

¹Н. Мұқаметханұлы, ²Ж.С. Төрежанова

¹т.ғ.қ., профессор,

e-mail: nabizhan.muhametkhanuly@mail.ru

²курс магистранты, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: janel_ya@mail.ru

«БІР БЕЛДЕУ – БІР ЖОЛ» ЖОБАСЫ ЖӘНЕ ҚАЗАҚСТАНДА ЛОГИСТИКАЛЫҚ ТРАНСПОРТТЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ДАМУЫ

Аңдатпа

Мақалада Қазақстанда логистикалық транспорттың қалыптасуы мен дамуы пайымдалған. Логистика және оның Қазақстанда қолдана бастауын ел тәуелсіздігінен кейінгі халықаралық қатынастарға байланыстырып қарастырады, әсіресе Қазақстан-Қытай арасындағы экономикалық байланыстарының дамуы, шекара бойындағы еркін экономикалық сауда аумақтың құрылуы, «Бір белдеу – бір жол» бастамасы мен «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясаттың жүзеге асуы аясында Қытай мен Қазақстан арасындағы транспорттық және логистикалық қатынастардың орнауы мен дамуын, оның келешектегі мүмкіндіктері мен екі ел арасындағы өзара транспорттық-логистикалық байланыстардың дамуы болшағын анықтау мәселесі зерттелген. Қазақстан-Қытай арасындағы экономикалық байланыстардың басым бірсаласы қатынас транспорт пен логистика болып табылады. Қазақстанның әлемдік транспорттық-экономикалық байланыстарының көкжиегі соңғы жылдары барынша кеңейіп, халықаралық тауар алмасудың бөлінбес бөлшегіне айналды. Транспорттық-логистикалық инфрақұрылымды дамыту күн тәртібіне қойылды. Қазақстан-Қытай қатынастарына да интеграциялық үдерістер үздіксіз дамып келеді. Мемлекеттер арасындағы экономикалық, мәдени байланыстардың дамуы негізінде дамып келе жатқан екі елдің транспорттық-логистикалық саладағы ынтымақтастығының қазіргі жағдайы мен болашақ даму беталысы жөнінде ғылыми болжам жасалады.

Түйін сөздер: Логистика, «Бір белдеу – бір жол», «Нұрлы жол», шекара еркін экономикалық аймақ, ынтымақтастық, болашақ.

¹N.Muhametkhanuly,²Z.S. Torezhanova

¹D.Sc. (History), professor,

e-mail: nabizhan.muhametkhanuly@mail.ru

²2-year graduate student, Al-Farabi Kazakh National University
Kazakhstan, Almaty, e-mail: janel_ya@mail.ru

THE PROJECT "BELT AND ROAD", THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF LOGISTICS TRANSPORT IN KAZAKHSTAN

Abstract

The article describes the formation and development of logistics transport in Kazakhstan. Logistics and its application in Kazakhstan are considered in connection with international relations after independence, especially in the context of the development of economic relations between Kazakhstan and China, the creation of a free economic zone along the border, the “One Belt - One Way” initiative and the new Nurly Zhol economic policy. . The current state and development of transport and logistics relations between China and Kazakhstan, its future potential and prospects for further development of transport between the two countries. Problem definitions studied. One of the priority areas of Kazakh-Chinese economic relations is transport and logistics. In recent years, the horizons of global socio-economic relations of Kazakhstan have expanded and become an integral part of the international community. The development of logistics infrastructure is on the agenda. The integration process in Kazakh-Chinese relations is constantly evolving. Based on the development of economic and cultural ties

between the two countries, a scientific forecast is made of the current state and future development of cooperation between the two developing countries in the field of transport and logistics.

Key words: Logistics, One Belt One Road, trade and economic relations, transport infrastructure

¹Н. Мұқаметханұлы, ²Ж.С. Төрежанова

¹д.и.н., профессор,

e-mail: nabizhan.muhametkhanuly@mail.ru

²магистрант 2 курса, кафедра Китаеведения,

Казахский национальный университет имени аль-Фараби,

Казахстан, г. Алматы, e-mail: janel_ya@mail.ru

ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ», ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В КАЗАХСТАНЕ

