

Торайғыров университетінің  
ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ  
Торайғыров университет

---

# ТОРАЙҒЫРОВ УНИВЕРСИТЕТІНІҢ ХАБАРШЫСЫ

Гуманитарлық сериясы  
1997 жылдан бастап шығады



# ВЕСТНИК ТОРАЙҒЫРОВ УНИВЕРСИТЕТА

Гуманитарная серия  
Издается с 1997 года

ISSN 2710-3439

---

№ 4 (2020)

Павлодар

**НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ**  
**Торайгыров университета**

**Гуманитарная серия**  
выходит 4 раза в год

---

**СВИДЕТЕЛЬСТВО**

о постановке на переучет периодического печатного издания,  
информационного агентства и сетевого издания

KZ46VP400029271

выдано

Министерством информации и общественного развития  
Республики Казахстан

**Тематическая направленность**  
публикация материалов в области истории,  
правоведения и общественных наук

**Подписной индекс – 76131**

---

**Бас редакторы – главный редактор**

Бегимтаев А. И.

*к.полит.н.*

Заместитель главного редактора

Шамшудинова Г. Т., *доктор PhD,*

*ассоц. профессор*

Ответственный секретарь

Турлыбекова А. М., *к.и.н., ассоц. профессор*

**Редакция алқасы – Редакционная коллегия**

Акишев А. А.,	<i>д.полит.н., профессор;</i>
Алтыбасарова М. А.,	<i>к.полит.н., доцент;</i>
Ветренко И. А.,	<i>д.полит.н., профессор (Россия);</i>
Шашкова Я. Ю.,	<i>д.полит.н., профессор, (Россия)</i>
Дронзина Т. А.,	<i>д.полит.н., профессор (София, Болгария)</i>
Абдикакимов М. Т.,	<i>доктор PhD</i>
Ермаханова С. А.,	<i>к.социолн.;</i>
Сағиқызы А.,	<i>д.филол.н., профессор;</i>
Кожамжарова М. Ж.,	<i>к.филол.н.;</i>
Ахметова Г. Г.,	<i>к.филол.н., профессор;</i>
Уызбаева А. А.,	<i>доктор PhD;</i>
Аубакирова С. С.,	<i>доктор PhD</i>
Альмуханов С. Х.,	<i>к.филол.н., профессор;</i>
Кадыралиева А. М.,	<i>доктор PhD;</i>
Манасова М. М.,	<i>доктор PhD;</i>
Ахмеджанова Г. Б.,	<i>д.ю.н., профессор;</i>
Олжабаев Б. Х.,	<i>к.ю.н., ассоц. профессор;</i>
Ишеков К. А.,	<i>д.ю.н., профессор (Россия);</i>
Таштемханова Р. М.,	<i>д.и.н., профессор;</i>
Азербасев А. Д.,	<i>доктор PhD;</i>
Шокубаева З. Ж.	<i>(тех. редактор).</i>

---

За достоверность материалов и рекламы ответственность несут авторы и рекламодатели  
Редакция оставляет за собой право на отклонение материалов

При использовании материалов журнала ссылка на «Вестник Торайгыров университета» обязательна

<https://doi.org/10.48081/VYDU1013>**Г. У. Биримкулова<sup>1</sup>, Г. Т. Уранхаева<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Л. Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,  
Қазақстан Республикасы, Нұр-Сұлтан қ.,

<sup>2</sup>«Тұран» университеті,  
Қазақстан Республикасы, Нұр-Сұлтан қ.

## **ЕУРОПАЛЫҚ ОДАҚ ЖӘНЕ ҚЫТАЙ: ЖІБЕК ЖОЛЫ БАҒЫТЫНДАҒЫ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ БАЙЛАНЫС**

*Мақалада Қытай соңғы онжылдықтардағы әлемдік оркениет тарихындағы ең өршіл көлік жобаларының бірі – «Бір белдеу, бір жол» немесе «жаңа Жібек жолы» бағдарламасының іске асырылуы туралы жариялады. Ол Қытайды Еуропамен байланыстырып, Еуразия құрлығының экономикалық ынтымақтастығын одан әрі нығайтуы керек.*

*Еуропалық Одақ елдері және Қытай Халық Республикасы арасындағы «Батыс Еуропа мен Батыс Қытай» жобасының Жібек жолы бойындағы елдердің ішіндегі Қазақстан өңірлерін дамытудағы ролі мен маңыздылығы қарастырылады. Сонымен қатар, автор осыдан бірнеше жыл бұрын Қазақстанда Қытайдан Батыс Еуропа елдеріне жол бойындағы маңызды халықаралық көлік және транзиттік тораптардың біріне айналдыру нұсқасы белсенді талқылана бастаған жобаға тоқталады.*

*Батыс елдерін Шығыс елдерімен байланыстыратын ежелгі және орта ғасырлардағы сауда жолдарының жүйесі Ұлы Жібек жолы деп аталады. Көптеген әдебиеттер оның пайда болуы мен жұмыс істеу проблемасына, әртүрлі дәуірлерде тасымалданатын тауарлардың сипатына, сауда байланыстарын жүзеге асырудағы жекелеген аймақтық орталықтардың маңыздылық дәрежесін көрсетуге арналған. Ұлы Жібек жолының Еуразия халықтарының мәдени өзара іс-қимылындағы ролі туралы мәселе аз зерттелген.*

*Бұл ретте Жібек жолы бойынша қытай тауарлары керуендермен Ресей мен Еуропалық мемлекеттерге жеткізілгені туралы ежелгі тарихқа да сілтеме жасалған. Қазақстан Республикасына Еуропалық*

