунун салттык моделинен айырмаланат. Анда эч кандай мамлекеттин үстүнөн башкара турган башкаруучу структура болбойт ошондой эле жаңы Жибек жолунун стратегиясынын так географиялык алкагы жана башталгыч чекити менен акыркы чекити болбойт башкача айтканда территориялык жана социалдык-экономикалык чеги жок. Кургактыктагы Улуу Жибек жолун калыбына келтирүү менен бирге эле, Кытай төрагасы Астанадагы билдирүүсүнөн кийин бир айдан соң Индонезиянын парламентинде сүйлөгөн сөзүндө дагы бир концепцияны – XXI кылымдагы Деңиз Жибек жолу концепциясын көтөрүп чыккан [1]. Бул эки багыттагы сунушталып жаткан иштин өзөгүндө Экономикалык алкакты түзүүнүн жана ишке ашыруунун мазмуну каралат.

Си Цзиньпиндин Жибек жолудагы “Экономикалык алкак” концепциясында иш ашырыла туруучу беш пункттан турган программасында иш аракеттердин төмөнкү кадамдарын көрсөткөн:

- 1) Региондогу мамлекеттердин өз ара байланыштарын жана биримдигин саясий өңүттө күчтөндүрүү;
- 2) Бирдиктүү жол түйүнүнүн курулушун интенсификациялоо;
- 3) Сооданын тоскоолдуктарын, барьерлерин, чыгымдарын жою аркылуу аймактагы экономикалык операциялардын жүрүшүн ылдамдатуу жана инвестиция менен сооданы өнүктүрүү;

4) Валюталык агымдарды улуттук валюталардын эсебине өткөрүү аркылуу көбөйтүү;

5) Элдик дипломатиянын ролун күчөтүү, чөлкөмдөгү өлкөлөрдүн элдеринин өз ара түз байланыштарын кеңейтүү [2].

Кытай мамлекет башчысынын жаңыча нуктагы *Борбордук Евразияны* түзүүчү концепциясынын өзөгүн “Бир жол - Бир алкак” деген чакырык менен Жибек жолундагы “Экономикалык алкактын” перспективасы, келечектеги жалпы Жер шаарынын өнүгүү вектору түзөт. Келечекте Жибек жолунун экономикалык ареалы Кытайдан башталып, Борбор Азия аркылуу өтүп, андан Россиядан Европага чейин (Балтика деңизине чейин) жетет; экинчиси Кытайдан тартып Борбор Азия аркылуу өтүп, андан Түштүк Азияга Инди океанына өтөт. Ал эми XXI кылымдагы деңиз Жибек жолу Кытайдын деңиз портторунан чыгып, Түштүк-Кытай деңизи аркылуу өтүп, Инди океанына барып, ал аркылуу Европага кетсе, ал эми экинчи деңиз жолу Түштүк-Кытай деңизи аркылуу Тынч океандын түштүк акваториясына жетет. Азыркы доордогу Улуу Жибек Жолунун өнүгүшүнүн жаңы вектору Кытай мамлекети тарабынан сунушталып, ал Улуу Жибек жолунда Экономикалык алкакты түзүү концепциясы катары каралууда.

Ар түрдүү контрастка ээ болгон цивилизациялардын жана мамлекеттердин бирдиктүү келишимге келүү; өнүгүү үчүн ар биринин тандаган жолунун жана моделинин ар башка экендигине карабай өз ара сый мамилени кармоо; өздөрүнө таандык айырмачылыгын, иденттүүлүгүн сактоо менен жалпылыкка умтулуу; бири-бирине карата пайдалуу иш-аракеттерди жасоо, тынчтыкта жана бирге өнүп-өсүүдө жашоону ишке ашыруу сыяктуу идеяга Улуу Жибек жолундагы “Экономикалык алкактын” багыттамасы ээ.

Азыркы күндө байыркы Жибек жолу трассасынын мааниси жана манызы жаңыча деңгээлге өсүп жетти деп айтууга болот. Трансмамлекеттик алакалардын бардыгы соода-экономиканы негиз кылып алгандыктан, анда сөзсүз түрдө укуктук-ченемдик базасы болушу керек. Соода экономикалык-байланыштар сөзсүз түрдө укуктук жактан бекемделиши же болбосо камсыздалышы биринчи орунда турган маселе. Кытай төрагасы тарабынан сунушталып жаткан Улуу Жибек жолунда экономикалык атайын алкакты түзүү сунушу бардык Борбор Азиялык аймактык экономикалык кызматташуу программасына катышкан өлкөлөрдүн дагы кызыкчылыктарына туура келет [3]. Бул экономикалык алкакта биринчиден калкынын саны көп жана мамлекетинин территориясы кеңири өлкөлөрдүн өзгөчө көңүл буруусуна алып келүүдө. Сүйлөшүүлөрдүн алгачкы расмий кадамы 2014-жылдын февралында Сочиде Кытай менен Россия ортосунда жолугушуда жасалган [3]. Жибек жолундагы Экономикалык алкакты түзүү маселелери Евразия биримдигинин алкагында жана ага катышуучу өлкөлөрдүн өздөрүндө дагы талкууга алынып жатат [4]. Мисалы, Казахстан Республикасынын келечектеги өнүгүү багытын түзгөн “Нурлы жол” программасында жана IV Түрк Саммитинде сүйлөгөн Казахстан Н.Назарбаевдин билдирүүсүндө,

ошондой эле Кыргыз Республикасынын “Стратегия 2017” улуттук программасында жана президент А.Атамбаевдин “Улуу Жибек жолунун Дипломатиясы” доктринасынын алкагында Улуу Жибек жолун жандандыруунун азыркы күндөгү мааниси жана соода трассанынын алкагындагы ишке ашуучу долбоордо каралууда [5].