Аннотация

В статье описывается становление и развитие логистического транспорта в Казахстане. Логистика и ее применение в Казахстане рассматриваются в связи с международными отношениями после обретения независимости, особенно в контексте развития экономических отношений между Казахстаном и Китаем, создания свободной экономической зоны вдоль границы, инициативы «Один пояс - один путь» и новой экономической политики «Нурлы жол». Текущее состояние и развитие транспортно-логистических отношений между Китаем и Казахстаном, его будущий потенциал и перспективы дальнейшего развития транспорта между двумя странами. Проблема определения изучены. Одним из приоритетных направлений казахстанско-китайских экономических отношений является транспорт и логистика. За последние годы горизонты глобальных социально-экономических связей Казахстана расширились и стали неотъемлемой частью международного сообщества. На повестке дня развитие логистической инфраструктуры. Процесс интеграции в казахстанско-китайских отношениях постоянно развивается. На основе развития экономических и культурных связей между двумя странами сделан научный прогноз современного состояния и будущего развития сотрудничества между двумя развивающимися странами в области транспорта и логистики.

Ключевые слова: Логистика, «Один пояс – один путь», торгово-экономические отношения, транспортная инфраструктура.

Қазіргі әлемдік интеграция үдерістері дәстүрлі керуен жолдарында заманауи транспорттық-логистикалық инфрақұрылымдардың қалыптасуына ықпал етуде. Соның көріністерін бірі - әлем елдерін жалғайтын теміржол және автокөлік магистральдарынан байқауға болады. Теміржол желісінің бір елден бірнеше елге тартылуы және энергетика қорларын тасымалдайтын құбырлардың тартылуы да соны аңғартады.

Логистика – өнеркәсіптік дамудың катализаторы, оны жетілдіру біздің ел үшін өте маңызды. Өйткені Қазақстанның геосаяси және геоэкономикалық орны, өзіндегі тәбиғи ресурстарды азиялық мемлекеттерден еуропалық мемлекеттерге тасымалдау арқылы өзінің транзиттік әлеуетін арттыруға мүмкіндік береді[1].

Қазақстан тәуелсіздік алғалы бері әлемдік транспорттық-экономикалық байланыстарын дамытып, халықаралық тауар алмасудың бөлінбес бөлшегіне айналды. Ел экономикасының өсуіне қарай экспорттық, импорттық және транзиттік тасымалдардың үлесі артты. Бұл автокөліктік және теміржол жүйесінің жұмыс жағдайын өзгертті. Сонымен транспорттық-логистикалық инфрақұрылымды дамыту күн тәртібіне қойылды. Жүк ағынын өткізудің оңтайлы жүйесін қамтамасыз етуге көмектесетін Шекара маңындағы транспорттық-экономикалық зоналар (ШТЭЗ) мен көлік дәліздерін құру мен дамытудың маңызы арта түсті. Сондықтан Қазақстанның логистикалық әлеуетін зерттеудің ғылыми-теориялық және практикалық маңызы ерекше деп санаймыз.

Транспорттық логистика – тасымалданатын жүктерді тиісті нүктеге қысқа уақытта аз шығынмен жеткізу болып табылады. Транспорттық логистиканың ерекшелігінің бірі - «дәл уақытында» (jbst-in-time, JIT) орындалуы болып табылады. Бұл жүйенің мақсат - дайын тауарды логистикалық тізбектер арқылы сұраныс нүктесіне жеткізу. Әдетте «логистиканың алты ережесін»

айтылады: қажетті жүк, қажетті орында, қажетті кезде, керекті мөлшерде, қажетті сапада, аз шығындармен орындаудың жоғарғы мүмкіншілігі. Оның міндеттеріне мыналар жатады:

- транспорттық жүйелерді құру, оның ішінде транспорттық дәліздер мен желілер қамтылады;
- транспорттық-қоймалық үдерістің технологиялық бірыңғайлығын қамтамасыз ету;
- транспорттық үдерістерді қоймалық және өндірістік үдерістермен бірлесе жоспарлау;
- жүк жеткізудің оңтайлы маршрутын анықтау;
- транспорттың түрін таңдау және басқалар [2].

Заманауи жаһандық жағдайларда логистиканың мемлекеттің өнеркәсіптік дамуында шешуші рөл атқаратынын атап өтуіміз қажет. Көптеген елдерде логистиканың дамуына алдымен басымдылық берілген. Қазақстан Республикасында да бұл өнеркәсіптік секіріс елеулі экономикалық әсер әкелуі мүмкін:

- біріншіден, бұл қолданыстағы және жаңа кәсіпорындарға логистикалық қызмет көрсету. Бұған өндірісті шикізатпен қамтамасыз ету барысындағы дайын өнімді тұтынушыға жеткізудегі, алыс қашықтарға жетуге жолы қиын аумақтарға тасымалдауды жеделдетуді, оңайлатуды және арзандатуын жатқызуға болады;

- екіншіден, Қазақстан территориясы арқылы транзит тарту логистикасы;
- үшіншіден, ел экономикасындағы инвестициялық үдерістерді белсендіретін логистика, яғни логистиканың сыртқы ықпалы, дамыған логистикалық жүйенің арқасында серіктестердің Қазақстан территориясында инвестициялық жобаларды жүзеге асыруы.

