

Қоғам & Дәуір



Қазақстан Республикасы
Президенті жанындағы
Қазақстанның стратегиялық
зерттеулер институты

2004 жылдан бастап
әр тоқсан сайын жарық көреді

Бас редактор
Алмас Арзықұлов,
ҚР Президенті жанындағы
ҚСЗИ-дің жетекші
ғылыми қызметкері

Редакция мекенжайы:
Қазақстан Республикасы,
010000, Астана қаласы,
Бейбітшілік көшесі, 4
ҚР Президенті жанындағы ҚСЗИ

Телефон (7172) 75-20-20
Факс (7172) 75-20-21
E-mail: office@kisi.kz
www.kisi.kz
www.journal-kogam.kisi.kz

Журнал Қазақстан Республикасының
Мәдениет, ақпарат және қоғамдық
келісім министрлігінде 2003 ж.
19 желтоқсанда тіркеліп, тіркеу туралы
№ 4526-Ж куәлік берілген.

ISSN 2414-5696 (print)
ISSN 2788-5860 (online)

doi.org/10.52536/2788-5860

Индекс 74007

Журнал саяси ғылымдар саласы бойынша
ғылыми еңбектің негізгі нәтижелерін
жариялау үшін Қазақстан Республикасы
Білім және ғылым министрлігі білім және
ғылым саласында сапаны қамтамасыз ету
комитеті ұсынатын ғылыми басылымдар
тізбесіне енеді.

МАЗМҰНЫ

Мадина Бектенова, Шолпан Жандосова Ислам факторының Қазақстан мен Орталық Азиядағы қоғамдық-саяси жүйенің трансформациялық үдерістеріне ықпалы.	6
Толғанай Мустафина, Фарида Мусатаева, Сымбат Шакиров, Асан Амангельдиев Бітімгершілікті жүзеге асырудың негізгі қағидалары	21
Айгуль Забиров, Наталья Сейтахметова Постатеизм: әлеуметтанулық талдау	38
Еркебұлан Жұмашов, Нұрбек Пұсырманов Ауылдық елді мекендердің тұрақты дамуы: басқару жүйесін жетілдіру	53
Еркін Тұқымов Жаһандық демографиялық сын-қатерлер: Қазақстан үшін тәжірибесі	64
Гүлмира Сұлтанғазы, Жаслан Нурбаев, Гүлжан Ерменбаева Қазақстандық ұлт құрылысы контекстіндегі тарих және тарихтану	80
Мирас Жиенбаев Қазақстандағы ұлттық құрылыс саясаты: азаматтық немесе этноәлеуметтік сәйкестік пе?	93
Рафик Усманов, Майя Урузғалиева, Разия Асылғожина, Венера Жексембекова Солтүстік Каспийдің геоэкологиялық қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қазіргі саяси процестері мен тетіктері	104
Айнұр Әбиденқызы, Құрмет Қадылғазыұлы, Айгерим Ердашова Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы: әлемдік жетекшілікті қалыптастырудағы порттардың рөліне жүгіну	117
Бауыржан Әукен «Оңтүстік Кавказ аймағындағы қақтығыс және ынтымақтастық: теориядан саясатқа» кітабына шолу	131

СОДЕРЖАНИЕ

Мадина Бектенова, Шолпан Жандосова Влияние исламского фактора на трансформационные процессы общественно-политической системы в Казахстане и Центральной Азии	6
Толғанай Мустафина, Фарида Мусатаева, Сымбат Шакиров, Асан Амангельдиев Основные принципы осуществления посредничества	21
Айгуль Забиров, Наталья Сейтахметова Постатеизм: социологический анализ	38
Еркебұлан Жұмашов, Нұрбек Пұсырманов Устойчивое развитие сельских поселений: совершенствование системы управления	53
Еркін Тукумов Глобальные демографические вызовы: опыт для Казахстана	64

Қоғам & Дәуір



Қазақстан Республикасы
Президенті жанындағы
Қазақстанның стратегиялық
зерттеулер институты

**Гулмира Султангазы, Жаслан Нурбаев,
Гульжан Ерменбаева**
История и историзация в контексте
казахстанского национализма 80

Мирас Жиенбаев
Политика национального строительства в Казахстане:
гражданское и этносоциальное единство? 93

**Рафик Усманов, Майя Урузгалиева,
Рафия Асылгожина, Венера Жексембекова**
Современные политические процессы и
механизмы обеспечения геоэкологической
безопасности Северного Прикаспия 104

**Айнұр Әбиденқызы, Құрмет Қадылғазыұлы,
Айгерим Ердашова**
Китайская стратегия «Один пояс, один путь»:
роль портов в установлении глобального лидерства 117

Бауыржан Аукең
Рецензия на книгу: Конфликт и сотрудничество в регионе
Южного Кавказа: От теории к политике 131

CONTENTS

Madina Bektenova, Sholpan Zhandossova
Influence of the Islamic Factor on Transformation
Processes of the Socio-Political System in
Kazakhstan and Central Asia 6

**Tolganai Mustafina, Farida Mussatayeva,
Symbat Shakirov, Asan Amangeldiyev**
The Fundamental Principles of Mediation 21

Aigul Zabirowa, Natalya Seitakhmetova
After Atheism: a Sociological Examination 38

Yerkebulan Zhumashov, Nurbek Pusyrmanov
Sustainable Development of Rural Settlements:
Improving the Local Government 53

Yerkin Tukumov
Global Demographic Challenges:
Experience for Kazakhstan 64

**Gulmira Sultangazy, Zhaslan Nurbayev,
Gulzhan Yermenbayeva**
History and Historicization in the Context of
Kazakh Nation-Building. 80

Miras Zhiyenbaev
The National Building Policy in Kazakhstan:
Civic or Ethnosocial Identity? 93

**Rafik Usmanov, Maiya Uruzgaliyeva,
Raziya Asylgozhina, Venera Zheksembekova**
Modern Political Processes and Mechanisms
for Ensuring Geo-ecological Security
the Northern Caspian Region 104

**Ainur Abidenkyzy, Kurmet Kadylgazyuly,
Aigerim Yerdashova**
Chinese Strategy «One Belt, One Road»:
the Role of Ports in Establishing Global Leadership 117

Bauyrzhan Auken
Review of the book: Conflict and Cooperation
in the South Caucasus Region 131

Айнұр Әбиденқызы¹, Құрмет Қадылғазыұлы², Айгерим Ердашова³

*¹ ҚР ҒЖБМ ҒК Р.Б. Сүлейменов атындағы шығыстану институтының бас ғылыми қызметкері, PhD
email: ainurbai-67@mail.ru*

*² ҚР ҒЖБМ ҒК Р.Б. Сүлейменов атындағы шығыстану институты ғылыми қызметкері
(Алматы, Қазақстан)
email: kopes12@gmail.com,*