*Одақ пен Қытай қарым-қатынастарының «Батыс Еуропа мен Батыс Қытай» жобасы аясындағы ықпалы мен әсеріне талдау жасаған.*

*Кілтті сөздер: Еуропалық Одақ, Қытай Халық Республикасы, Қазақстан, Халықаралық көлік дәлізі, «Батыс Еуропа мен Батыс Қытай».*

### **Кіріспе**

«Жібек жолы» экономикалық белдеуі (ЖЖЭБ) – Бірыңғай Еуразиялық сауда-экономикалық кеңістік пен трансконтиненталдық көлік дәлізін қалыптастыруды көздейтін қазіргі заманғы Қытай жобасы. «XXI ғасырдың теңіз Жібек жолы» жобасымен бірге ЖЖЭБ «Бір белдеу, бір жол» бастамасын құрайды». Оны құру идеясын ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин 2013 жылғы қыркүйектегі Қазақстанға мемлекеттік сапары кезінде ұсынған болатын. Бірыңғай көлік инфрақұрылымын құрудан басқа, жоба кедендік ынтымақтастықты кеңейтуді, елдер арасындағы қаржылық операциялардың ауқымын кеңейтуді, әртүрлі өңірлік ұйымдардың жанынан қаржы институттарын құруды көздейді

Қытайдан Еуропаға баратын сауда бағыты 1877 жылы Ұлы Жібек жолы деп аталды. Тұжырымдаманы неміс географы Фердинанд фон Рихтофен енгізді, ол б.з. д. II ғасырдан бастап осылай жұмыс істеген керуен бағыттарын Қытайдан Еуропаға атауды ұсынды.

Жол, сауда, елдің гүлденуі-бұл үш ұғым ғасырлар тығыз байланысты болды. Ұлы Жібек жолының тарихы бүгінгі күні өзара тиімді тәжірибе ретінде қарастырылуда. әртүрлі елдер халықтарының бейбіт мәдени қарым-қатынасы. Бүгін Ұлы Жібек жолының бұрынғы керуен жолдары мен бағыттары қазіргі темір және автомобиль халықаралық көлік тораптарына қосылған жолдарына айналды. Қазақстанның геосаясилық тұрғыда Қытай Халық Республикасымен (ҚХР) және Еуропалық Одақ (ЕО) елдері арасында орналасуы өте сақ әрі белсенді түрде сыртқы саясат жүргізуге мәжбүрлейді. Сонымен қатар, әлемдік ойыншылардың арасындағы қарым-қатынасты шеберлікпен үйлестіре отырып, әлі күнге дейін ел арасындағы жаһандық қақтығыстарға араласудан аулақ болуға мүмкіндік берді.

Посткеңестік кеңістікте жаңа тәуелсіз мемлекеттердің пайда болуымен қатар әлемдік халықаралық қатынастар процессінде көптеген өзгерістер болды. Орталық Азия елдері тәуелсіздік алғаннан кейін мемлекет өз ұлттық мүдделерін қудалай бастады. Орталық Азия өңірі соның ішінде Қазақстан-әлемдік державалар үшін экономикалық және саяси маңызды аймақ болды. Ресей, Қытай, АҚШ, Түркия, Иран, Жапония, Үндістан және ЕО елдері үшін Қазақстан халықаралық аренадағы маңызды өңір болды.

**Осы зерттеудің мақсаты** «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» Халықаралық көлік дәліз аясында ҚХР және ЕО елдерінің қарым-қатынасының Қазақстанның сыртқы саясатына ықпалы және үш елдің экономикалық қатынасын іске асыру және стратегияларды егжей-тегжейлі зерделеу мүдделерді, мақсаттар мен құралдарды қарау болып табылады

Зерттеудің мақсатын айқындау үшін келесі міндеттер қойылды:

– Әлемдік деңгейдегі саяси оқиғалардың шетелдік ақпарат құралдарында талқылану деңгейін саралау. Шетел бұқаралық ақпарат құралдарындағы саяси медиаконтенттің берілу, жеткізілу тәсілдерін анықтау. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» мегажобасының әлемдік ақпарат құралдарында берілген материалдардың контекстінде қалыптасқан қоғамдық пікірді анықтау.

**Зерттеу әдістері.** Зерттеу салыстыра-салғастыра талдау принциптеріне негізделген. Мәселелерді объективті жариялау мақсатында салыстырмалы зерттеулер қолданылды, контент-талдау жүргізілді.

Еліміз тәуелсіздік алғаннан бері Қытаймен стратегиялық ынтымақтастығы барлық бағыттар бойынша белсенді дамып келеді. Сол кезеңнен бері Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев, Қазақстан Республикасы Президенті Қ.Тоқаев мырза мен Қытай Халық Республикасының Председателі Си Цзиньпин 18 рет кездескені, екіжақты қарым-қатынастардың жоғары деңгейде екенін айғақтайды. Аталған мерзім ішінде елдер арасында жалпы сомасы 67 млрд. АҚШ долларын құрайтын 127 келісім шартқа қол қойылды. 2020 жылы тауар айналымы 10,5 млрд. АҚШ долларын құрады, бұл 2019 жылға қарағанда 32,6 пайызға артық. Қазіргі уақытта 363 млн. АҚШ доллары сомасын құрайтын алты Қазақстан Қытай арасындағы жоба пайдалануға жоспарланып отыр [1]. Қытай бұрынғысынша екінші ірі сауда серіктесі, көлемі жағынан екінші экспорттық нарық және Қазақстандық тауарлардың ірі импорттері болып табылады.