Қазақстанның Қытаймен бірлесіп шекарада Арнайы экономикалық аумақ (АЭА) құру идеясы 1990 жылдардың басында пайда болған. Ол кезде республика басшылары Талдықорған облысында Жаркент АЭА-сын құруды жоспарлаған. Жоба бойынша, әрбір тарап сауда аумағын ашу үшін 130 гектар жерді 99 жылға беруі тиіс болды. Қазақстанның басты серіктесі Гонконгтық компания болды.

АЭА құрылыс 1992 жылы басталды, бірақ 1993 жылы Қазақстанда «қытайлық миграция» мәселесіне байланысты тоқтап қалды. Өйткені Арнайы экономикалық аумаққа Қытайдан келетін арзан жұмыс күшінің көптеп келуінен қауіптенген болатын.

Шекаралық АЭА құру идеясын 2004 жылы мамырда Н.Назарбаевтың Қытайға сапары барысында қайта көтерді. Екі ел Үкіметтері «Сауда-экономикалық ынтымақтастық туралы келісімге» ол қойылып, құрылыс жұмысы басталды. 2005 жылдың басында Қазақстан мен Қытай арасында шекаралық аймақ тұрғындарының Қытай территориясында (Құлжа қаласы) тауар алуы үшін бір күндік визасыз кіріп-шығуы тәртібі енгізілді [3].

2004 жылы 24-25 қыркүйекте Н.Назарбаев ШҰАА-ға жұмыс сапарымен барып, ШҰАА басшыларымен және ШҰАА-ның партиялық комитетінің хатшысы Ван Лэцюанмен келіссөздер жүргізді. Келіссөз нәтижесінде «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығын құру туралы келісімге қол қойылды. Н.Назарбаев: «...жобаны тиімді жүзеге асыру екі мемлекеттің ірі импорттық-экспорттық компанияларына шекарамаңы саудасының артықшылықтарын пайдалануға мүмкіндік береді», - деп атап көрсетті.

Келісім бойынша мемлекеттер «Қорғас» (ҚР) – «Хоргос» (ҚХР) шекаралық бекеттерімен іргелес территорияда «Хоргос» шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығын құруға келісті.

2005 жылы маусымда Қазақстанға ҚХР төрағасы Ху Цзиньтао сапармен келгенде шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығы жөнінде тағы бір Келісімшатқа қол қойылды. Онда орталықтың құрылысын қаржыландыру тәртібі, оның құқықтық статусы, жұмыс тәртібі, салық салу және басқа рәсімдік жағдайлар қарастырылды. Орталықтың жалпы ауданы 5,28 шаршы шақырым көлемінде болып, оның қазақстандық бөлігі – 1,2 шаршы шақырым, ал қытайлық бөлігі 3,43 шаршы шақырымды құрайды.

Бұл жерде келісімнің 15-бабы бойынша, Қазақстан Республикасының және Қытай Халық Республикасының азаматтары, сондай-ақ осы мемлекеттердің территориясында заңды жүрген үшінші елдің азаматтары мен азаматтығы жоқ адамдар орталық территориясына визасыз 30 тәулікке дейін кіріп-шыға алатын болды [4].

Сол жылдың тамызында Қазақстан үкіметі «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығы» («Қорғас» ШЫХО) акционерлік қоғамын құру туралы шешім қабылдады, оған Аламаты облысынан 1,2 шаршы шақырым территория мен үкімет қорынан 200 млн теңге бөлінді.

Акционерлік қоғамның қызметінің басты нысандары ретінде мыналар қарастырылды:

- «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының қазақстандық бөлігін құру, дамыту және инфрақұрылым қызметін қамтамасыз ету;
- құрылуының мақсатына жету шеңберінде, «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының қазақстандық бөлігінің территориясында қызмет ететін мемлекеттік органдар мен шаруашылық нысандарымен өзара әрекеттесу;
- «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының ағымдағы, ұзақ мерзімді даму бағдарламаларын дайындау мен жүзеге асыруға қатысу;
- «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының қазақстандық бөлігінде келісімде қарастырылған әрекеттерді іске асыру үшін мүмкіндікті инвесторларды тарту;
- келісімде қарастырылған және «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының қазақстандық бөлігінің өкілетті органымен келісілген шаруашылық әрекеттерін жүзеге асыру [5].