*³ Әл-Фараби ат. ҚазҰУ-дың PhD докторанты
(Алматы, Қазақстан)
email aika.yerdashova@gmail.com*

ҚЫТАЙДЫҢ «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» СТРАТЕГИЯСЫ: ӘЛЕМДІК ЖЕТЕКШІЛІКТІ ҚАЛЫПТАСТЫРУДАҒЫ ПОРТТАРДЫҢ РӨЛІНЕ ЖҮГІНУ

Аннотация. ХХІ ғасырдағы әлемдік аса алып жоба саналатын «Бір белдеу, бір жол» бастамасы оның авторы Қытайдың қолданыстағы халықаралық қатынастар жүйесін қайта қарау, оның ережелері мен шарттарына өзгерістер енгізу, әлемдік тәртіпті қайта жүйелеу, жаңа тұрпаттағы ірі елдер қарым-қатынасын қалыптастыру, «Адамзаттың тағдырластығы қауымдастығын» құру ниетіндегі стратегиялық жобасы есептеледі. Қытайлық контексте ол Қытайдың әлемдік қауымдастыққа ұсынып отырған «ең үлкен ортақ игілігі және ең ауқымды ынтымақтастық платформасы». Сондықтан да, Қытай тарапы «ынтымақтаса отырып бірге ұтуды» көздеген жобаның қатысушысының барынша көбеюіне, ондағы нақты жобалардың әлемдік қауымдастық, әсіресе, «белдеу және жол» жағалауы елдері тарапынан мейілінше қолдау табуына мүдделі. Осындай себептен стратегияның іске асырылуын ілгерілету бағытындағы әрқандай шараларға да мүмкіндігін сарқа жұмсауда. Әлеуетті тетіктердің қай-қайсысына да жүгінуге пейіл. Мақалада ҚХР осы тетіктердің ұтқыр құралының бірі ретінде әлемдегі айлақтар мен порттардың құрылысын салу, оларды басқаруға қатысу, олардың акциясын сатып алу, түбегейлі сатып алу сынды тәсілдермен игеріп жатқаны нақты мысалдармен баяндалады.

***Түйін сөздер:** айлақ, теңіз тасымалы, әлемдік жетекшілік, «Бір белдеу, бір жол».*

Айнұр Әбиденқызы, Құрмет Қадылғазыұлы, Айгерим Ердашова
КИТАЙСКАЯ СТРАТЕГИЯ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»: РОЛЬ
ПОРТОВ В УСТАНОВЛЕНИИ ГЛОБАЛЬНОГО ЛИДЕРСТВА

Аннотация. Инициатива «Один пояс, один путь», которая считается крупнейшим мировым проектом XXI века, автор проекта, призвал пересмотреть действующую систему международных отношений Китая, внести изменения в ее правила и условия, реорганизовать мир. Пересмотреть и по-новому сформировать отношения между крупными странами, создать стратегический проект «Сообщество с судьбой человечества». В китайском контексте это «величайшее общее благо и самая обширная платформа сотрудничества», которую Китай предлагает мировому сообществу. Поэтому китайская сторона заинтересована в максимальном увеличении числа участников проекта, направленного на «сотрудничество и совместную победу», и в том, чтобы конкретные проекты в нем получили максимальную поддержку со стороны мирового сообщества. Прибрежные страны «Пояса и пути». По этой причине они тратят время на различные меры, направленные на содействие реализации стратегии. В статье на конкретных примерах показано, что КНР как один из мобильных инструментов этих механизмов осваивает строительство гаваней и портов в мире, участвует в их управлении, покупает их акции.

Ключевые слова: порт, морской транспорт, глобальное лидерство, «Один пояс, один путь».

Ainur Abidenkyzy , Kurmet Kadylgazyuly, Aigerim Yerdashova
CHINESE STRATEGY «ONE BELT, ONE ROAD»:
THE ROLE OF PORTS IN ESTABLISHING GLOBAL LEADERSHIP

Abstract. The «One Belt, One Road» Initiative, which is considered the largest global project of the 21st century, the author of the project called for revising the current system of China's international relations, amending its rules and conditions, and reorganizing the world. Revising and reshaping relations between major countries, creating a strategic project called «Community with the Destiny of Humanity» . In the Chinese context, this is «the greatest common good and the most extensive cooperation platform» that China offers to the world community. Therefore, the Chinese side is interested in maximizing the number of participants in the project aimed at «cooperation and joint victory», and in ensuring that specific projects in it receive maximum support from the world community. Coastal countries of the «One Belt and One Road» project. For this reason, they spend time on various measures aimed at promoting the implementation of the strategy. The article shows using specific examples that the PRC, as one of the mobile tools of these mechanisms, is mastering the construction of harbors and ports in the world, participating in their management, and buying their shares.

Keywords: port, maritime transport, global leadership, «One Belt, One Road».

Кіріспе

Қытайдың экономикалық қуатының артуына байланысты оның ғаламдық саяси, экономикалық, мәдени, дипломатиялық, модернизациялау, ғаламдық климатты оңау, жершарындағы кедейлікті жою процестеріне қатысуы және

ондағы өз ықпалын сомдау бағытындағы белсенділігінің айтарлықтай артқаны, сондай-ақ оның осы ұмтылысының үдемелік сыйпатты көрсетіп келе жатқаны белгілі.

Си Цзиньпиннің қазіргі әлемдік тәртіпті қайта қарау, оның қолданыстағы қағидаттары мен ережелеріне түзету енгізу, жаңаша тұрпатты халықаралық қатынастар жүйесін жасақтау, адамзаттың тағдырластығы қауымдастығын қалыптау сынды бастамалары, ең әуелі Қытайдың өзіне әрқандай халықаралық байланыстар мен ықпалдастықтарға өзгеше көзқарас және тәсілмен келу талабын қойып отыр. Бұл талаптарға Қытай билігі мен бизнес қауымдастығы және тұтас Қытай қоғамы тарапынан биікке жеткен жетістіктерді бекемдеген негізде жаңа стратегиялық және тактикалық тетіктердің іске қосылуымен жауап та беріле бастады. Бұны «Бір белдеу, бір жол» стратегиясының жиынтығы және синтезі деп қарауға болады. Уақыттың өтуіне ілесе, аталмыш жоба тың мақсат-мүдделер, идеялар, жаңа құралдар топтамасымен байытылып-үстеліп жер шарының түкпірлеріне жол тартты. Әсіресе, бірсыпыра инфрақұрылымдық жобалар Қытайдың аталмыш стратегиялық мүдделерді іске асыру құралдары мен тетіктері ретінде мықтап қолға алынды. Осындай мысалдың бірі Қытайдың шетелдердегі теңіз айлақтары мен порттарына иелік ету немесе олардың ұзақ мерзімдік жүргізу құқығын қолға келтіруі болып табылады.