Сауда басымдықтары тұрғысынан Қазақстан, әрине, Қытай үшін маңызды импорттаушы болып табылмайды: ҚХР-ның импорттық сатып алуларындағы Қазақстандық өнімнің үлесі шамамен 0,3 пайызды құрайды. Отандық нарық Қытай үшін де маңызды емес (Қытай экспортының 0,4 пайызы) [2]. Бірақ Қазақстан – Шыңжаң Ұйғыр Автономиялық ауданының негізгі сауда серіктесі және осы өңірде жұмыс істейтін бизнес ынтымақтастықты кеңейтуге мүдделі әрі Қытай мемлекеті осы өңірде сауда және әр сала бойынша қарым-қатынас танытуға қызығушылық танытуда. Бұл жерде айта кететін нәрсе басқа мемлекетпен қатар Қазақстан энергоресурстарына Қытай қызығушылығы жылдан жылға артуда.

Қытайға экспорттық жеткізілімдердің шикізаттық бағыттылығы Қытай тарапының Қазақстанның отын-энергетикалық секторына

инвестициялық қызығушылығын, оның ішінде энергия ресурстарына өсіп келе жатқан сұраныс аясында негіздейді. ҚХР құрлықта және шельфте мұнай өнімдерін барлау мен өндіруге, мұнай және газ құбырларын салуға, бірлескен кәсіпорындар құруға ірі инвестициялар есебінен Қазақстанның энергетикалық секторында өзінің қатысуын күшейтеді. Мәселен, 1997 жылдан бастап 2017 жылға дейін Қазақстанның мұнай-газ жобаларына CNPC (Қытай ұлттық мұнай-газ корпорациясы) инвестицияларының жалпы сомасы 42 миллиард АҚШ долларынан асты, мемлекет бюджетіне салық төлемдерінің жалпы сомасы 40 миллиард АҚШ долларынан асты.

Қазақстан мен Қытай арасындағы индустриялық-инвестициялық ынтымақтастық аясында жалпы сомасы 26,2 миллиард доллардан асатын 51 бірлескен ауқымды жобаны жүзеге асыру көзделіп отыр. Бұл химия өнеркәсібі, тау-кен металлургия секторы, машина жасау, инфрақұрылым, энергетика, агроөнеркәсіптік кешен, жеңіл өнеркәсіп, мұнай өңдеу, құрылыс материалдары өндірісі мен ақпараттық технологиялардағы жобалар. Олардың ішінде қазіргі уақытта 158 миллион доллар сомасына бес жоба іске қосылды, бұл мемлекет басшылары деңгейінде қол жеткізілген келісімді іске асырудың төмен қарқынының куәсі [3].

Алдағы жылдары ҚХР-дан Қазақстанға инвестициялық ағын көп мөлшерде «Белдеу және жол» бастамасын іске асырумен анықталатын болады. Қытайдың инфрақұрылымдық серіктес ретіндегі белсенділігі күшейтіледі. Price Waterhouse Coopers болжамына сәйкес 2020 жылға қарай Қазақстан аумағы арқылы тауарларды тасымалдаудың транзиттік қабілеті жылына жиырма минуттық баламада (TEU, контейнерлер) 1,7 млн. бірлікке дейін өседі. Өсім негізінен ИПП бойынша міндеттемелерді іске асыру есебінен жүзеге асырылатын болады, өйткені бастама «Нұрлы Жол» инфрақұрылымдық даму бағдарламасымен ұштасқан [4].

2018 жылы Астана экономикалық форумы аясында жасалған ҚХР мен Еуразиялық экономикалық одақтың сауда-экономикалық ынтымақтастығы туралы келісімді іске асыру шеңберінде елдердің өзара іс-қимылы келешекті болып табылады. Жалпы Қытайдың стратегиялық, өркениеттік ойлауы өз шекарасында «ортақ тағдыр қауымдастығын» қалыптастыру стратегиясында, сондай-ақ «белдіктер мен жолдар» бағыттары бойынша көрініс тапты. Ресей зерттеушілері «Ресей бұл қауымдастыққа кірмейді» деп мәлімдейді.

Қытайдың оң имиджін қалыптастыруға ҚР-да білім беру және ақпараттық қызмет көрсететін төрт Конфуций институты (Астана, Алматы, Ақтөбе және Қарағанды қалаларында) жұмыс істейді. Бірақ бұл институттардың мәселесі Қазақстандық тарап үшін олардың қызметтері заң жүзінде жазылмаған. Олар дипломатиялық арналар бойынша жұмыс

жүргізеді. Оның арқасында Қытай ЖОО-да ҚР-дан 13 мыңнан астам студент білім алуға [5].

Өзінің саяси бағытына байланысты Қытай Орталық Азия елдерімен, атап айтқанда, өңірдегі негізгі серіктес ретінде Қазақстанмен тығыз қарым-қатынаста. Екі жақ та қарым-қатынасқа қызығушылық танытады, алайда ҚР үшін осындай қуатты экономикалық және саяси салмақты алатын көршімен ынтымақтастық Қытай-Ресей-ЕО үшбұрышында қалыптасатын шиеленісті ескеруді талап етеді. Қытай ұсыныстары мен бастамаларында қамтылған барлық көрінетін артықшылықтар кезінде, бірінші кезекте прагматизм түсінігін басшылыққа алу және ұзақ мерзімді тәуекелдерді мұқият бағалау қажет.

