

ӘОЖ 327(510:574)

МҒТАР 11.25.67

<https://doi.org/10.48371/ISMO.2025.59.1.006>

ҚАЗАҚСТАН МЕН ҚЫТАЙ ҮКІМЕТТЕРІ АРАСЫНДАҒЫ ТРАНСКАСПИЙ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК БАҒЫТЫН ДАМУ ТУРАЛЫ КЕЛІСІМДЕРДІҢ НӘТИЖЕЛЕРІ МЕН БОЛАШАҒЫ

Бюжеева Б.З.¹, *Джакубаева С.Т.², Әліпбаев А.Р.³

^{1,*2,3} әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Алматы, Қазақстан

Аңдатпа. Батыс әлемімен Шығыс әлемін жалғастырған ежелгі сауда жолдарының бірі - Ұлы Жібек жолын қайта жаңғырта түскен Транскаспий халықаралық көлік дәлізін жетілдіру бағыты Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының екіжақты қарым-қатынастарында бүгінгі күні ерекше орынға ие болуда. Бұл мәселе қазіргі таңда Қазақстан үшін де көкейкесті мәселелердің бірі болып табылатындығы айқын. Сондықтан да мақала аясында ғылыми зерттеудің басты мақсаты - Қазақстан мен Қытай арасында жасалынып жатқан осы саладағы келісімдердің жүзеге асуы мен оның нәтижелері, және болашақта оларды әрі қарай дамытудан не күтуге болатындығын зерделеу. Мақаланың басты мәні келісімдер негізінде белгіленген бастамаларға қол жеткізудің жолдарын ғылыми негізде жан-жақты сараптау болып табылады. Зерттеудегі статистикалық мәліметтердің негізінде, жауапты мемлекеттік мекемелердің баяндамалары мен мәлімдемелерін сұрыптау барысында нақты тәжірибеде қандай нәтижелерге қол жеткізілгендігі және жоспарланған іс-шаралардың жүзеге асу мүмкіндіктері қарастырылады. Сонымен бірге Транскаспий халықаралық көлік дәлізіне мүдделі мемлекеттердің үкіметтері тарапынан осы жол бойындағы логистикалық инфрақұрылымдарды жетілдіру мақсатындағы мүдделері мен ұстанымдары да назардан тыс қалмайды. Сол ретте әр мүдделі мемлекеттің басты мақсаты осы дәліз бойында интеграцияланған мультимодальды көлік-логистикалық орталықтарының желісін құру, тең құқылы серіктес ретінде халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен тығыз ықпалдасуын қамтамасыз ету екендігін дәйектеу болып табылады.

Қазақстан мен Қытай арасындағы Транскаспий халықаралық көлік бағытын (ТМККК) дамыту туралы келісімдерді зерттеудің өзектілігі оның жаһандық сауда мен экономикалық өсу үшін стратегиялық маңыздылығына байланысты. ТМ Қытайды Еуропамен байланыстырады, бұл экономикалық байланыстарды нығайтуға және халықаралық сауда желілеріне интеграциялауға ықпал етеді. Жаңа теміржол және Порт терминалдары сияқты инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру олардың экономика мен қоршаған ортаға әсерін талдауды қажет етеді. Сонымен қатар, маршруттың дамуы мәдени алмасуға және халықтар арасындағы әлеуметтік байланыстарды нығайтуға ықпал етуі мүмкін. Қауіпсіздік пен

аймақтық тұрақтылықты қоса алғанда, саяси аспектілер де назар аударуды қажет етеді. Осы саладағы зерттеулер қазіргі жетістіктерді де, одан әрі ынтымақтастықтың болашағын да анықтауға көмектеседі, бұл тақырыпты жаһандық өзгерістер жағдайында талдау үшін ерекше маңызды етеді.

Тірек сөздер: Ұлы Жібек жолы, халықаралық сауда, аймақтық тұрақтылық, Қытай, Еуропа, логистикалық орталықтар, «Бір белдеу, бір жол», экономикалық даму

Қаржыландыру: Мақаладағы зерттеу AP19679313 «Баламалы көлік дәліздерін қалыптастыру жағдайында Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі» атты жоба аясында ҚР Ғылым және жоғары білім министрлігінің гранттық қаржыландыруымен жүзеге асырылды.