Зерттеудің мақсаты. «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы ұсыныла салысымен әлемдік қауымдастықтың, дамушы мемлекеттердің назарын аударып алғаны белгілі. Бастама көтерілгелі бергі 10 жыл мерзім ішінде стратегияны ынтымақтастықтың мүмкіндігі деп бағалайтын немесе, керісінше, Қытайлық экономикалық экспанцияның құралы деп қарайтын екі түрлі пайым қалыптасып отырғаны бар. Көзқарастар алуандығы қалай болғанымен, Қытайдың аталған стратегия аясында инфрақұрылымдық жобаларға айырықша маңыз беріп келе жатқаны ақиқат.

Мақаланың мақсаты Қытайдың осындай инфрақұрылымдық жобалардың ішіндегі қазіргі ғаламдық сауда-саттықтың сүйеніші саналатын теңіз тасымалының тиянақтар тұсында, айлақтардың құрылысына болған ықпалын «тірі мысалдармен» ашып көрсету және аталған саладағы Қытайлық ықпалдың анағұрлым артып отырғанына назар аударту. Сонымен бірге жершарындағы теңізге шығар жолы тұйық ең ірі құрлық елі, сондай-ақ Каспи теңізі арқылы Еуропаға шығуды жіті қарастырып жатқан мемлекет ретіндегі еліміздің осы бағыттағы талпынысына түрткі салу болып табылады.

Зерттеудің әдіснамасы. Тақырыпты зерттеу ғылыми зерттеу мен талдаудың жалпы қағидаттарына сүйенеді. Әдіснамалық және тарихи зерттеу мен ғылыми талдаудың қалыптасқан әдістері қолданылады. Аталған стратегияны ұсынушы тараптың тілі – қытай тіліндегі ең түпкілікті дереккөздерден пайдалану тақырыпты аша түсу мен дереккөздердің барынша шынайылығына және бұрмалаулардан аулақ болуға кепілдік береді. Зерттеу барысында кешенді, салыстырмалы анализдің дедуктивтік әдістері

қолданылды. Еңбектің негізгі тұжырымдамасы сыртқы саясаттың өзара байланысы туралы ғылыми қағидаға тұрақталған. Тақырыпқа қатысты ашық әдебиеттер, мерзімдік басылымдар мен жаңаша медиа информациялары дереккөзді байыта түсуге пайдаланылды. Әдіснамада диалектикалық, логикалық, шынайылық, объективтілік ұстанымдарына жүгіндік.

1-сурет. Гангут шайқасы



Ғылым мен технология орасан дамып, тасымал тәсілдері күннен күнге түрленіп, құрлық үстілік тасымалдың әлеуеті барынша ашылып жатқан қазірдің өзінде тұтас жершары саудасының шамамен 80%-і теңіз тасымалы арқылы іске асырылып отыр. Ал порттар болса, осы теңіз тасымалының тіреуіші саналады. Теңізге үстемдіктің маңыздылығын байқаған АҚШ әскери теоригі Alfred Thayer Mahan 19 ғасырдың соңына ала «Теңіз құқының тарихқа ықпалы: 1660-1783» (The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783) атты еңбегінде «Теңіз құқы» теориясын өмірге енгізуі тегін емес-ті [1]. Теорияда теңіз порттарының Теңіз құқын іске асырудың үш тіреуінің бірі екендігі дәріптеліп, бұл сонан бергі тарихта ірі елдердің өз кезегінде әлемге өктемдікті іске асыруына айтарлықтай көмектесті. Теңіз айлақтары мен порттарының осы теңіз транспорты мен саудасының жиналып-тарқалар түйіні екендігі заңдылық. Сондықтан, әлемдік нарық пен халықаралық саудаға қатысқысы келетін кез-келген мемлекеттің онан үлес алып қалғысы келері сөзсіз. Сол сияқты Қытай да, осы нарыққа өткен ғасырдың 80-жылдарының ортасындағы іште реформа бастап, сыртқа есігін аша бастағанынан-ақ бас сұға бастаған болатын. Қытай бұл нарыққа ту басында порт құрылысын салумен кіріскен-ді. Батыс Африкадағы Мавританияның Нуакшот порты Қытайдың шетелдерде салған ең алғашқы порты саналады, оны да Қытай өз қаржысына «Африкалық бауырласына» жәрдем есебінде салып берген-ді. 1980 жылы қолға алынып, 1986 жылы

қолданысқа тапсырылған осы порт кейіннен Мавританияның 90% экспорт-импортының тасымалын арқалап қана қоймай, солтүстік-батыс Африка елдерінің әлеммен байланысындағы маңызды ошағына айналды [2].

Қытайдың экономикасының күрт өсуі мен көлемінің ұлғаюына, шетелдермен экономикалық алым-берімінің жиілеуі мен ауқымдануына қарай, оның теңіз тасымалына тәбеті де қауырт артты. Ғасыр басында ДСҰ-на кіргеннен кейін-ақ Қытай «әлем фабрикасына» айналып шыға келді де, «әлемге шығу» мемлекеттік стратегия болып бекітілді.

Алапат ауқымдағы және күн санап көлемдене берген Қытай тауарларын діндеген жеріне жеткізу, теңіз тасымалы сораптарын ашу, сол тауарлардың тиянақтар тұсы айлақтардағы сұранысты қанағаттандыру кезек күттірмес міндетке айналды. Сонан бастап Қытай жаңа теңіз жолдарына сүрен салу, жеті құрлықтың тұс-тұсындағы айлақ-порттарының акцияларын иемдену, оларды басқаруға қатысу және игеру жорығын бастап кетті. Әрине, ту басында салада тәжірибесі кемшіл, техникалық-технологиялық жабдануы шамалы, енді-енді әріптестік машығына кіріскен Қытай үшін бұл жеңіл болған жоқ. Сондықтан да, алғашында айлақтардағы құрылыс мердігерлігіне жегілу, порт жалдау, порттарды жабдықтауға инвестиция салу, әлемдегі Қытай тауарларының мол ұсынылар тұстарындағы айлақтардың акциялық пакетін иелену сияқты сынақтардан өтіп, ғасырдың екінші он жылдығынан бастап қанатын бірден кеңге жайып, солтүстік Америка, Еуропа, оңтүстік шығыс Азия жағалауларындағы ұрымтал айлақтар мен порттардың иегері немесе қатысушысы бола бастады. Түбекті елдерден айлақ немесе порт сатып алу немесе олардың неғұрлым үлесті акциясына ие болу, оларды басқаруға қатысу мемлекеттің, бизнес ортаның, жалпы Қытай мүддесінің түйінді позициясына айналды [3].