2006 жылы 7 қарашада ҚР үкіметінің қаулысымен «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының 2007-2011 жылдарға арналған даму бағдарламасы» қабылданды. Бағдарлама бойынша, 2007-2011 жылдары құрылуға тиіс нысандар: Алматы облысы Панфилов ауданындағы қазақстан-қытай шекарасында – «Қорғас-Шығыс қақпа» Шекара маңы сауда-экономикалық аумағы, Батыс Қазақстан және Саратов облыстарының шекарасында – «Тасқала-Озинки» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығы, оған халықаралық маңызы бар құрғақ порт және «Тасқала-Озинки» шекара маңы сауда-экономикалық аумағы кіреді.

Жалпы айтқанда, Қытайдан Қазақстан мен Ресей арқылы Еуропаға жүк транзитінің толыққанды дәлізін құру қарастырылды, оны Орта-азиялық транспорттық-өнеркәсіптік дәліз деп те атайды. Бұл идея шындығында перспективалы болып шықты. 2005 жылдың өзінде-ақ «Қорғас» шекара өткелі Қазақстан мен Қытай арасындағы экспорттық-импорттық операцияларда елеулі орын алды. Осы жоба негізінде «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығын» құру жоспарланды. Бұл біріншіден, «Қорғас-Шығыс қақпа» шекара маңы сауда-экономикалық аумағы арқылы экспорттық-импорттық және транзиттік контейнерлік тасымалдардың көлемін ұлғайтуды; екіншіден оны халықаралық трансевропалық және трансазиялық бағыттардағы дәліздер жүйесіне қосуды; үшіншіден Қытай-Қазақстан - Орталық Азия елдері - Ресей-Тмд-европа бағытында транзиттік және экспорттық тасымалдарды жүзеге асыру барысында тасымалдаушының шығынан азайтуды; сондай-ақ жаңа «Қорғас-Сарыөзек» теміржол желісін салуды жүзеге асырды [6].

«Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастығының халықаралық орталығының инфрақұрылымын құруды 2009 жылдың 30 қаңтарында аяқтау жоспарланды және осы мақсатқа 2007 жылы 1 млрд 627 млн теңге қаражат бөлінді. «Қорғас» Шекара маңы ынтымақтастық халықаралық орталығының бүкіл инфрақұрылымын құрудағы инвестицияның жалпы көлемі 1-1,2 млрд доллар деп бағаланды, оның ішіндегі Қазақстанның үлесі 35 млн доллар.

2008 жылы тамызда өнеркәсіптік-логистикалық DAMU-Almaty орталығында тағы бір меморандумға қол қойылды – «Amanat Invest Group компаниялар тобы мен «Қорғас» ШЫХО АҚ арасындағы өзара ынтымақтастық туралы». Бұл келісімде ШЫХО-ның өнеркәсіптік, автотранспорттық, теміржол инфрақұрылымын бірлесіп дамыту, «Қорғас ШЫХО арқылы өтетін импорттық-экспорттық және транзиттік жүк ағынына транспорттық-логистикалық және терминалдық қызмет көрсетуді ұйымдастыру қарастырылды. Бірақ бұл жоспарларға әлемдік қаржылық-экономикалық дағдарыс бірқатар кедергілер келтіріп, жұмыс барысын едәуір баяулатты. 2009 жылдың соңына қарай, жоба басталғалы үш жыл ішінде 15 млрд теңге (100 млн доллар) игерілген. Бұл қаржыға бірқатар инженерлік құрылғылар, жол учаскелері және инфрақұрылымның бірнеше нысаны тұрғызылды.

«Қорғас» ШЫХО АҚ президенті Н.Сейдалининнің берген мәліметі бойынша 2010 жылдың 1 тамызына дейін бірқатар істер атқарылған. Атап айтқанда, инженерлік инфрақұрылым 80-85 пайызға дайын: орталықтың оңтүстік және солтүстік жағындағы сумен қамтамасыз ететін резервуарлар дайын; өрт сөндіру депосының, ішкі істер басқармасының, халықаралық телефон бекетінің ғимараттары қолдануға дайын болған; Онда «Базис-А» корпорациясы қазандық тұрғызуда, АСПМК-519 Текеліден жоғарғы вольтты электр желісін жүргізуде, «Дәу-автобаза» және «Ремдорстрой» ЖШС-лары жол құрылысымен айналысуда, ал «Алматыгорстрой» мекемесі

бақылау-өткізу пунктiнiң көпфункционалды ғимаратын тұрғызуда. Дегенмен құрылыс нысандарын iске қосу мерзiмiнiң 2012-2016 жылдарға ұзартылғанын да жоққа шығармайды.