Кіріспе

Қазіргі таңда Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының ынтымақтастығының негізгі көздерінің біріне айналып отырған Транскаспий халықаралық көлік дәлізі - Батыс әлеммен Шығыс әлемді жалғастырған ежелгі сауда жолдарының бірі, аты әлемге әйгілі Ұлы Жібек жолын қайта жаңғыртуда. Жалпы бұл үдеріс өзінің өзектілігін еш дәуірде жоғалтпағаны анық. Сол ретте бүгінгі он бір жылдық мерзімді қамтитын «Бір белдеу, бір жол» бастамасы әлемдегі ең ірі даму және инфрақұрылымдық жобалардың біріне айналып отыр. Қытайдың ұлттық экономикасын жоспарлайтын Ұлттық даму және реформалар комиссиясының мәліметі бойынша, соңғы он жылда Қытай 152 ел және 32 халықаралық ұйыммен 200-ден астам «Бір белдеу, бір жол» бастамасы бойынша ынтымақтастық құжатына қол қойған. Бұл Қытаймен дипломатиялық қарым-қатынастағы елдердің 83 пайызын қамтиды. 2023 жылғы наурыздағы мәлімет бойынша Қытай «Бір белдеу, бір жол» бастамасына шамамен 1 триллион АҚШ долларын инвестициялаған екен [2]. Тіпті, 2020 жылы COVID 19 пандемиясына қарамастан, Қытай «Бір белдеу, бір жол» бастамасына шетелге 17 млрд. доллар көлеміндегі қаражатты инвестициялаған болатын [1].

Қазіргі кезеңде Қытайды Орталық Азия арқылы Еуропамен байланыстыратын Орта дәліз бағытында негізгі жүктер шоғырланған Сиань құрғақ портынан, Ляньюньган портынан шығатын жүктер Қорғас құрғақ портына, Достық бекеті арқылы Батысқа бет алып, Ақтау мен Құрық порттарына жеткізілуде. Бұл тасымал әрі қарай Әзірбайжан, Грузия және Түркияға жетіп, Қара теңіз арқылы Еуропаға шығуда. Қазіргі Транскаспий желісі өтетін өлкелердің инфрақұрылымы да жақсарды. Жаңа теміржол өткелдері, жаңа порттар мен бекеттер салынып, сауда орталықтары көпфункционалды қатынасты едәуір күшейтті. Бұл Орта дәліз – Батыс Қытай мен Еуропа арасындағы Ресей арқылы өтетін Солтүстік дәлізбен және Суэц арқылы өтетін жолдармен салыстырғанда ең қысқа жол.

Дегенмен, Орта дәліздің тиімділігін қамтамасыз ету күрделі міндет болып қала береді және осыған орай Дүниежүзілік банкі 2030 жылға қарай дәліз бойынша сауда көлемін үш есе арттыратын он шараны анықтады.

Дүниежүзілік банктің Еуропа және Орталық Азия бағдарламасының жетекшісі Винни Ванг бұл ұсыныстарды жақында Вашингтонда өткен Транскаспий форумында талқылады. Дәліздің Орталық Азия тораптары мен магистраль желілері бойынша нақты ұсыныстарға қала орталықтарының шамадан тыс жүктелуін азайту үшін айналма жолдар, Қазақстан мен Өзбекстанды жалғайтын жаңа теміржолдар және қазақстандық Ақтау портында айлақтардың өткізу қабілетін арттыру үшін заманауи жабдықтар сатып алу кіреді. Дүниежүзілік банк және басқа ұйымдар сонымен қатар кеденде тауарларды күту уақытын азайту мақсатында жүйелерді цифрлық технологиялар арқылы аймақтық институттарды синхрондау және шекараны басқаруды жақсарту үшін жұмыс жасауда. Осыған орай, Шығыс Еуропада және Орталық Азияда қорғаныс, геосаясат және сауда мәселелерін зерттеумен айналысатын сарапшы, Second Floor Strategies консалтингтік фирмасының президенті Александро Санчестің пікірінше бұл жетілдірулер қосымша артықшылықтарға ие болады, өйткені бұл аймақтық емес державалардың жергілікті ойыншыларды бір-біріне қарсы қоюына жол бермейді [3].