2008 жылдан бастап қаржылық қарымы бар және тиісті тәжірибе жинап үлгерген Қытайдың салалық компаниялары жершарының әр тұсындағы айлақтарға түрен сала бастады. «Бір белдеу, бір жол» стратегиясының көтерілуі Қытайдың аталмыш бағыттағы ізденісі мен жігеріне мүлде тегеуірінді серпін берді. Өйткені, тұтас әлем жұртшылығы халықаралық қауымдастыққа “бірге ақылдасу, бірге құру, бірге игіліктену” ұранымен әлемдік бастама атымен ұсынылған «Бір белдеу, бір жол» жобасын жылы қабылдады және оның пиғылына күдік келтірген жоқ. Сол себептен де, мемлекеттер жоба аясындағы Қытайдың ұсыныстарын үйірсек құптап, Қытайдың кірігуін инвестиция тарту мен өздеріндегі қаржы жетімсіздігін шешудің ыңғайлы мүмкіндігі санады.

Теңіз айлақтары бар мемлекеттер Қытайдың сәйкесті ұсыныстарын құптап, оның өз айлақтарын инвестициялауына, онан үлес алуына жіті келісті. Сонымен, 2013-2017 төрт-ақ жыл аралығында Қытайдың шетелдердегі айлақтарына жаңадан 52 айлақ қосылды. Бұл тұстағы Қытайлық инвестиция «Бір белдеу, бір жол» жағалауы өңірлеріндегі тасымал хабтары мен теңіз күрелеріне жататын айлақтарға құйылуымен қатар, жершарындағы стратегиялық теңіз күрелері мен маңызды теңіз айдындарын меңгеруге бағытталды. Мысалы, Гибралтар бұғазы, Парсы шығанағы, Бенгал шығанағы, Малакка бұғазы сықылды ғаламдық теңіз тасымалы-

ның соқпақты тұстарындағы қолқалы порттар мен айлақтарға инвестиция салу айырықша ескерілді. 2017 жылы мамыр айында шақырылған тұңғыш «Бір белдеу, бір жол» саммитінен кейін аталған стратегияның көзеулі мақсатына байланысты Қытай инвестициясы Қытайдың келешек жаһандық саудасының бағытты аймағы саналатын Еуропа мен Африкаға, соның ішінде Еуропа бағытындағы Жерорта теңізі мен Қаратеңізге, Африкадағы Гвинея шығанағына аунады. Осы тұстағы (2016-17 жылдар) Қытайлық ірі теңіз тасымалы субъектілерінің жершарындағы бірсыпыра маңызды айлақтардағы инвестициялау жағдайы мен үлесін кестеден-1 бағамдауға болады. [4].

1-кесте. Қытайлық ірі теңіз тасымалындағы инвестициялау жағдайы

Компания атауы	Порт атауы	Мемлекет	Үлес %	Инвестиция	Жағдайы
COSCO	Kumport	Turkia	26	370 млн\$	қолданыста
	Xingang	Singapor	49	/	салынуда
	Terminal	Greece	100	290 млн евро	қолданыста
	Piraeus	Netherlands	35	125 млн евро	қолданыста
	Euromax	UAE	90	738 млн евро	салынуда
	AbuDhabi	Italy	40	53 млн евро	салынуда
	Khalifa-II	Spain	51	203 млн евро	салынуда
CM DalianPort	Vado	Noatum	/	\$580 млн	салынуда
	Vado	Djibouti	/	\$580 млн	салынуда
Qingdao Port	Haifa New Port	Italy	16.5	1.745млн евро	салынуда
		Israel	/	/	салынуда
SIPG	Tanjong Priok	Indonesia	20	\$590 млн	тендерге қатысуда
Ningbo Zhoushan Port	Moora	Brunei	51	/	салынуда
		Pakistan	/	\$198 млн	салынуда
Beibu Gulf Port Group	Gwadar	Australia	99 жыл жалға	\$370 млн	қолданыста
China Merchants Port Holding	Darwin Port	Panama	/	\$900 млн	салынуда
Landbridge Group	Margaret IslandHarbor	Panama	/	/	салынуда
		Panama	/	/	салынуда
Hebei Port Group	Jambi Port	Indonesia	/	/	салынуда

Қытайлық айлақ шаруашылығындағы ең ірі субъектідерінің бірі China Merchants Group-тың (CMG) ресми сайтында жазылуынша, 2000 жылы Қытайлық компаниялар жүргізетін шетелдік айлақтар 10-ға жетпейтін. Ал 2019 жылға дейін Қытайдың сатып алған, тапсырыспен салған және көмекке салып берген, жалға алған айлақтар саны 101-ге жетіпті [5]. Олар жершарының 6 құрлығын тұтас қамтыпты. Мысалы, Азияда 37, Еуро-

пада 11, оңтүстік Америкада 9, Африкада 33, Аустралияда 5, Солтүстік Америкада 6. Соның ішінде тапсырыспен салғаны 55, сатып алғаны 14, инвестициялағаны 21, көмекке салғаны 6, жалдағаны 5 [6]. Қытайдың теңіз тасымалы саласындағы аса ірі операторының бірі China Merchants Group 2022 жыл бір жылдың өзінде Еуропа, Орта шығыс, Кариб шығанағынан 8 тамаша айлақтың акциялық пакетін қолға келтіріп, 27 мемлекеттен 68 айлақтың қатысушысына айналып үлгерді.

Енді бір ғана China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group) компаниясының мысалынан Қытайдың теңіз тасымалындағы ірге кеңейтуінен мәліметтер келтірейік. Аталған компания бизнес аясы теңіз тасымалы кластері, порттар шаруашылығы кластері, логистика кластері, жабдықтар өндіру және жабдықтау кластері, теңіз тасымалын қаржыландыру кластері, қызмет көрсету кластері, цифрландыру және инновациялау кластері сынды аса ауқымды салаларды қамтитын алып империя.

2022 жылдың 30 маусымындағы мәлімет бойынша, 113,47 млн тонналық тасымал әлеуетіне ие 1413 танкерге иелік етеді және осы көрсеткішпен жер шарындағы бірінші орында. Жер шарының әр түкпірінде 57 порт пен 50 контейнерлік терминалдың инвесторы, олардың жинап-тарату көлемі 132 млн TEU халықаралық стандартты контейнер жетеді.

Әлемде бірінші орында. Сондай-ақ компания жылына 28,3 млн тонналық көлеммен әлемдегі ең ірі танкерлерді отынмен қамдаушы саналады. Контейнерлерді жалға беру кәсібінен жер шарында 3-орында. Айлақтарды жабдықтандыру және танкерлерге өкілдік қызмет көрсету көлемі де жер шарының ең алғашқы легінде. Осындай жетісіктерінің арқасында COSCO Group, халықаралық теңіз тасымалын бағалаушы Alphaliner ұйымының бағалауынша тасымал көлемі бойынша әйгілі Mediterranean Shg Co (17.96%), Maersk (15.78%), CMA CGM Group (12.79%)-тардан кейінгі үшінші орынға жайғасып, жер шарындағы әлемдік теңіз тасымалының 10.80%-ін иеленді [7].

