

*Г.У.Биримкулова<sup>1</sup>*

*<sup>1</sup>аймақтану кафедрасының докторанты, халықаралық қатынастар факультеті,  
Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,  
Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан, gulnarabirimkulova2014@yandex.ru*

**«БАТЫС ЕУРОПА-БАТЫС ҚЫТАЙ» ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ДӘЛІЗІ  
АСПЕКТІСІНДЕГІ ЕУРОПАЛЫҚ ОДАҚ ПЕН ҚЫТАЙ ХАЛЫҚ РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ  
ҚАРЫМ-ҚАТЫНАСЫНЫҢ ҚАЗАҚСТАНҒА ЫҚПАЛЫ**

*Аңдатпа*

Мақалада Еуропалық Одақ елдері және Қытай Халық Республикасы арасындағы "Батыс Еуропа мен Батыс Қытай" жобасының Қазақстан өңірлерін дамытудағы рөлі 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. 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.

**Түйін сөздер:** Еуропалық Одақ, Қытай Халық Республикасы, Қазақстан, Халықаралық көлік дәлізі, "Батыс Еуропа мен Батыс Қытай"

*G.U.Birimkulova<sup>1</sup>*

*<sup>1</sup>PhD student Department of regional studies, faculty of International relations,  
L. N. Gumilyov Eurasian national University,  
Nur-Sultan, Kazakhstan, gulnarabirimkulova2014@yandex.ru*

**INFLUENCE OF THE RELATIONSHIP BETWEEN THE EUROPEAN UNION AND THE  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA IN THE ASPECT OF THE INTERNATIONAL  
TRANSPORT CORRIDOR «WESTERN EUROPE-WESTERN CHINA» ON KAZAKHSTAN**

*Abstract*

The article considers 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 regions of Kazakhstan. In addition, the author focused on the project, where several years ago Kazakhstan began actively discussing the option of turning from China to Western European countries into one of the most important international transport and transit hubs along the roads. At the same time, reference was made to the ancient history that Chinese goods along the silk road were delivered by caravans to Russia and European countries. Analyzed the 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".

**Key words:** European Union, People's Republic of China, Kazakhstan, International transport corridor "Western Europe and Western China"

Биримкулова Г.У.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>докторант кафедры регионоведения, факультет международных отношений,  
Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева,  
г.Нур-Султан, Казахстан, gulnarabirimkulova2014@yandex.ru

## ВЛИЯНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ В АСПЕКТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА-ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» НА КАЗАХСТАН

### Аннотация

В статье рассматривается роль и значение проекта "Западная Европа и Западный Китай" между странами Европейского Союза и Китайской Народной Республикой в развитии регионов Казахстана. 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. При этом была сделана ссылка на древнюю историю о том, что китайские товары по Шелковому пути поставлены караванами в Россию и Европейские государства. Проанализировал 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"

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.

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 импортері 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.

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 алуда [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 әзірлеу 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 (ХКД) құру кез келген елдің экономикалық саясатының маңызды міндеттерінен, әлемдік жүк тасымалдау жүйесіне интеграциялануға мүмкіндік береді. ХКД 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, еңістер) 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 тәжірбиелік 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 мақұлданды.

- 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.

Жобаның теріс аспектілеріне келсек бұл ең маңызды мәселе - экологиялық мәселелер болып келеді. Экологтар жол Қызыл кітапқа енгізілген фаунаның көптеген өкілдерінің аландауына 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 қауіп 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 [9].

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.

#### *Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:*

1. *Экономический пояс Шёлкового пути открывает новые возможности для Казахстана // Сайт Службы Центральных Коммуникаций при Президенте РК. 18 июля, 2015. <http://ortcom.kz/ru/news/ekonomicheskii-poyas-shelkovogoputi-otkroet-novie-vozmojnosti-dlya-kazahstana--ekspert> (Пайдалану күні: 15.04.2020)*
2. *Официальный сайт - Международный транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай» <https://europe-china.kz/> (Пайдалану күні: 15.04.2020)*
3. *Ван Шучунь, Ван Цинсун Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель 10.2014 58-59 с.*
4. *Zeneli V. Central and Eastern Europe: China's Stepping Stone to the EU? 30.11.2016 <http://thediplomat.com/2016/11/central-and-eastern-europe-chinas-stepping-stone-to-the-eu> (Пайдалану күні: 16.04.2020).*
5. *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. <https://iorj.hse.ru/2015-10-1/147908972> (Пайдалану күні: 16.04.2020).*
6. *Монография - Центральная Азия Сегодня: Вызовы и угрозы, Дифференцированный подход ЕС к странам ЦА, Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. 456 с*
7. *Akiner Sh. Partnership not Mentorship: Re-appraising the Relationship between the EU and the CA // The China and Eurasia Forum Quarterly, 2010, Vol 8, №4. P 17-40*
8. *Рабочий проект реконструкции автомобильной дороги Комитета Автомобильных Дорог, Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті сайты <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport?lang=kk> (Пайдалану күні: 17.04.2020)*
9. *Экспертное заключение по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы, проведенное Министерством Здравоохранения Республики Казахстан [ЭР] [www.regnum.ru](http://www.regnum.ru) (Пайдалану күні: 17.04.2020)*