ЕО елдері ҚР-ның бірінші сауда әріптесі болып қалады, оның үлесіне елдің сыртқы саудасының үштен бірінен астамы келеді. Өз кезегінде Қазақстан ЕО үшін өңірдегі негізгі серіктес болып табылады. Жалпы тауар айналымы ЕО-ның Орталық Азияның қалған елдерімен барлық тауар айналымынан асып түседі. Мысалы, 2017 жылы ол 23 млрд. еуроны құрады [6]. ҚР ЕО-ға экспорты басқа да пайдалы қазбалармен, химия өнеркәсібі өнімдерімен және азық-түлік тауарларымен қатар мұнай-газ секторының өнімдерінен толығымен тұрады. Қазақстан ЕО-дан машина және көлік жабдықтарын, дәрілік препараттарды, сондай-ақ химиялық өнімдерді, Пластмасса бұйымдарын, медициналық жабдықтар мен жиһаздарды импорттайды. ЕО Қазақстандағы ірі шетелдік инвестор болып табылады: оның үлесіне біздің елімізге тікелей шетелдік инвестициялардың 50 пайыздан астамы келеді. 350-ден астам қазақстандық жоба ЕО-ны 180 млн еуро сомасында қаржыландырды [6]. Бұл жобалар, атап айтқанда, аймақтық және жергілікті билік органдарының әлеуетін нығайтуға, сот жүйесін реформалауды қолдауға және әлеуметтік және экономикалық реформаларды енгізу мақсатында мемлекеттік сектордың әлеуетін нығайтуға бағытталған. 2007 жылдан 2013 жылға дейінгі кезеңде ЕО дамыту мен ынтымақтастыққа жәрдемдесу құралы шеңберінде жалпы сомасы 74 млн еуро болатын елеулі екі жақты жобалар іске асырылды [2]. 2015 жылғы 21 желтоқсанда Астанада Еуропалық Одақ пен Қазақстан кеңейтілген серіктестік және ынтымақтастық туралы келісімге қол қойды. Айта кету керек, бұл ЕО Орталық Азиядағы әріптестердің бірімен қол қойған алғашқы келісім. Халықаралық құқықтық база қабылданғанға дейін өзара іс-қимыл үшін 1999 жылғы әріптестік пен ынтымақтастық туралы келісім болды. Қазіргі уақытта ЕО-ның екі флагмандық бағдарламасы іске асырылуда. Біріншісі – Қазақстанның «Жасыл экономика» моделіне көшуін қолдау (БҰҰ Даму бағдарламасымен орындалады және Қазақстанның ұзақ мерзімді тұрақты экономикалық дамуына ықпал етеді). Екіншісі-Қазақстандағы

сот төрелігі жүйесінің реформасын қолдау (шет елдермен ынтымақтастық жөніндегі солтүстік ирландиялық ұйыммен (NI-CO) орындалады және сот төрелігі жүйесін ізгілендірудің ұлттық саясатын іске асыруға жәрдемдеседі). Орталық Азия үшін өңірлік көпжылдық индикативтік бағдарламада негізгі назар екі бағытқа бөлінеді: тұрақты даму (энергетика, қоршаған орта, су ресурстары және әлеуметтік-экономикалық даму) және өңірлік қауіпсіздік (Шекараларды басқару, есірткі және қылмыспен күрес, құқық үстемдігі және сот реформалары). Жалпы, ЕО 2014 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңде Орталық Азиядағы өңірлік ынтымақтастық жобаларын қаржыландыруға 360 млн еуро бөлді (Erasmus+бағдарламасына 115 млн. еуроны қоса алғанда) [7]. Еуропалық Одақтың саясатын екі бағыт бойынша жіктеуге болады: басымдықтар саясаты және өңірлік ынтымақтастық мәселелері. Бұл жіктеу оның құрылымы мен басымдығын түсінуге көмектеседі. Мәселен, басымдықтар саясаты-бұл ЕО-ның өңір елдеріне қатысты ұзақ мерзімді мақсаттары: жауапты мемлекеттік басқаруды ілгерілету, заңның үстемдігіне, адам құқықтарына, демократияландыру мен білімге жәрдемдесу. Олар «ЕО білім мен тәжірибені бөлгісі келетін» негізгі салалар болып табылады.

Өңірлік ынтымақтастық мәселелері-бұл «қауіпсіздік және өңірлік экономикалық даму» мәселелері. Олар мынадай салаларда көрінеді: Шекараларды басқару, көші-қон, ұйымдасқан қылмысқа қарсы күрес, халықаралық терроризмге, адамдардың заңсыз трафигіне, қару-жарақ пен есірткі бизнесіне қарсы күрес. ЕО өңірлік стратегиясын өзірлеу шеңберінде көрші мемлекеттер – Ауғанстан, Пәкістан және Иранды есепке алады. Бұл стратегиялық саясат, оның ішінде энергетикалық қауіпсіздікті қолдау қажеттілігімен байланысты.