2022 жылғы аудиттік есеп бойынша күндік табысы 55.4 млн АҚШ долларына жетіп отырған тасымал алыбы Еуропа, түстік Америка, Орта шығыс, оңтүстік-шығыс Азия және Жерорта теңізі аймақтарындағы торапты айлақтарға инвестиция салу мен олардың үлесіне кіру арқылы ірге кеңейту талпынысын толастатқан емес. Оның нәтижесін мына кестеден көре аламыз. [4].

2-кесте. 2022 жылғы шетелдік компаниялардың аудиттік есебі

COSCO-ның шетелдердегі порттарға иелігі	Үлестік пакеті (%)	Көзеулі айлақ саны	Жылдық көзеулі өткізу қуаты (станд.конт.)	Порт тереңдігі (метр)
Piraeus. Greece	100	8	6,200,000	14.5-19.5
CSP Port of zeebrugge. Belgium	90	3	1,300,000	17.5
CSP Abu Dhabi.UAE	40	3	2,500,000	18
CSP Valencia.Spain	51	6	4,100,000	16
CSP Bilbao.Spain	39.51	3	1,000,000	21
CSP Qiankai.Peru	60	2	1,000,000	16-18
Suez canal.Egipet		2	6,200,000 тонна	14
Kumport.Turkie	20	8	5,000,000	17

Antwerp.Belgium	26	6	2,100,000	15-16.5
Xingang.Singapor	20	4	3,00,000	16
Busan.Korea	49	5	4,850,000	18
Seattle.USA	4.23	8	4,000,000	15-16
Euromax.Netherland	13.33	2	400,000	15.2
Jeddah Red Sea Terminal.	17.85	5	3,200,000	17.65
Saudi Arabia	20	11	5,200,000	18
Vado Refrigerated	40	2	250,000	14.5
Cargo Terminal.Inaly		2	600,000 поддон	14.1
Vado container termina.Italyl	40	2	860,000	17.25

Бұлардан тыс, 2019 жылы COSCO әйгілі «Singamas контейнерді» сатып алу арқылы, көнтейнер өндірісі нарығының 30%-іне ие әлемдегі екінші ірі контейнер өндірушісі болып шыға келді. 2021 жылдың ақырына дейін COSCO жершарының 37 аймағынан 46 портқа инвестиция құйып, 367 кеме тұрағын тұрақты жүргізіп келіпті. Оның ішінде Еуропаның ең үлкен аймағы – Роттердамдағы Омар портының /35%/, екінші ірі аймақ Белгиядағы Антверпен портының /20%/, үшінші ірі аймақ Германияның Гамбург аймағының /24.9%/ ірі үлескері саналады. Бұған әлемдегі ең ірі 10 аймақтың алдыңғы жетеуіне кіретін Қытайлық аймақтарды қосыңыз.

Сөйтіп, COSCO жершарының су айдынындағы 407 тасымал желісіне еркін қатынайтын, онымен 142 елдің ірілі-ұсақты 573 аймағына тауар жеткізетін транспорт алыбына айналып отыр. COSCO-ның шетелдердегі иелік етіп немесе үлестік есеппен жүргізуіне қатысып отырған аймақтардағы өткізу қабылеті 63.2 млн TEU-ға жетіпті. Мұны тәптіштеп таныстырып отыруымыздың мәні бір ғана COSCO-ның ірге кеңейту және ықпалын арттыру әрекеті арқылы Қытайдың ғаламдық экономикалық экспанциясының қарқыны мен стратегиялық жайылуына назар аударту болмақ. Неміс «Экономика апталығының» мәлімдеуінше, Еуропадағы ең ірі 20 аймақтың 11-інде Қытайдың үлесі бар, тұтас Еуропаның 14 портына Қытай компанияларының инвестициясы тартылған. Жершарындағы контейнерлі порттарының 1/4-іне Қытай иелік етеді [8].

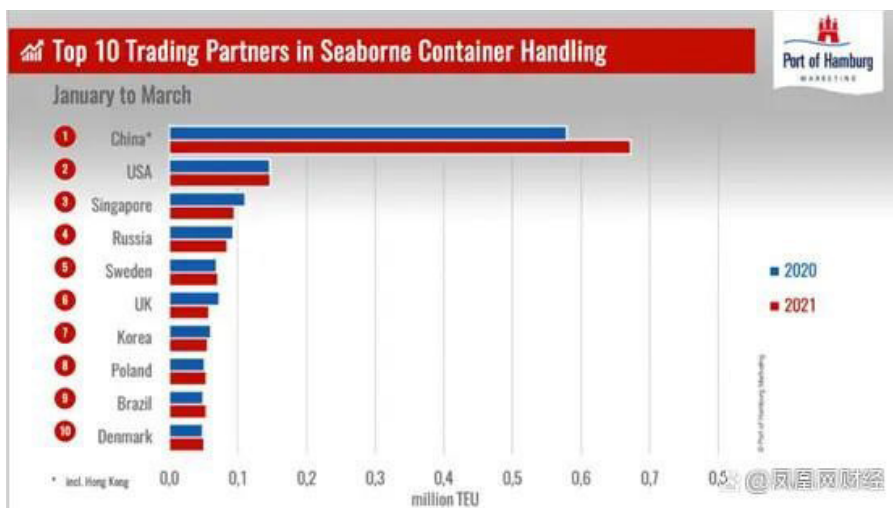
Қытайдың теңіз тасымалы нарығындағы өсу кезеңдеріне сәп салсаңыз, әр кезеңнің өсуі Қытайдың сол тұстағы өзіндік қуатына сай нақтылап отырған стратегиясының тікелей нәтижесі екендігін байқайсыз. Сонау әлсіз тұста шетелдердің аймақтарынан құрылыс жұмыстарын алып жүргізді, соңыра қуаттанып алған соң қаржы құйып, аймақтар мен порттарға үлескерлікке кірді, «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы күн тәртібіне қойылғаннан бастап аталған стратегия аясында тұтас аймақтарды сатып алуға кірісті. Осы COSCO-ның өзі «Қытай алыс мұхиттар тасымалы» және «Қытай теңіз тасымалы» дейтін екі компанияның біріктірілуінен пайда болған Қытайдағы алдыңғы 50-лікке кіретін мемлекеттік кәсіпорын болатын.

Екі іргелі компанияны біріктірудегі мақсаттың өзі мемлекеттің ұзақ болашақтық стратегиялық мүддесіне сай, ғаламдық мұхит жолдарындағы Қытайлық үлесті мейлінше арттыру және мұхит жолдарын меңгеру еді. Бұл түптің түбінде Қытайдың экономикалық ықпалын барынша кеңейту, әлемдік теңіз жолдарына қадағалауды қолға алу, сөйтіп әлемдік жетекшілікке еге болудың тетіктерін нығайту сынды миссияға қызмет ету

үшін еді. Өйткені, осынау айлақтардың немесе ондағы порттардың қолда тұруы, тасымалдаушысының қайсы елге тәуелділігіне қарамай, тұтас теңіз айдынындағы Қытайлық тауарлар айналымының «есіктен есікке» форматымен іркілссіз және жылдам іске асуын реттеудің таптырмас құралы болатын.