Ал Қытай жағына келер болсақ, олар жедел iске кiрiскен. 1992 жылдың өзiнде-ақ ауданы 4,58 шаршы шақырым болатын (болашақта 12 шаршы шақырымға ұлғаю мүмкiндiгi бар) «Хоргос» АЭА құрылып, тиiстi инфрақұрылым құрыла бастады. 2007 жылдың соңына қарай мұнда банк, пошта мен телеграф, кеден және қауiпсiздiк органының ғимараты, ауданы 298 мың шаршы метр қоймалар, ауданы 122 мың шаршы метр болатын киiм-кешек базары салынған. АЭА-да әртүрлi бағыттағы 2500 кәсiпорын жұмыс iстейдi.

2004 жылы қыркүйекте ауданы 1 млн шаршы метр территорияда «Қорғас» ШЫХО-ның қытайлық бөлiгi – шекара маңындағы алмасу базарының инфрақұрылымының жұмысы басталды. Бастапқыда мұнда 10 кәсiпорын iстесе, кейiннен олардың санын 200-ге жеткен.

2005 жылдың тамызында «Қорғас» ШЫХО-ның қытайлық бөлiгiнде қазақстан-қытай халықаралық сауда орталығының құрылысы басталды. Құрылыстың бiрiншi кезеңiне 40 миллион юань (5 миллион доллар) салынды, көлемi 25 мың шаршы метр, 300 сауда орынына арналған. Сауда орындарынан өзге, мұнда туристердi тартуға, сондай-ақ келген адамдардың көңiл көтеруiне арналған ойын-сауық кешенi де орналасқан.

ҚХР ШҰАР басшылығының жоспары бойынша «Қорғас» ШЫХО-ның қытайлық бөлiгiнiң құрылысының алғашқы кезеңi 2010 жылы аяқталады, ал толықтай құрылыс 3-5 жылды қамтиды. Қытай тарапы 2010 жылдың соңына қарай ШЫХО-ны қысқа режимде iске қосу ұсынысын жасады. Бiрақ Қазақстан жағы шекаралық және кедендiк қызметтердiң жұмыс iстеуiне толықтай жағдай жасай алмағандықтан, кейiнге шегерiлдi.

«Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығы қысқартылған режимде тек 2012 жылдың 18 сәуiрiнен бастап алғашқы туристердi қабылдады. Ал кешеннiң толықтай жұмыс iстеуi 2018 жылға белгiленген [7].

Қытайдың «Бiр белдеу, бiр жол» бастамасы логистиканың дамуына тың серпiн бердi. ХХI ғасырдың алғашқы ширегiндегi қарқынды экономикалық өсу Қытайды әлемдегi қуатты мемлекеттердiң бiрiне айналдырды. Билiкке Си Цзиньпин бастаған басшылықтың келуiмен ҚХР өзiнiң сыртқы саяси амбицияларын ашық көрсете бастады. Соның жарқын дәлелi – «Бiр белдеу-бiр жол» жобасы. Жiбек жолын жаңғырту жобасы – Қытайдың соңғы жылдардағы дипломатиялық саясатының басым бағыты. Бұл жобаны жүзеге асыруға ҚХР үлкен дайындықпен келдi: қаржылық қорлар құрды, жол бойындағы елдермен және халықаралық ұйымдармен келiсiмдер жасалды. Өйткенi Қытай аталмыш жобаны жүзеге асыру арқылы өзiнiң iшкi мәселелерiн шешiп қана қоймай, сонымен бiрге әлемнiң экономикалық ықпал жасауды көздейдi [8].

Қытай үкiметiнiң «Жiбек жолының экономикалық белдеуi» және «ХХI ғасырдағы теңiз жiбек жолы» бастамасы - осы замандағы әлемдiк ауқымды жоба. Бұл жобаға Азия, Африка, Таяу Шығыс және Еуропаның 60-тан астам тартылған. Жоспарға сәйкес жобаға қосылған қатысушылардың жалпы iшкi өнiмi әлемнiң 55% құрайды, әлемде 70% адам осы мемлекеттерде тұрады.