2017 жылдың маусымында ЕО Кеңесінің Бас хатшылығы Люксембургтегі министрлік кездесу барысында Еуропалық Одақтың Орталық Азияға қатысты стратегиясына қатысты жаңа тұжырымдама қабылдады. Бұл құжатта ЕО Орталық Азия елдерін стратегиялық әріптестікті жүзеге асыруда белсенді болуға шақырады. Кездесу барысында келесі басым аспектілер ерекшеленеді: демократияны нығайту үшін реформаларды ілгерілету; іргелі еркіндік; заң салтанаты; заң жүйесінің тәуелсіздігі; экономиканы жаңғырту және әртараптандыру. Дипломатиялық тіл Орталық Азия елдері дамудың бірнеше саяси-экономикалық моделін жеткізуші болып табылатыны атап өтілді, сондықтан екіжақты қалыпты ынтымақтастықты қолдау үшін жаңалықтар мен реформаларды қабылдау қажет. Қазақстан-Еуропалық қатынастар ЕО-ның екі тараптың мүдделеріне жауап беретін көпжақты өңірлік ынтымақтастық шеңберінде Қазақстанмен толыққанды қатынастар құруға терең ұмтылуымен сипатталады.



Халықаралық көлік дәліздерін (ХҚД) құру кез келген елдің экономикалық саясатының маңызды міндеттерінен, әлемдік жүк тасымалдау жүйесіне интеграциялануға мүмкіндік береді. ХҚД қалыптастыру мен дамытудың мақсаты сыртқы сауда саясатының сенімділігі мен тиімділігін арттыру үшін және шетелдік инвестицияларды тарту Елдің көлік инфрақұрылымын дамыту, өңірлерді дамытуды жеделдету, қазақстандық көлікті еуропалық және әлемдік көлік жүйелері. Өзара іс-қимылы сияқты ұғымды басшылыққа ала отырып, экономикалық және туристік байланыстар, Азия және Еуропа жаңа автокөлік дәлізін құруды шешті бұл елдердің ықпалдасуының басы болады. Маңызды импульс мұндай шешімді қабылдау қазіргі заманғы автомобиль жолының қауіпсіздік және жайлылық талаптарына, өткен ғасырдың алпысыншы жылдары салынған.

Бұл маршруттың артықшылығы-ол байланыстырады қатысушы елдердің барлық көліктік тораптары бар және негізгі көлік автомагистральдарына шығу мүмкіндігі Орта Азия, Ресей және Қытай, Еуропа елдері. Барлық бұл экономикалық байланыстарды дамытуға ықпал ететін болады. халықаралық ынтымақтастық үшін көлік коммуникацияларын белсенді пайдалану «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» Жобасы.

Бүкіл дәліз бойынша геометриялық жақсарту мақсатында трассаның (бұрылыстар, көріну, еністер) параметрлерін экологиялық және санитарлық жағдайды ірі елді мекендерде қарауда. Бүгін «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомагистралі» бүкіл тарихтағы ауқымды көлік жобасы Оны « XXI ғасырдың құрылысы» деп атайды, өйткені ол Еуропа мен Азияны біріктіруге арналған. 2010 жылы басталған «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобасын тәжірибиелік іске асыру мақсатында жасалған Қытай жобасы деп айтуға болады.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзит дәлізі Орталық Азия өңіріндегі жүк тасымалының негізгі бағыты болады. Жоба үш негізгі жүк тасымалдау бағытына қызмет көрсететін болады: Қытай – Орталық Азия, Қытай – Қазақстан, Қытай – Ресей – Батыс Еуропа. Осы жобаны әзірлеу 2006 жылы басталды және қазір негізінен оны іске асыру мәселесі шешілуде. Жолдың бір бөлігі қазірдің өзінде жұмыс істеп тұрғандықтан, қазір оның Қазақстан бөлігіндегі жолдарды қайта жаңарту туралы сөз болып отыр. Жобаның құны тек Қазақстан бөлігінде 6,7 млрд АҚШ долларын құрайды [7]. Дәліз қазіргі заманғы зияткерлік жүйемен және логистикалық орталықтардың қызметтерімен бірге дәліздің жоғары техникалық қол жетімділігінің комбинациясын қамтитын қызметтердің жоғары деңгейін қамтамасыз етеді. дәліздің кейбір учаскелерінде жоспарланған ақылы жолдар жүйесі ұсынылатын қызметтердің сапасы мен уақтылығын қамтамасыз етеді.

Экономикалық талдауға тоқталсақ: ЕО және АТР елдері арасында жыл сайын 6 млн. жуық контейнер жүруде. Қазір бұл ағынның 98% - і Қазақстан аумағын айналып өтіп, шетелдік порттар арқылы шетелдік теңіз флотымен тасымалданады. Сонымен қатар, Азия-Тынық мұхиты өңірінен Қазақстан аумағы арқылы Еуропаға транзиттік жол теңіз жолынан әлдеқайда қысқа. Қазақстанның басты бәсекелестік артықшылығы – өзге де тең жағдайларда, жүктерді жеткізу уақыты неғұрлым қысқа. Бұл жағдай Қытай – Еуропа және Қазақстан арқылы өтетін транзит бағыты бойынша жүк ағындарының сөзсіз өсуін болжауға мүмкіндік береді.

Бүгінгі таңда Азия елдері әлемдік ЖІӨ-нің шамамен 60 %-ын өндіреді. Қазіргі кезде Ресей арқылы Еуропаға өтетін бір ғана қуатты Транссібір магистралі бар, ол бойынша Қытай жүктерді тасымалдай алады, онда ҚХР неғұрлым қысқа және тиімді темір жол тармағының құрылысына мүдделі. Жаңа көлік бағыты жүктерді тек Қытайдан ғана емес, сонымен қатар бүкіл оңтүстік-шығыс Азиядан Қытай мен Қазақстан арқылы Еуропалық Одақ елдеріне тасымалдауды жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

ХҚД-нің Қазақстан үшін экономикалық пайдасы:

– ҚР Логистикалық қызмет нарығының заманауи әлеуеті шамамен \$10–11 млрд. құрайды, алайда ол толық қуатқа пайдаланылмайды. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобасын іске асыру мұнда инвестиция тартуға, жаңа логистикалық орталықтар құруға және өзінің логистикалық әлеуетін толық іске асыруға мүмкіндік береді.