Ал Қытайлық тасымалдаушылар үшін, мейлі олардың да қайсы елге жалдануына қарамай, айлақтарға кедергісіз кіріп-шығуы мен жүк тиіп-түсіруіне, сөйтіп, тасымал қарқынын жылдамдағып, өзіндік құнын түсіруге, осы арқылы тіпті де көп клиенттер тартуын, елдің тұтас жершарындық сауда желісін қалыптастыруын қамтамасыз етер еді. Мысал үшін, немістің Гамбург айлағының қабылдайтын және жөнелтетін тауарларының 1/3-і Қытайға тиесілі болғандықтан, 2022 жылғы Қытай үкіметінің оны Германия концлері Шульцпен келіссөздің аса тиекті мазмұнына енгізіп, оның 35% үлесін алып қалуға барын салғанның сыры осында.

2-сурет. Контейнермен тасымалдау саласындағы 10 ірі сауда серіктестер



Өйткені, Гамбург портына ұласатын теміржол тораптарының тасымал қуатының тұтас Германияның 12%-ін ұстайтынын айтпағанда, портта 5700 логистикалық компания тіркелген-ді. Оның сыртында аталған портта әлемдегі ең ірі қойма қалашығы орын тепкен болатын. (fenghuangwangcaijing, 2022). Халықаралық теңіз саудасында айлақтар мен порттардың, тіпті, корабль тұрақтарының өзі табысты салаға жатады.

Әсіресе, олар халықаралық сауданың түйінді тұстарына орналасса, айналасына жайылу аумағы мейлінше кең болса, жинап-тарату қуаты барынша қарымды болса, оның әкелер пайдасы тіптен шаш етекпен. Мысалы, Грекияның Пирей портының 2016 жылы Қытайлық компанияның иелігіне өткен мезгілдегі өткізу қуаты 680 мың TEU болса, 2021 жылғы өткізу қуаты 5.32 млн TEU-ге жетіп, жершарындағы контейнерлік порттардағы реттік рейтингі 93 орыннан 32 орынға көтеріледі. Бұл Қытайлық компанияның табысының бірден 60%-ке өскенінен дерек береді.

3-сурет. Әлемдегі атақты теңіз порттары



Қытайлық инвесторлардың порттардың жүргізу құқына ие болуы, олардың кемелерді қабылдап-аттандыру, тауарларды тиіп-түсіру секілді қызмет көрсетуден табыс тауып қана қоймай, кәсіп ауқымын тауарларды сақтау, транзит-логистикалық бағыттарына кеңейту арқылы жеткізу тізбегін дәнекер еткен логистикалық желі жасақтауға өте тиімді мүмкіндік болар еді. Қытайлық теңіз тасымалы компанияларының айлақтар мен порттардың үлескерлігіне қол жеткізу немесе оларға инвестиция құюмен шектеліп қалмай, сол порттарды төңірегінде және алыс шетелдермен тұтастыратын теміржол желілеріне инвестиция салуының сыры да осында жатыр.

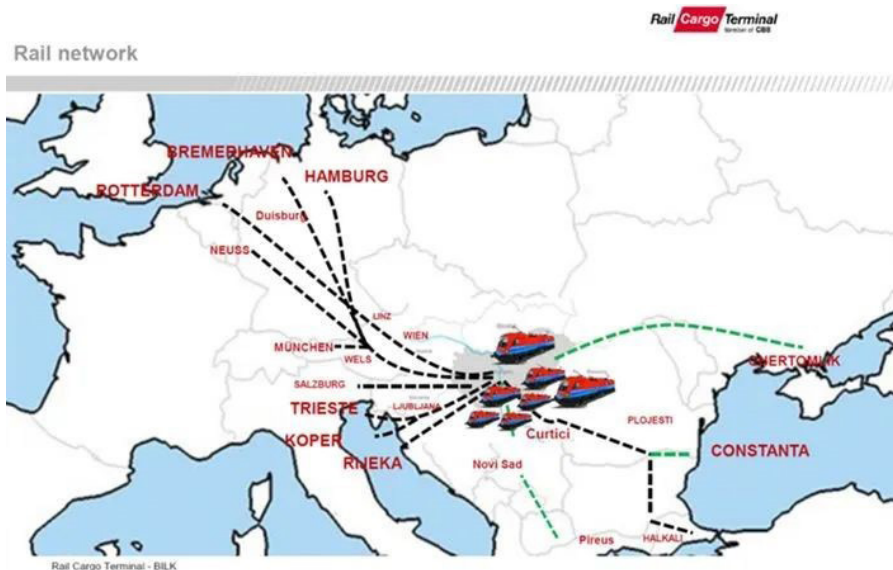
Мысалы сол COSCO 2019 жылы қарашада Пирейдегі Еуразия теміржол логистикалық компаниясының 60%-тік акциясын сатып алады да, Еуропада теміржол саласын жүргізуге қатысу сертификатына ие болады. Іле-шала Будапештің RCT-BILK вокзалын сатып алады.

Сөйтіп, Пирей, Риека, Коппел, Гамбург, Тилиас порттарынан Будапешке қатынайтын теңіз-күрлық қосар тасымал шаруашылығына жол ашып алды. 2021 жылы тура осы мақсатта Испанияның Logitren теміржол кәсіпорынынның 51% акциясын сатып алды [4]. Демек, COSCO-ға тиесілі Азия бағытынан жеткізілетін тауар ендігари Гибралтар бұғазын айналып жүрмей-ақ, өзі басқарып отырған Бильбау портынан жағаға шығарылып, бірден солтүстік және батыс Еуропаға жөнелтіледі деген сөз.

Мұндай нұсқа өз кезегінде Қытайлық компаниялардың өз ықпалындағы теңіз күрелері мен айлақтар желісін тиянақ етіп, желілдендіру және аймақтандыру моделімен есіктен есікке жеткізу желілерін кеңейте түсуіне мол мүмкіндік ұсынары сөзсіз. Демек, бұл да мемлекеттің экономикалық

мүддесімен қоса стратегиялық, геосаяси ұтысын арттыруға пайдасын тигізер ұтымды тәсіл.

4-сурет. Теңіз порттарының жолдары



Ұсынылғанына 10 жыл толған «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы осы мерзімде кем-кетігін толықтап, мазмұнын байытып, бірыңғай және кешенді жоба ретінде сомдалып келеді. Бастапқы кезде «Жібекжолы экономикалық белдеуі» бағытындағы құрлықүстілік «6 дәлізге» маңыз берілсе, екінші мәрте шақырылған «Бір белдеу, бір жол саммитінен» кейін теңіздегі «көп елдегі көп айлақпен» байланысу дәріптеле бастады.