Соңғы кездердегі халықаралық қатынастардағы геосаяси өзгерістер Орталық Азия арқылы өтетін және Қытайды Еуропамен байланыстыратын Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің маңыздылығын күрт арттырды. Алдымен Қызыл теңіздегі хуситтердің кемелерге шабуылының көбеюі және Ресей-Украина соғысының салдарынан Ресейге қарсы енгізілген көптеген халықаралық санкциялардың нәтижесінде әлемдегі ең танымал теңіз және теміржол бағыттары барған сайын сенімсіз болып келеді. Кейбір жүк тасымалдаушылар Оңтүстік Африкадағы Ізгі Үміт мүйісін (Care of Good Hope) айналып өтуді жөн көріп, Суэц бағытынан мүлдем аулақ болуда. Ресейдің Украинаға ауқымды соғыс операцияларынан кейін Батыс теміржолдарының өткізу қабілеті күрт төмендеді. Ресей-Украина соғысы геосаяси оқиға болғанымен, оның геэкономикаға тигізіп жатқан салдары айқын байқалады. «Бір белдеу, бір жол» бастамасының алты экономикалық дәлізі бүкіл әлем бойынша сауда, қаржылық, тұлғараалық және цифрлық технологиялар саласындағы байланыстарды құруда. Ресей мен Украина арасындағы соғыс «Бір белдеу, бір жол» бастамасы құруға тырысқан аймақтар арасындағы қарым-қатынастарды бұзды. Атап айтқанда, әскери қимылдарға байланысты Қытайдың Солтүстік бағыт бойынша Еуропамен құрлық қатынастары тоқтап қалды. Сонымен қатар, Ресей-Украина соғысы Қытайдың Еуропа елдерімен саяси, экономикалық және инфрақұрылымдық байланыстарына нұқсан келтірді. Ресей мен Украина арасындағы соғыстың барысы «Бір белдеу, бір жол» бастамасының ілгерлеуіне түбегейлі әсер етуі ықтимал [4, 60-69 б.].

Бұған дейін аса танымал болмаған Орта дәліз, болашақта халықаралық

сауда нарығы үшін тиімді баламалы дәліз болу мүмкіндігіне ие болуда. Жоғарыда көрсетілген дағдарыстардың салдары көлік, қауіпсіздік және байланыс саласындағы шығындарды арттырып отырғандығы сөзсіз. Азиядан, негізінен Қытайдан көлік дәліздері арқылы Еуропаға тасымалданатын өнімдерді жеткізу тізбегі бұзылды, бұл да түпкілікті шығындардың айтарлықтай өсуіне әкелді.

Сондықтан Транскаспий халықаралық көлік дәлізіне мүдделі мемлекеттердің үкіметтері тарапынан осы жол бойындағы логистикалық инфрақұрылымдарды жетілдіру мақсатында бірлескен кәсіпорындардың қызметін жандардырса, бұл өз кезегінде жүк тасымалдаудың өзіндік құнын төмендету мен жеткізу мерзімін азайтуға алып келетіні анық. Басты мақсат - осы дәліз бойында интеграцияланған мультимодальды көлік-логистикалық орталықтарының желісін құру, тең құқылы серіктес ретінде халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен тығыз ықпалдасуын қамтамасыз ету болып табылады. Осы орайда, Әзірбайжан Президенті Әкімшілігінің Сыртқы саясат мәселелері жөніндегі бөлімінің меңгерушісі Х. Гаджиев: «Қазіргі уақытта Солтүстік дәліз белгілі себептермен тоқырауда, бұл Қытай мен Еуропалық Одақ елдері арасындағы орталық болып табылатын Кавказ аймағының маңыздылығын арттырады. Осы ретте, Оңтүстік Кавказ және Орта дәліз кең стратегиялық байланысты қамтамасыз ете алады. Бұған Әзірбайжан тарапы да өте мүдделі. Біз Қытайдан Еуропаға жүк тасымалын қамтамасыз ету үшін өңірдің әлеуетіне қатысты қосымша көңіл бөлініп жатқандығын да көріп отырмыз», - деген еді [5].

Транскаспий халықаралық көлік дәлізі Қазақстан аумағынан кейін Каспий теңізі арқылы Әзірбайжан елінің аумағында өз жалғасын табуы, осы елдің де әрі қарай логистикалық инфрақұрылымының жетіле түсуіне тікелей тәуелді екені мәлім. Бұл туралы Азия Даму Банкі (АДБ) Орталық және Батыс Азия департаментінің өңірлік ынтымақтастық және іс-шараларды үйлестіру бөлімінің директоры Л. Сабырова: «Орта дәлізді дамыту көптеген даму серіктестері арасында маңызды күн тәртібіне айналуда. Көптеген халықаралық форумдар, конференциялар және тіпті ұлттық жиналыстар өткізіліп, Орта дәліз қызу талқылануда. Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы шеңберінде екінші дәліз деп те аталатын Орта дәліз Әзірбайжанды қоса алғанда, Орталық Азия және Оңтүстік Кавказ елдері арқылы Қытайдан Еуропаға Көлік және транзиттік бағыттарды әртараптандыруға мүмкіндік береді», - деп бұл аумақтың да маңыздылығын аша түседі [6]. 2024 жылы 26 ақпанында Пирей портында өткен 5-ші Балқан және Қара теңіз форумы аясында Қытай да, Еуропалық Одақ та геосаяси мәселелерді шешу үшін және жүк тасымалдау тізбегінің қауіпсіздігін арттыру мақсатында Орта дәлізді дамытуға мүдделі екендіктерін жеткізген болатын.