– Сондай-ақ, Қазақстанның тиімді географиялық орналасуы транзиттік дәлізден үлкен ақша табуға мүмкіндік береді, өйткені 10 жылдан кейін Қазақстан арқылы жүк тасымалы 2,5 есеге, яғни 900 мың тоннадан 3,5 млн. тоннаға дейін ұлғаяды [7].

– Жол құрылысы 2013 жылға дейін жалғасады, яғни, жобаны іске асыру кезінде жолдың әр түрлі учаскелерінде 25 мың адам, ал барлық құрылыс салынғанда – 50 мың жұмысшы жұмылдырылады. Бұл халықтың жұмыспен қамтылуын қамтамасыз етеді.

– Көлік инфрақұрылымын дамыту және логистикалық орталықтарда өндірісті жолға қоюды ынталандыру.

– Жобаны іске асырудан түскен ақша ағыны елдің сыртқы борышын қысқартуға және шетелдік инвесторлармен төлеуге мүмкіндік береді.

– Мегажобаны пайдалануға беру мемлекетаралық байланыстарды кеңейту, тасымалдардың тиімділігін арттыру, жол бойындағы инфрақұрылым мен жаңа жұмыс орындарын құру есебінен өңірлердің экономикалық дамуын айтарлықтай жеделдетеді.

– Қазақстанның оңтүстігінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік дәлізіне жақын аудандарда туризмді дамыту.

– Қытай үшін бірінші кезекте өз тауарларын Еуропаға жеткізудің тағы бір жолы пайда болады.

– Тасымалдау мен уақыттың неғұрлым төмен өзіндік құны Қытай тауарларына еуропалық нарықта неғұрлым бәсекеге қабілетті болуға мүмкіндік береді

Жобаны қаржыландыру

Жобаны қазақ аумағында қаржыландыру өз қаражаты есебінен, сондай-ақ халықаралық ұйымдардың қарыздарын тарту есебінен жүзеге асырылады.

– \$700 млн. АҚШ доллары 2008 жылғы қарашада Жамбыл облысындағы 480 км учаске үшін мақұлданған.

– Жамбыл облысындағы 58 км учаске үшін 2009 жылғы ақпанда \$186 млн. қарыз мақұлданды.

– 2008 жылдың қараша айында Ақтөбе – Ресей шекарасы учаскесінің 102 км үшін \$181 млн. қарыз мақұлданды.

– 2009 жылғы сәуірде Шымкент-Ақтөбе/Қызылорда облысының шекарасы 1062 км учаскесі үшін \$2 млрд. қарыз мақұлданды .

– республикалық бюджет – шамамен 167 млрд. теңге (шамамен 1,120 млрд.)

– сыртқы қарыздар-472 млрд. теңге (шамамен 3,167 млрд.)

– жеке инвестициялар-шамамен 300 млрд. теңге. (шамамен 2,013 млрд.) [8].

Бұл жоба өзін орта есеппен 10 жыл ішінде өтеуге қабілетті деп болжануда.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобаның теріс аспектілеріне келсек бұл ең маңызды мәселе – экологиялық мәселелер болып келеді. Экологтар жол Қызыл кітапқа енгізілген фаунаның көптеген өкілдерінің алаңдауына себеп болады деп қауіптенеді. Мысалы, Шу өзенінің бойында (Тұрар-Рысқұлов округі) сұр тырналардың көші-кон жолдары өтеді, Қаратау жотасының ауданында арқарлар қоныс аударады. Арқарлар-Орталық Азияның таулы аудандарында тұратын және сирек кездесетін және жойылып бара жатқан түрлердің Қызыл кітабына енгізілген жабайы арқарлар. Экологтардың қауіпі атмосфераның көмірқышқыл газымен қатты ластануы болып табылады, соның салдарынан флора мен фауна ғана емес, жергілікті халықтың денсаулығы да зардап шегуі мүмкін. Экологтардың дәлелдеріне жауап ретінде Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрлігі жергілікті қоршаған ортаға келтірілген залалды бағалау бойынша санитарлық-эпидемиологиялық сараптама жүргізді. Бұл сараптама автомобиль жолы үлкен зиян келтірмейді, өйткені негізінен флора мен Фауна өкілдері сирек кездесетін далада өтеді деген қорытынды жасады [9].

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобасы бүгінгі таңда ең келешекті жобалардың бірі болып табылады. Жаңа халықаралық көлік дәлізі Санкт-Петербург, Мәскеу, Қазан, Орынбор, Ақтөбе, Шымкент, Ташкент, Алматы, Қорғас, Үрімші, Чжэнчжоу және Ляньюньган қалаларын байланыстырады. Автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 8445 км құрайды, бұл Санкт-Петербургтен Ляньюньганға дейін тауар тасымалдау үшін шамамен 10 тәулік өтеді. Бұл жобаның Суэц каналы немесе Транссиб арқылы балама жолдар алдында маңызды артықшылығы болып есептеледі. Қазіргі уақытта жобаға Қазақстан көп көңіл бөледі, ол жобаны іске асырған жағдайда өз аумағы арқылы транзиттен үлкен ақшалай табыс алады. Осы бағыт бойынша жүк ағыны жобасы жүзеге асырылғаннан кейін 3,5 есеге артып, 3,5 млн.тонна жүкті құрайды деп жоспарлануда [10].