Қытайдың 2021-2025 жылдарындағы дамуы көзделген «14-ші бес жылдық даму жоспарына» аталған стратегияны орындаудың «6 дәліз, 6 жол, көп елдегі көп айлақ» тұжырымдамасы енгізілді. Мұндағы «6 дәліз» Қытай-Моңғолия-Ресей, Жаңа Еуразия көпірі, Қытай-Орта Азия-батыс Азия, Қытай-Үндіқытай түбегі, Қытай-Пакстан, Бенгалия-Қытай халықаралық ынтымақтастық дәліздерін меңзесе, «6 жол» теміржол, тасжол, теңізжолы, әуежолы, құбыржолы және ғарыштық кешенді информация желісін көрсетеді.

Ал «көп елдегі көп айлақ» «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы ауқымында Қытаймен ынтымақтастыққа кіріскен елдерді, сондай-ақ теңіз күрелеріндегі қауіпсіз тасымалды қамтамасыз етуге қуатты ынтымақтас порттармен байланысты бекемдеуді дәріптейді. Қытай төрағасы теңіздегі қуатты елге айналуы «Қытай арманын» іске асырудың «ірі стратегиялық міндеті» екенін қайталап ескертіп келеді. ҚКП органы «Ақиқат» журналының жазуынша, Порттар Си Цзиньпиннің көкейінде аса салмаққа ие.

Көптеген халықаралық алаңдарда Си Цзиньпин порттарды «Бір белдеу, бір жол» құрылысындағы мығым “тіреуіш” немесе маңызды “дәнекер” есебінде суреттейді» [10]. Демек, Қытай қуатты құрлықтық мемлекетпен

қоса күшті теңіз еліне айналу пиғылынан айнымасы анық. Осы бағытта ол үшін айлақтар мен порттардың маңызының арта түсері, сәйкесінше оларды қолға түсіру мен оларға иелік жүргізу талпынысын үдете түсері тіпті кәміл.

Теңізге шығар жолы тұйық ел есебінде «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы аясында Қазақстанның ғаламдық мұхит күрелеріне шығуы үшін ыңғайлы мүмкіндік ашылып отыр. Мұның мысалын Қазақстан мен Қытайдың «Лияньюнгань логистикалық ынтымақтастық базасынан» көруге болады. Ол база еліміз үшін Қытай мен Тынық мұхиттың батыс жағалауларындағы елдердің тауарларын «Бір белдеу, бір жол» шеңберінде Қытай-Еуропа құрамалары арқылы Қазақстан территориясынан өтуіне жол ашып, Қазақстанның қомақты транзиттік табыс табуына мүмкіндік сыйлағанымен ғана құнды емес, Қазақстанның қазба байлықтары мен шикізаттық ресурстарын қарсы бағытпен Шығыс Азия, Оңтүстік-шығыс Азия, Латын Америкасы, АҚШ пен Канадаға жеткізілуіне төте және арзан жол ұсынуымен де пайдалы. Қазір Қазақстан «Жаңа Еуразия көпірінен» сырт «Орта дәліз», яғни Каспи теңізі арқылы Еуропаға шығудың жолын белсене қарастыруда.

«2023 жылы қарашаның соңында өткізілген Еуропадағы қауіпсіздік және ынтымақтастық ұйымы (OSCE) министрлерінің 30 кезекті басқосуында Қазақстан сыртқы істер министрі Мұрат Нұртілеу «Қазақстан маңызды инфрақұрылымдық жобаларды жасақтауға 35 млрд АҚШ долларын жұмсап отыр, әсіресе Орта дәліз бағытына. Орта дәліз Қытаймен Еуропаны байланыстырып, жан-жақтылы сауда мен инвестициялық ынтымақтастыққа жаңа жол ашып берді», деп мәлімдеді. Қытай тарапы да аталған дәлізге қолдау көрсететінін бірнеше мәрте жеткізген болатын. Демек, теңдік, ынтымақтастық, бірге игіліктену сықылды «Бір белдеу, бір жол» принциптеріне сүйене отырып, Каспидегі инфрақұрылымдық жобаларға Қытай инвестициясы мен технологиясын, басқару тәжірибелерін тартуға әбден болады.

Қорытынды

Үшінші мәрте «Бір белдеу, бір жол» саммитінде мәлімделгеніндей, Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» стратегиясына әртүрлі деңгейде үн қатқан мемлекеттер 152-ге жетіп, халықаралық ұйымдар саны 32-дан асыпты. Жаңа көркейіп келе жатқан елдер мен қаржыға аса мұхтаж дамушы елдердің стратегия аясындағы жобаларға қызығушылығы мен мүдделілігі жоғары. Стратегия ауқымындағы инвестиция көлемі 1 трлн АҚШ долларынан асып, ірілі-ұсақты 3000-нан астам жоба қаржыландырылыпты. Қытай жобаға қатысушы елдермен әрдеңгейлі дипломатиялық санаттарды құра отыра «Бір белдеу, бір жол» стратегиясын олардың ұзақ немесе орта мерзімге бекітілген стратегияларымен өбістіру, олардың ірі мемлекеттік жобаларын «белдеу, жол» стратегиясы аясына кіріктіру, инфрақұрылымдық жобаларын инвестициялау немесе несие бөлу, өндіріс қуаттары бағытындағы ынтымақтастықты жолға қою, соңғы жылдары көтеріліп жатқан «жасыл жібекжолы», «цифрлы жібекжолы», «жібекжолы туризмі» сияқты сан-салалы тәсілдермен «Бір белдеу, бір жол» стратегиясының географиялық аясын кеңейтіп, ынтымақтастық

денгейін көтере түсуге талпынып келеді. Соның қатарында осы мақалада сөз болған теңіз жағасындағы елдердің айлақтары мен порттарын басқаруға алу, сатып алу немесе оларды инвестициялау сықылды тәсілдер де өте ұтқыр қолданылды. Алайда, Қытайдың жершарындағы айлақтарға назары халықаралық қауымдастықтың, әсіресе, құрлық елдерінің назарына іліге бермейді. Мысалы, Қытай мен Еуропаны жалғап жатқан еліміз үшін Қытайдың сонау мұхит жағалауларындағы айлақтарда жасап жатқандары және оның ықпалдары онша ұрымтал мәселе сезіле бермесі анық. Алайда, құрлықтағы энергия тасымалы бағытындағы терістік көршіге тәуелділіктен құтылудың қамы, елдің транзиттік және логистикалық әлеуетін аша түсу, өңірлік бәсекелестікте ырықты орынға ұмтылу тұрғысынан Ақтау-Баку-Жейхан-Еуропа бағытындағы тасымал әлеуетін ашуға ұмтылып жатқан Қазақстан үшін Қытайдың айлақтарды инвестициялау және оларды жүргізу аясындағы технологияларына, инновациясына, тәжірибесіне мақалада келтірілген мысалдардың сабағын ескере отыра жүгіну артықтық етпесе керек.