«Бiр белдеу - бiр жол» жобасының бiр саласы – транспор құрылымдарын жаңғырту. Атап айтқанда Жiбек жолы бойындағы елдерге баратын автомобиль жолдары, порттар, темiржолдар, құбырлар, әуежайлар, трансұлттық электр желiлерi және тiптi талшықты-оптикалық желiлердi пайдалану үдластыру арқылы логистикалық ағымды дамытуға бағытталған. Бұл заманауи инфрақұрылым құру көп инвестиция тартуға, маршрут бойымен сауданы дамытуға мүмкiндiк бередi. Сондықтан аталмыш жобаның iске асуы отандық транспорт тасымал экономиканы дамытуға себтiгiн тигiзедi. Әрине, сол арқылы Қытай өзiнiң өнеркәсiптiк секторындағы артық қуаттын әлем елдерiне шығарады.

«Жiбек жолының экономикалық белдеуiн құру» туралы ұсынысты ҚХР төрағасы Си Цзиньпин Қазақстанға жасаған сапары барысында 2013 жылғы 7 қыркүйекте Назарбаев Университетiнде сөйлеген сөзiнде алғаш рет ортаға қойған болатын. «Бiр белдеу - бiр жол» бастамасының екiншi бөлiгi «ХХI ғасырдың теңiз Жiбек жолы». Мұны Си Цзиньпин 2013 жылы қазанда Индонезияға жасаған сапарында Халықтық Кеңесте сөйлеген сөзiнде ұсынған болатын. Ол жоба Ұлы Жiбек жолы бойындағы елдермен шектелмейдi, оған барлық елдер, халықаралық және аймақтық ұйымдар қатыса алады. Жоба икемдi түрдi, кең көлемде ынтымақтастық шеңберiн ашық жүзеге асады деп түсiндiрген. Соғны кезде «Бiр белдеу - бiр жолды» - «белдеулер және жолдар» деп те атайтын болды.

Аталмыш жобаны iске асыруда ынтымақтастықтың бес бағыты көрсетiлген: саяси диалогты дамыту, елдер арасындағы жол-көлiк байланыстарын нығайту, кедергiсiз сауданы күшейту (сауда кедергiлерi мен шектеулердi жою арқылы), ақша айналымын және халықтар арасындағы

байланысты нығайту. Жобаны іске асыру барысында Қытай Шығыс, Батыс және Орталық өңірлердің өзара әрекеттесуін күшейтіп, экономиканың ашықтық деңгейін жан-жақты жоғарылататын әрелдің өзіндік салыстырмалы артықшылықтарын пайдалануды көздеп отыр.

Жобаны жүзеге асыруда жетекші рөл атқаратын Қытай өңірлер арасындағы ерекшеліктерді пайдалануды көздейді. Солтүстік-батыс бағыты (ШҰАА) арқылы Орталық, Оңтүстік және Батыс Азия елдерімен өзара іс-қимыл жасалады. Оңтүстік-бағыт арқылы Гуангси Чжуан автономды ауданының әлеуетін пайдалану. Яғни АСЕАН елдерімен сауда-экономикалық байланыстарын дамыту. Әсіресе Макао мен Гонконгтың арнайы әкімшілік аудан статусын кеңінен пайдалануды мақсат етеді. Мақсаты – сауда- экономикасының өсуін көтеру. Жоба арқылы ҚХР болат, цемент және құрылыс материалдары сияқты негізгі салалардағы өнеркәсіптік кәсіпорындарды қорғайтын және отандық өнеркәсіптік өндіріс пен жеткізудің халықаралық бағыттары арасында байланыс орнатады. Сондай-ақ, елдің экспорттық нарықтарын кеңейтеді.

Қытай мен сыртқы әлем арасындағы интеграциялық жобаларды ілгерілету арқылы халықаралық деңгейде қытай тауарларына сұранысты арттырады, халықаралық валюта ретінде рэньминьбидің дамуына және мемлекеттік кәсіпорындардың жандануына көмектеседі. Осылайша, «Бір белдеу - бір жол» - Қытайдың әлеммен қарым-қатынасын өзгертуді көздеген бұрыннан келе жатқан мақсатын іске асырады. Сол үшін Азия, Африка және Таяу Шығыс елдерінің транспорттық-логистикалық инфрақұрылым тұтастандырды көздейді. «Бір белдеу - бір жол» Қытайдың әлемдік аренада өзінің коммерциялық мүддесі күйтіттеу мен саяси ықпалын кеңейтуге бағытталған жоба болып табылады. Сондықтан Қытай ішкі қажетінен асып қалған өндіріс қуаты мен технологияларды экспортқа шығаруға жол ашуға құлшыныс жасап отыр. Ал дамушы елдер өндіріс қуатына зәру болғандықтан Қытайдың аталмыш жобасынан пайдалануға пейілді. Міне, осындай қажеттіліктерден өрістеген халықаралық ынтымақтастықтар арқылы Қытай өз валютасын интернационализациялау және оны әлемдік айналымға енгізуді көздеп отыр [9].