Сол ретте еуропалық және халықаралық қаржы институттары Орталық Азия өңірінде, ең алдымен Транскаспий халықаралық көлік дәлізінде көлік қатынастарын дамытуға 10 млрд. еуро бөлуге дайын екендіктерін білдірген болатын [5]. Пирей портындағы форумында сарапшылар еуропалық тұтынушының қолжетімді тауарларының жеткілікті болуын қамтамасыз ету үшін жаңа көлік бағыттарын дамыту қажет екендігін атап өтті. Олардың арасында Орталық Азия арқылы өтетін және Қытайды Еуропамен байланыстыратын «Орта дәліз» немесе Транскаспий халықаралық көлік бағыты бар. Фудань университетінің «Бір белдеу, бір жол және жаһандық басқару» институтының Бас директоры Ренвей Хуан: «Адамдар Еуропадан Шығыс Азияға балама бағыттар туралы ойлайды. Үш балама бар. Пирей портына ішінара тәуелді болатын Қара теңіз орталық (яғни Орта) дәлізге айналуы мүмкін, бұл бағыт солтүстікке, Венгрияға және Орталық Еуропаға да барады», - деп Транскаспий халықаралық көлік бағытының мәнін аша түскен еді [7]. Осы мақсатта Қытай – Еуропа және Түркия – Қытай бағыттары бойынша жүк ағынын арттыру үшін осы дәліздегі мультимодальды қызмет көрсетуді дамытуға қатысты ортақ саясат жүргізуге талпынуымыз керек. Қазақстан мен Қытайдың жүк тасымалдау саласындағы стратегиясы да осыған бағытталған десе де болады. Оның ішінде біздің елдің аумағы арқылы жүріп өту мерзімін мейлінше қысқарту да басты міндеттердің бірі болып табылады.

Дегенмен, Транскаспий халықаралық көлік бағытының жедел дамуын тежейтін факторлар әлі күнге дейін кездесуде. Осы дәліз бойындағы Каспий теңізіндегі Ақтау, Құрық және Түрікменбашы порттары, еуропалық аймақтағы Констанца (Румыниядағы) портының әлеуеті толыққанды игеріліп отырған жоқ. Әрине енді ғана жедел қолға алынған бұл бағытта жүк тасымалдаушы кемелер де жетіспеуде. Осы ретте Дүниежүзілік банктің көлік жөніндегі жетекші маманы, халықаралық сарапшы Чарльз Кунак: «Дәліздің Қытай мен Еуропалық Одақ арасындағы сауданың үлкен үлесін еншілейтіндей әлеуеті бар, бірақ ол әлі өңірлік деңгейде қалып отыр. Проблемалардың көбіне инфрақұрылымдық емес, эксплуатациялық сипаты басым. Баға жоғары және тұрақсыз, жеткізу уақыты тым ұзақ, сенімсіздеу. Мұның бәрі аздап алаңдаушылық туғызады. Транспорттар түйісінде кідіріс көп болады. Порттардың әлсіз тұсы – әр жеткізуші өз дәлізі тұсында әртүрлі баға ұсынады. Әсіресе әртүрлі көлік тоғысатын жерлерде процедураларды реформалау және жеңілдету аса маңызды», - деп Орта дәліздің дамуын тежеп тұрған іркілістер туралы ойын білдіреді [8].

Сарапшының пікірі халықаралық көлік дәлізіндегі бүгінгі шынайы көріністі толығымен аша түседі. Осы кемшіліктерге торап бойындағы инфрақұрылымдық шектеулерді, ұзаққа созылатын кедендік процедураларды, өткізу қабілетінің төмендігі мен тиісті логистикалық

хабтардың жоқтығын, вагон мен платформалардың талапқа сай келмеуін, кеме мен паром тапшылығы сияқты көкейкесті мәселелерді қосуға болады.