Қаржыландыру: Бұл мақала ҚР Ғылым және жоғары білім министрлігінің гранттық қаржыландыруымен Р.Б.Сүлейменов атындағы Шығыстану институтының базасында жүзеге асып жатқан № АР14870832 «Китайская инициатива «Пояс и Путь» и геоэкономические интересы Казахстана» атты ғылыми жобасы ауқымында орындалды.

ӘДЕБИЕТТЕР:

1. Shi Zhan: «为什么海军命令并不总是给予自由?», 16.07.2005. // <http://mp.weixin.qq.com/s/ltOvETCOT1dWExIRUXqV9A> (қаралған күні: 10.05.2024)
2. «Journal of the University of International Relations, No4, 25.12.2000. // http://gjaqyj.cnjournals.com/ch/reader/download_pdf_file.aspx?j3509AE1Aournal_id=gjaqyj&file_name=1A66C3509AE1A89BF3A26DD428F2DC42517479D18E1EFC888DDFA20038C595B9DBA353D575FD9F7D87D1FA2EC13D7A74B9160DDA4AC2D95A0B3FB3022F330C2D&open_type=self&file_no=200004012 (қаралған күні: 12.05.2024)
3. Port.yunfei89.com, «毛里塔尼亚努瓦克肖特港» 12.04.2000. // <http://Port.yunfei89.com/country145/mrnou.html> (қаралған күні: 10.05.2024)
4. Zhengjiuclub, «采购欧洲港口和铁路: 日赚3.6亿元的中国公司实现了壮举», 23.02.2022. // <https://mp.weixin.qq.com/s/SjGe4ApCXygnJSK6haJylg> (қаралған күні: 10.05.2024)
5. VOA, «中国正在60多个国家投资港口·“不割刀尖”地夺取世界战略走», 17.08.20217 // <http://www.voachinese.com/a/china-port-expansion-20210830/6078881.html>. (қаралған күні: 10.05.2024)
6. Li Humei, «中国海外港口数据分析», Journal of Global Change Data & Discovery, Vol.3 No. 03.09.2019. // <http://www.aircas.cas.cn/dtxw/kydt/202004/W020200428592858608128.pdf>. (қаралған күні: 10.05.2024)
7. Hstong.com, «全球100家最大的航运公司», 15.02.2023. // <http://www.hstong.com/news/detail/23040715171378524> (қаралған күні: 10.05.2024)
8. Ministry of commerce peoples republic china, «Еуропадағы алдыңғы 20 порттың 11-іне Қытай үлескер», 14.11.2021. // <http://tradeinservisec.mofcom.gov.cn/article/news/gjxw/202104/115956.html> (қаралған күні: 10.05.2024)
9. Fenghuangwangcaijing, «海上之王” 中远聚焦欧洲第三港», 18.11.2022. // <http://tradeinservisec.mofcom.gov.cn/article/news/gjxw/202104/115956.html> (қаралған күні: 10.05.2024)
10. Qstheory.cn, «习近平多次访问希腊港口有何秘密», 25.03.2019. // http://www.qstheory.cn/zdwx/2019-11/12/c_1125221238.html. (қаралған күні: 10.05.2024)

REFERENCES:

1. Shi Zhan: «Weishenme haijun mingling bing bu zong shi jiyu ziyou?» , 2005.04.16 <http://mp.weixin.qq.com/s/ltOvETCOT1dWEXlRUXqV9A> (accessed: 10.05.2024)
2. Journal of the University of Internanional Relations, No4. 2000.12.25 // http://gjaqyj.cnjournals.com/ch/reader/download_pdf_file.aspx?j3509AE1Aournal_id=gjaqyj&file_name=1A66C3509AE1A89BF3A26DD428F2DC42517479D18E1EFCA88DDFA20038C595B9DBA353D575FD9F7D87D1FA2EC13D7A74B9160DDA4AC2D95A0B3FB3022F330C2D&open_type=self&file_no=200004012 (accessed: 12.05.2024)
3. Port.yunfei89.com, «Maolitaniya nu wa ke xiao te gang» [Port of Nouakchott, Mauritania], 2000.04.12 // <http://Port.yunfei89.com/country145/mrnou.html> (accessed: 10.05.2024)
4. Zhengjiuclub, «Caigou ouzhou gangkou he tielu: ri zhuan 6.3 yi yuan de zhongguo gongsi shixianle zhuangju» [Sourcing European ports and railways: Chinese companies earning 360 million yuan a day have achieved a feat], 2022.02.23 // <https://mp.weixin.qq.com/s/SjGe4ApCXygnJSK6haJylg> (accessed: 10.05.2024)
5. VOA, «Zhongguo zhengzai 60 guo ge guojia touzi gangkou , bu ge dao jian de duoqiu shijie zhanlue» [China is investing in ports in more than 60 countries, seizing the world's strategic opportunities without cutting the knife], 2021.08.17 // <http://www.voachinese.com/a/china-port-expansion-20210830/6078881.html> (accessed: 10.05.2024)
6. Li Humei, «Zhongguo haiwai gangkou shuju wenxu» , [Analysis of China's overseas port data] Journal of Global Change Data & Discovery, Vol.3 No.3 2019.09.03 // <http://www.aircas.cas.cn/dtxw/kydt/202004/W020200428592858608128.pdf> (accessed: 10.05.2024)
7. Hstong.com, «Quanqiu 100 jia zui da de hangyun gongsi» [The world's 100 largest shipping companies], 2023.02.15 // <http://www.hstong.com/news/detail/23040715171378524> (accessed: 10.05.2024)
8. Ministry of commerce peoples republic china, «Europadagy aldyngy 20 porttyn 11-ne Kytai ulesker» [China accounts for 11 of the top 20 ports in Europe] 2021.11.14 // <http://tradeinserviseq.mofcom.gov.cn/article/news/gjxw/202104/115956.html> (accessed: 10.05.2024)
9. Fenghuangwangcaijing, «"Haishang zhiwang" zhongyuan jujiao ouzhou de san gang» [«King of the Sea» COSCO focuses on the third port in Europe], 2022.11.18 // <http://tradeinserviseq.mofcom.gov.cn/article/news/gjxw/202104/115956.html> (accessed: 10.05.2024)
10. Qsttheory.cn, «Xi Jinping duo ci fangwen xila gang kou you he mimi?» [What's the secret behind Xi Jinping's repeated visits to Greek ports?], 2019.03.25 // http://www.qsttheory.cn/zdwz/2019-11/12/c_1125221238.html (accessed: 10.05.2024)

Мақаланың редакцияға түскен күні: 23-08-2024

Мақаланың жарияланған күні: 27-09-2024