### **Қорытынды**

Қорытындылай келе, осы жобаны іске асыру бүкіл Орталық Азия өңірі, соның ішінде Қазақстан үшін үлкен серпіліс болар еді, өйткені бұл біздің өңіріміздің көптеген елдерінің саудаға тартылуына, көлік инфрақұрылымының дамуына оң әсер етеді, трассаның өзі мен оған іргелес жатқан жолдар бойында өндірісті ынталандыру жұмыстары жүреді, сондай-ақ, жалпы алғанда Орталық Азия өңірі экономикаларының жедел даму қарқынына ықпал етеді деп сенім артамыз.

### **Пайдаланған әдебиеттер тізімі**

1 Экономический пояс Шёлкового пути открывает новые возможности для Казахстана // Сайт Службы Централных Коммуникаций при Президенте РК. 18 июля, 2015. [Электронды ресурс]. – <http://ortcom.kz/ru/news/ekonomicheskii-royas-shelkovogoputi-otkroet-novie-vozmojnosti-dlya-kazahstana--ekspert>. (Дата обращения: 15.04.2020)

2 **Katsuji Nakazawa and Masakuni Oshirabe**. China moves briskly toward closer relationship with Europe // *Nikkei Asian Review*, April 1, 9 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-moves-briskly-toward-closer-relationship-with-Europe>. (Accessed: 15.04.2020).

3 Официальный сайт – Международный транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай» [Электронды ресурс]. – <https://europe-china.kz/> (Дата обращения: 15.04.2020)

4 Ван Шучунь, Ван Цинсун Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС : конкуренты или партнеры? // *Обозреватель* 10.2014 58-59 с.

5 **Baichorov, A. M.** Sinification of the consequences of the growing power of China to the world in the twenty-first century. – М. : International relations, 2013 – 192 p.

6 **Михневич, С. В.** Мудрец помогает Поднебесной: развитие сети Институтов Конфуция как инструмент реализации политики «мягкой силы» КНР в Большой Восточной Азии // Вестник международных организаций. № 1. [Электронды ресурс]. – <https://iorj.hse.ru/2015-10-1/147908972> (Дата обращения: 16.04.2020).

7 Монография – Центральная Азия Сегодня : Вызовы и угрозы, Дифференцированный подход ЕС к странам ЦА. – Алматы : КИСИ при Президенте РК, 2011. – 456 с

8 Рабочий проект реконструкции автомобильной дороги Комитета Автомобильных Дорог, Сайт Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. – <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport?lang=kk> (Дата обращения: 17.04.2020)

9 Экспертное заключение по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы, проведенное Министерством Здравоохранения Республики Казахстан [ЭР]. [Электронный ресурс]. – [www.regnum.ru](http://www.regnum.ru) (Дата обращения: 17.04.2020)

10 **Efremenko, D. V.** Pairing of the Chinese initiative «Economic belt of the silk road» and the integration project «Eurasian economic Union» in the context of the transformation of the modern world order in the world and regional politics. History and modernity. Issue XXIII / resp.ed.-comp. E. I. Safronova. – Moscow: Institute of far Eastern studies RAS, 2018. – 392 p.

## References

1 **Economicheskyy poyas Shelkovogo puty otkroyet novye vozmozhnosti dlya Kazakhstana** // Сайт Службы Тсентралных Комunikatsy pri Prezidenta RK 18 July, 2015. [Electronic resource]. – <http://ortcom.kz/ru/news/ekonomicheskii-poyas-shelkovogoputi-otkroet-novie-vozmojnosti-dlya-kazahstana--ekspert>. (Accessed: 15.04.2020) [in Russian]

2 **Katsuji Nakazawa and Masakuni Oshirabe.** China moves briskly toward closer relationship with Europe // [Electronic resource]. – <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-moves-briskly-toward-closer-relationship-with-Europe> (Accessed: 15.04.2020).

3 Ofitsyalnyj sait – Mezhdunarodnyi transportnyj koridor «Zapadnaya Europa-Zapadnyj Kitay» [Electronic resource]. – <https://europe-china.kz/> (Accessed 15.04.2020) [in Russian]

4 Van Shuchun, Van Tsinsun Proekty «Economichesky poyas Shelkovogo puti I EAES: Konkurenty ili partnery ? // Obozrevatel 10.2014 58-59 p.

5 **Baichorov, A. M.** Sinification of the consequences of the growing power of China to the world in the twenty-first century. – M. : International relations, 2013 – 192 p.

6 **Mykhnevich, C. V.** Mudrets pomogaet Podnebesnoy: razvitie cety Institutov Konfutsya kak instrument realizatsyi politiki «myakoy cilye» KNR v Bolshoi Vostochnoy Azii // Vestnik mezhdunarodnykh organizatsyi. № 1. [Electronic resource]. – <https://iorj.hse.ru/2015-10-1/147908972> (Accessed 16.04.2020) [in Russian]

7 Monografya – Tsentralnaya Azya Segodnya: Vyzov i ugroza, Differentsirovanny podchod EC k stranam TSA. – Almaty : KISI pri Prezidente RK, 2011. – 456 p.