Ал эми 2015-жылдын 3 майындагы “Евразиялык экономикалык союз менен “Жибек жолу” долбоорунун экономикалык алкагын бириктирүүнү түзүү боюнча кызматташтык жөнүндө” долбоору [6] евроазиялык соода-экономикалык мейкиндиктин жана континенттер аралык транспорттук коридордун түзүлүшүнө алып келет дешет.

Кайрадан түзүлө туруучу экономикалык трассанын иштеп кетишинин тарыхый өбөлгөлөрү жана шарттары бар. Анткени, байыркы доордон бери келе жаткан соода артериясынын жанданышы бир гана өлкөнүн же биримдиктин кызыкчылыгы болбостон, ал жалпы соода-экономикалык алкакты түзүү менен катар бир катар глобалдык мааниге ээ болгон ири маселелердин дагы алдын-алууга жана курчуп бараткан конфликтерди токтотууга стимул болуп бермекчи. Бул жаңы соода жолунун жакынкы же келечектеги стратегиялык мааниге ээ болгон функционалдык милдети деп көрсөтүүгө болот. Жибек жолу байыркы доордон эле чыгыш менен батышты бириктирген ири коммуникациялык каражат болгондуктан аталган концепцияны иш жүзүнө ашыруу бир гана мамлекеттин колунан келбейт жана бир гана тармакты камтыбайт. Сунушталып жаткан Экономикалык алкакты байыркы моделге жана иштөө багытына салып, ага жаңы тармактарды жана жаңы векторлорду киргизүү менен анын маанисин арттырып, Евразиянын мейкиндигинде жана жалпы дүйнө жүзүндө бирдиктүү экономикалык чынжырчаны түзүүгө болот.

Улуу Жибек жолун кайрадан түзүү идеясы XIX кылымда немец географы Фердинанд фон Рихтгофен тарабынан сунушталганына карабай андан кийинки геосаясий кырдаалдардан улам идеянын ишке ашышы басаңдап калган [7]. Бирок, кылымдар өтсө дагы өзүнүн негизги соода артериясы катары маанисин жоготпогон Улуу Жибек жолунун бүгүнкү күндөгү аткара туруучу функциясынын өзөгү экономикада болсо дагы, аны менен катар чөлкөмдүн тынчтыгы, жалпы дүйнөдөгү геосаясий абалга карата тең салмактуулукту сактоо жана бул ири долбоорго катышып жатка өлкөлөрдүн кызыкчылыктары менен бүтүндүгүн коргоо сыяктуу көңүл чордонунда турган маселелер бар. Ошондуктан Экономикалык алкакты түзүүнүн базасы же фундаменттик негизи катары буга чейинки Евразия чөлкөмүндө жашап келген бир катар эл аралык уюмдардын, биримдиктердин ишмердүүлүгүнүн тажрыйбасына таянуу керек жана аны менен катар Дүйнөлүк Соода уюму менен түзүлгөн макулдашуулар менен конвенциялардын дагы сакталышын камсыз кылуу керек. Аталган экономикалык алкакты түзүүгө көмөкчү боло турган уюмдар Шанхай кызматташтык уюмун (ШКУ), Евразиялык экономикалык биримдикти

(ЕАЭБ) алууга болот. Булардын тажрыйбасы жана кызыкчылыктары туура келет Улуу Жибек жолунун негизинде ишке ашуучу концепцияга туура келет.

Улуу жибек жолунун XXI кылымдагы моделин тургузуу тарыхый байыркы Жибек Жолунан алынган менен анын ареалы бир канча эсеге кеңейээрин жана экономикалык саясаттын масштабын эске алып, аймактагы транспорттук-коммуникациялык байланышты түзүүнү жана камсыздоону, бардык өлкөлөрдө толеранттуу, ачык, тең салмактуу, бардыгына пайда алып келе турган экономикалык кызматташтыкты түзүү керек.

Азыркы күндөгү экономикалык көйгөйлөрдүн чордонунда бир мамлекеттен экинчи мамлекеттин аймагына товар өткөрүү жана соода сатык гана жүргүзүү эмес, эки же бир канча мамлекеттердин ортоундагы ири экономикалык долбоорлордун иштеши, ири өндүрүштүк мекемелердин иш алып барышы деген көйгөй бар. Эгерде тарыхка кайрыла турган болсок, Улуу Жибек жолунун боюндагы ар бир мамлекеттин же болбосо ээликтин укуктары ошол доордун мезгилдин талабына ылайык корголуп келген. Консенсуска келүүнүн бирден бир жолу бул – адамдардын Улуу соода жолуна болгон муктаждыгы түзгөн. Бул Экономикалык алкактын экинчи перспективасы болуп саналат.