Қытайдың «Бір белдеу - бір жол» жобасы инфрақұрылымдарды дамытуды негізгі орынға қойғандықтан, Шығыс пен Батыс елдерін тұтастырған көліктік-логистикалық желі инфрақұрылымын қалыптастыру аясында Қазақстанның логистикалық транспортының дамуына қолайлы жағдай жасалып отырғанын тануымыз керек.

Ғалымдар «Бір белдеу - бір жол» бастамасы ҚХР экономикасын дамытумен қатар, әлемдік экономиканың дамуына серпін беріді деп санайды. Сондықтан Жобаның алғашқы жылында, Жібек жолы бойына орналасқан 60 елдің компанияларымен жалпы сомасы 92,64 млрд долларға 3987 келісімшартқа қол қойылған. 2016 жылы Азия инфрақұрылымдық инвестициялық банкі жобаның бірінші кезеңін қаржыландырды. Соның ішінде көлік инфрақұрылымының бірқатар нысандары, мысалы Венгрия-Сербия теміржолы немесе Джакарта-Бандунг теміржолы сияқты құрылыстар салынып жатыр.

«Бір белдеу - бір жол» жобасына қатысушы елдердің экономикалық жағдайы мен көлік инфрақұрылымының жағдайы әрбасқа. Құрлықтағы көліктік-логистикалық инфрақұрылымның нашар дамығанына қарамастан, оның логистикаға сұранысы зор. Мысалы, Қытайдан Батысқа шыққандағы Орталық Азия елдерінде стратегиялық ресурстар өте мол, мұнай қоры 27 млрд тоннаға бағаланады. Бұл Парсы шығанағындағы қордан кейінгі екінші орын, материктің қоры 8,5 миллиард тонна, газ қоры 5,5 триллион м³ деп бағаланады. Әлемдегі уран қорының төрттен бір бөлігі Қазақстанда, ал бұл металдың ірі кен орындары Қырғызстанда, Өзбекстанда және Тәжікстанда. Әр түрлі деректерге сәйкес, Каспий теңізіндегі және оған іргелес елдердегі мұнай қоры 2,3-4,5 миллиард тоннадан 5,4 миллиард тоннаға дейін жетеді, болжамды қорлар 16-дан 32 миллиард тоннаға бағаланады, бұл екі есе көп. Солтүстік теңіз және Солтүстік Американың қорларымен салыстыруға болады. Мұның бәрі бірыңғай логистикалық тәсілмен экономиканың тиімді дамуына және өзара тиімді ынтымақтастыққа жағдай жасайды [10].

Қазіргі жағдайға талдау жасаған қытайлық сарапшылар, «Ұлы Жібек жолы» - ең ұзақ және перспективалы экономикалық дәліз деп санайды. Теңізден шалғай елдер немес Орталық Азиядағы мемлекеттер бұл дәліз арқылы Қытай нарығына және Оңтүстік Шығыс Азия елдерінің нарықтарына шығуға мүмкіндік алады.

Шыңжаң өлкесі Қытайдың Орталық Азияға, Ресейге және Еуропаға бағыттардың табиғи географиялық орталығы бола отырып, Жібек жолының құрлықтық экономикалық белдеуінің негізгі аймағы болып табылады. Сондықтан осы аймаққа ұласып жатқан Қазақстанның Қытаймен ынтымақтастығы, әсіресе логистикалық транспорт байланыстары басқа елдерге қарағанда бірінші қатарда дамып келеді. Әсіресе «Бір белдеу - бір жол» бастамасы мен «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясатымен терең сәйкесуінде өзара ынтымақтастық тереңдеп келеді. Қытайдың

Қазақстанға салған инвестициясының жалпы көлемі 43 млрд АҚШ долларынан асты. Қазақстан арқылы Қытай-Еуропа контейнерлік пойыздарының бірқатар бағыттары ашылғандықтан, Қазақстан Еуразиядағы транзиттік логистикалық әлеуеті дамып келеді. Транзиттік тасымал көлемі жыл сайын қарқынды өсуде. 2014 жылы Ляньюньганнан басталатын қытай-қазақстандық логистикалық ынтымақтастық, Қазақстанға алғаш рет теңізге шығуға мүмкіндік берді. Бұл оның экспорт көлемін арттырып қана қоймай, сонымен қатар Орталық Азия елдері үшін транзиттік, қойма логистикасы мен өзара сауданың халықаралық экономикалық алаңына айналды [11].