8 Rabochy proekt rekonstruktsiy avtomobilnyi dorogyi Komiteta Avtomobilnykh Dorog, sayt Komiteta transporta Ministerstva indystryi i infrastuktornogovo razvitya RK [Electronic resource]. – <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport?lang=kk> (Accessed 17.04.2020) [in Russian]

9 Ekspertnoye zakluchenye po rezul'tatom sanitarno-epidemiologicheskoy ekspertyze provedennoye Ministerstvom Zdravookhraneniya PK [Electronic resource] [www.regnum.ru](http://www.regnum.ru) (Accessed 17.04.2020) [in Russian]

10 **Efremenko, D. V.** Pairing of the Chinese initiative «Economic belt of the silk road» and the integration project «Eurasian economic Union» in the context of the transformation of the modern world order in the world and regional politics. History and modernity. Issue XXIII / resp.ed.-comp. E. I. Safronova. – Moscow:Institute of far Eastern studies RAS, 2018. – 392 p.

Материал 14.12.20 баспаға түсті.

*Г. У. Биримкулова<sup>1</sup>, Г. Т. Уранхаева<sup>2</sup>*

**Европейский союз и Китай: международные связи на Шелковом пути**

<sup>1</sup>Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева,  
Республика Казахстан, г. Нур-Султан;

<sup>2</sup>Университет «Туран»,

Республика Казахстан, г. Нур-Султан.

Материал поступил в редакцию 14.12.20.

G. U. Birimkulova<sup>1</sup>, G. T. Urankhayeva<sup>2</sup>

### **The European Union and China: international relations on the Silk road**

<sup>1</sup>L. N. Gumilyov Eurasian National University,  
Republic of Kazakhstan, Nur-Sultan;

<sup>2</sup>«Turan» University,  
Republic of Kazakhstan, Nur-Sultan.

Material received on 14.12.20.

*В статье Китай объявил о реализации одного из самых амбициозных транспортных проектов в истории мировой цивилизации за последние десятилетия – программы «Один пояс, один путь» или «Новый Шелковый путь». Он должен связывать Китай с Европой и укреплять экономическое сотрудничество Евразийского континента.*

*Рассматривается роль и значение проекта «Западная Европа и Западный Китай» между странами Европейского союза и Китайской народной республикой в развитии регионов Казахстана внутри стран Шелкового пути. Кроме того, автор остановился на проекте, где несколько лет назад в Казахстане начал активно обсуждаться вариант превращения из Китая в страны Западной Европы в один из важнейших международных транспортных и транзитных узлов вдоль дорог.*

*Система древних и средних веков торговых путей, связывающих западные страны с восточными странами, называется Великим шелком. Большая литература посвящена проблеме ее возникновения и функционирования, характеру товаров, перевозимых в разные эпохи, степени важности отдельных региональных центров в осуществлении торговых связей. Мало изучен вопрос о роли Великого Шелкового пути в культурном взаимодействии народов Евразии. При этом ссылака на древнюю историю о том, что китайские товары по Шелковому пути поставлены караванами в Россию и европейские государства. Проанализировал влияние и влияние отношений Европейского союза и Китая на Республику Казахстан в рамках проекта «Западная Европа и Западный Китай».*

*Ключевые слова: Европейский Союз, Китайская народная республика, Казахстан, международный транспортный коридор» Западная Европа и Западный Китай»*

*In the article, China announced the implementation of one of the most ambitious transport projects in the history of world civilization in recent decades – the «One belt, one road» or «New silk road» program. It should link China with Europe and strengthen the economic cooperation of the Eurasian continent.*

*The role and significance of the project «Western Europe and Western China» between the countries of the European Union and the people's Republic of China in the development of Kazakhstan's regions within the Silk road countries is considered. In addition, the author focused on the project, where several years ago Kazakhstan began actively discussing the option of turning from China to Western Europe into one of the most important international transport and transit hubs along the roads.*

*The system of ancient and middle ages trade routes connecting Western countries with Eastern countries is called the Great Silk Road. Much literature is devoted to the problem of its origin and functioning, the nature of goods transported in different epochs, the degree of importance of individual regional centers in the implementation of trade relations. The role of the Great Silk Road in the cultural interaction of the peoples of Eurasia has been poorly studied.*

*This is a reference to the ancient history that chinese goods were delivered by caravans to Russia and European countries along the Silk road. Analyzed the impact and impact of the relations between the European Union and China on the Republic of Kazakhstan in the framework of the project «Western Europe and Western China».*

*Keywords: European Union, People's Republic of China, Kazakhstan, International transport corridor «Western Europe and Western China».*



Теруге 14.12.2020 ж. жіберілді. Басуға 29.12.2020 ж. қол қойылды.  
Электронды баспа  
1,59 Мб RAM  
Шартты баспа табағы 17,1.  
Таралымы 300 дана. Бағасы келісім бойынша.  
Компьютерде беттеген: З. С. Исакова  
Корректор: А. Р. Омарова  
Тапсырыс № 3719

Сдано в набор 14.12.2020 г. Подписано в печать 29.12.2020 г.  
Электронное издание  
1,59 Мб RAM  
Услпеч.л. 17,1. Тираж 300 экз. Цена договорная.  
Компьютерная верстка: Исакова З. С.  
Корректор: А. Р. Омарова  
Заказ № 3719

«Toraighyrov University» баспасынан басылып шығарылған  
Торайғыров университеті  
140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.

«Toraighyrov University» баспасы  
Торайғыров университеті  
140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.  
8 (7182) 67-36-69  
e-mail: kereku@tou.edu.kz  
www.vestnik.tou.edu.kz