Улуу Жибек жолун кайрадан калыбына келтирүү иш аракеттери азырынча атайын укуктук-ченемдик актылар менен бекемделип толук иштелип чыга элек. Бирок, ошого карабастан ага карата макулдашуулар жана ага катыша турган өлкөлөрдүн бир катар ири мамлекеттер аралык жыйындарда алып чыккан билдирүүлөрүндө байкалат. 2015-жылдын 6-октябрындагы Жогорку Евразиялык экономикалык кеңештин жыйынында катышкан Армениянын президенти Серж Саргсян, Белоруссиянын президенти Александр Лукашенко, Казахстан президенти Нурсултан Назарбаев, Россия Федерациясынын президенти Владимир Путин, Кыргызстандын президенти Алмазбек Атамбаев биримдиктин ишмердүүлүгүн талкуулап жатып, келечекте Евразиялык экономикалык Биримдик менен Улуу Жибек Жолунун «Экономикалык алкагын» бириктирүүнү карашкан. Кытай Эл Республикасы тарабынан сунушталып жаткан бул концепция келечектүү экендигин ЕАЭБдин Кытай менен болгон товар жүгүртүүсүнүн көлөмү 2014-жылы эле 110 миллион АКШ доллар түзгөнүн белгилеп кетүүгө болот [8]. Аталган кенеш Жибек Жолу экономикалык алкагында кызматташуу боюнча чечим кабыл алып КЭР менен ЕАЭБ ортосундагы соода-экономикалык кызматташуу боюнча сүйлөшүүлөрдү баштоону чечишкен. Расмий сүйлөшүүлөр 2016-жылдын башына карата башталары белгиленген. Бул укуктук жактан сүйлөшүүнүн эң алгачкы кадамы деп белгилөөгө болот. Ал эми укуктук-ченемдик документтердин баштапкы негиз салуучусу болуп, ШКУга мүчө-мамлекеттердин көп кырдуу

соода-экономикалык кызматташтык Программасы болуп саналат [9]. “Экономикалык алкактын” укуктук-ченемдик актылары бул концепциянын ишке ашыруунун биринчи жана негизги кадамдары болуш керек жана бардык катышуучу өлкөлөр тарабынан талкууга алынып, иштелип чыгышы керек.

Улуу Жибек Жолунун Экономикалык алкагын түзүүдө атайын структуралык орган эл аралык уюмдар менен байланыш түзүп, концепцияны ишке ашыруунун укуктук-ченемдик маселелерин талдап чыгышы керек; ал эми экинчи багыттагы координациялоочу орган келечектеги экономикалык алкактын инфраструктуралык моделин түзүп, сыноодон өткөрүп, канчалык денгээлде турмушка ашырууга боло тургандыгын аныктоо керек; Эгерде жогорудагы кадамдар аткарылса, бул концепциянын ишке ашыруу ааламдашуу доорунда тең салмактуулукту сактаган эң ири долбоор болуп калмакчы. Анткени, Улуу Жибек жолу мурунку доорлордо соода айлампасы ири жана керектөөчүлөрү көп өлкөлөрдүн соода-экономикалык ишмердүүлүгү үчүн алыскы түйүндөр менен байланыштырса, азыркы учурда микро денгээлдеги мамлекеттердин жана маданияттарды чоң соода айлампасына кирүүгө мүмкүнчүлүк берет б.а. макродон денгээлден микрого өтүүгө шарт түзөт.

#### Адабияттар:

1. Китай: развивать дух Шелкового пути и совместными усилиями совершать великие дела. <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1251370.htm>
2. Лукин А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. //Международная жизнь. 2014. №7. С. 84-98.
3. Си Цзиньпин как мастер геополитики. //http://www.ng.ru/courier/2014-11-17/9\_china.html
4. Возрождение Шелкового пути Обзор прессы 19 августа 2015 //http://portnews.ru/digest/print/16135/?backurl=/digest/;
5. *Иманалиев М.И. Совместное развитие и процветание стран вдоль Великого Шелкового пути.* //http://www.nisi.kg/ru-analytics-1112
6. Совместное заявление Российской Федерации и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. //http://kremlin.ru/supplement/4971
7. Сиверс В. Развитие взглядов на понятия «Центральная Азия», «Средняя Азия», «Горная Азия» и «Внутренняя Азия» в классической немецкой и русской географии. //http://geo.1september.ru/article.php?ID=200303007
8. Высший Евразийский экономический совет принял решение о новой структуре Евразийской экономической комиссии. //http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/16-10-2015-2.aspx
9. Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов Шанхайской организации сотрудничества от 23 сентября 2003 года // [http://www.ved.gov.ru/rus\\_export/partners\\_search/torg\\_exp/?action=showproduct&id=1722](http://www.ved.gov.ru/rus_export/partners_search/torg_exp/?action=showproduct&id=1722)

Рецензент: к.ю.н., профессор Осмоналиева Н.Ш.