Қазақстан Республикасындағы логистикалық қызметтер нарығы алғашқы қадамда қалыптасып дамып келеді. Елде транспорттық қызметті жақсарту бойынша жүйелі жұмыс жүргізіліп жатыр. Бұл шекара бойындағы еркін экономикалық аумақтар құрылысының салынуы; транспорт уақытын қысқарту, тасымалға шығынды азайту, тарифтерді оңтайландыру, жүктердің сақталуы және бүкіл логистикалық жүйенің қызмет етуін қамтамасыз етуге қажетті әлеуеттік дайындау [12].

Қазіргі таңда әлемнің көптеген елдерінің үкіметтері экономикалық дамуды жеделдетудің басты фактор болып табылатын логистиканың дамуына қатты көңіл бөліп отыр. Заманауи жағдайларда елдің өнеркәсіптік дамуында логистикаға шешуші рөл атқарады. Өйткені Қазақстандағы барлық жүк тасымалы және Қазақстаннан жеткізілетін тауарлар дұрыс логистикалық кестелерге тәуелді. ҚХР өндірісі мен сыртқы саудасының өсіп келе жатқан көлемдері Еуразияның батыс бөлігімен біріккен көлік желісін жаңғыртуды және кеңейтуді қажет етеді, өйткені қазіргі кезде жер үсті көлік инфрақұрылымы елдің қажеттіліктерін қанағаттандырмайды. Тауарлардың қауіпсіз және кедергісіз транзиті, көрші мемлекеттермен қолайлы валюталық және кедендік режимнің құрылуы көліктік-логистикалық инфрақұрылымның белсенді дамуын талап етеді. Сондықтан қазақстанның логистикалық ласласын замана талабына сай ұдайы дамытып отыру қажет деп санаймыз.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. *Arnold, David J. and Quelch (1998), New Strategies in Emerging Markets, Sloan Management Review, 40 (1), 7-20.*
2. *Chikan, Attila (1996), Consequences of Economic Transition, the case of Hungary, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 26(1), pp. 40-48.*
3. *EIU (2003), Kazakhstan: Transport and Communications, EIU ViewsWire, New York.*
4. *Gillespie, Kate and McBride, Brad (1996), Smuggling in Emerging Markets: Global Implications, Columbia Journal of World Business, winter, pp. 40 – 54.*
5. *Islam, DewanMdZahurul, Dinwoodie, John, Roe, Michael (2005), Towards Supply Chain Integration Through Multimodal Transport in Developing Economics: The Case of Bangladesh, Maritime Economics and Logistics, 7 (4), pp. 382-399.*
6. *Jones, John F. and KumssaAsfaw (2000), OECD Working Papers: The Cost of Reform, Nova Science Publishers, New York.*
7. *Razzaque, Mohammed Abdur (1997), Challenges to Logistics Development: The Case of a Third World Country–Bangladesh. International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 27(1), pp. 18-38.*
8. *Taylor, John C., Robideaux, Douglas R., and Jackson, George, C. (2004), U.S.-Canada Transportation and Logistics: Border Impacts and Costs, Causes, and Possible Solutions, Transportation Journal, 43 (4), pp. 5-21.*
9. *UNCTAD. 1995: Recommendations and Trade Guidelines for Trade Efficiency. United Nations Conference on Trade and Development: New York and Geneva, pp. 7-21.*
10. *VandenBloomen, Dennis R. and Petrov, Ivan P. (1994), Logistics in Bulgaria: Concepts for New Market Expansion, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 24 (2), pp.30-36.*
11. *Vanhonacker, Wilfried R. and Pan Yigang (1997), The Impact of National Culture, Business, Scope, and Geographic Location on Joint Venture Operations in China. Journal of International Marketing, 5(3), pp.11-30.*
12. *World Bank (1996), World Development Report 1996: From Plan to Market, Oxford University Press, Oxford.*