Міне, осы аталған көкейкесті мәселелерді мүмкіндігінше тезірек шешу үшін де Қазақстан мен Қытай арасындағы келісімдердің заңды күшіне енуін тездетіп, олардың жүзеге асуына бар күш-жігерді салу бүгінгі күн тәртібіндегі ең өзекті мәселелердің бірі болып отыр. Екіжақты ынтымақтастық қол қойылған құжаттар қағаз күйінен, тезірек келісімде белгіленген міндеттердің іске қосылып, жүзеге асқан жағдайында ғана алға қойған мақсаттарымыз шынайылыққа айналары сөзсіз. Өйткені Қазақстан мен Қытай арасындағы келісімдер көлік саласын реттейтін ведомстволар мен кәсіпорындар арасындағы ынтымақтастықты нығайтуды көздейді. Соның негізінде көлік бағытының тұрақты, әрі тиімді жұмыс жасауына қолайлы жағдай туғызу үшін оңтайлы ортаны бірлесіп қалыптастыру, логистикалық және көлік тасымалындағы іс-шараларды оңтайландыру, жүк тасымалының мерзімін қысқарту мен жол бойындағы көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру ең басты міндеттер болып табылады.

Осы орайда, халықаралық көлік дәліздерін жетілдірудің басты бағыттарының бірі – ол мемлекеттердің ұлттық заңнамаларын біріздендіру арқылы елдердің көлік жүйелерінің қызметін осы саладағы халықаралық құқық өлшемдерімен тиімді үйлестіру екендігін атап өткен жөн. Яғни, уағдаласушы тараптардың келісімдерге келулерінің нәтижесінде теміржолдар, теңіз-өзен кемелері, автокөліктер, сондай-ақ әуе көліктері сияқты әртүрлі көлік түрлерінің өзара әрекеттесуі – жүктерді алыс қашықтыққа тиімді тасымалдауға мүмкіндік беруде. Бұл өз кезегінде мемлекетаралық ынтымақтастықтың одан әрі нығаюына, тығыз дамуына себепші болары анық.

Материалдар мен әдістерді сипаттау

Қазіргі кезеңдегі Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының екіжақты қарым-қатынастарында Транскаспий халықаралық көлік дәлізін жетілдіру бағыты айрықша орынға ие. Сондықтан да мақала аясында ғылыми зерттеудің басты мақсаты - Қазақстан мен Қытай арасында жасалынып жатқан осы саладағы келісімдердің жүзеге асуы мен оның нәтижелері, және болашақта оларды әрі қарай дамытудан не күтуге болатындығын зерделеу. Мақаланың басты мәні келісімдер негізінде белгіленген бастамаларға қол жеткізудің жолдарын ғылыми негізде жан-жақты сараптау болып табылады. Зерттеу жұмысы аясында аналитикалық тәсілдер ең алдымен екіжақты ынтымақтастықта халықаралық көлік дәліздерінің алатын орнын, экономикалық дамудағы мәні мен рөлін, мемлекеттердің саяси-экономикалық ұстанымына әсерін сараптау барысында кеңінен қолданылды.

Алға қойған мақсатты теоретикалық және әдістемелік тұрғыдан зерттеудің толыққандылығын қамтамасыз етуде бірқатар шетелдік саяси

сарапшылардың да пікіріне салыстырмалы сараптама жасалды. Қазақстан мен Қытай арасындағы көлік тасымалы саласындағы ынтымақтастық бойынша қол жеткізілген нәтижелер мен келешекке межеленген іс-шараларды ғылыми тұрғыдан қарастыру барысында «Бір белдеу, бір жол» бастамасының шеңберіндегі екіжақты қарым-қатынастардың деңгейін айқындау, оның геосаяси және геоэкономикалық қыр-сырларын ашу, талқыға түскен мәселеге қатысты тұжырымдама жасауға мүмкіндік берді. Осы ретте Транскаспий халықаралық көлік дәлізіне мүдделі мемлекеттердің үкіметтері тарапынан осы жол бойындағы логистикалық инфрақұрылымдарды жетілдіру мақсатындағы мүдделері мен ұстанымдары қарастырылды. Негізгі тұжырымдама әр мүдделі мемлекеттің басты мақсаты осы дәліз бойында интеграцияланған мультимодальды көлік-логистикалық орталықтарының желісін құру, тең құқылы серіктес ретінде халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен тығыз ықпалдасуын қамтамасыз ету екендігі дәйектелді.

Мақаланың өзегі болып табылатын Қазақстан мен Қытай арасындағы келісімдердің нәтижелерін дәйектеу барысында зерттеудің әдістемелік негізі ретінде жүйелі сараптау әдісі пайдаланылса, «Бір белдеу, бір жол» бастамасының қалыптасу үрдісін зерделеуде тарихи әдістеме негізге алынды. Сондай-ақ жүйелік талдаудың салыстырмалы, институционалды, құрылымдық-функционалды және логикалық-гносеологиялық әдістері де қамтылды. Басты мәселені сұрыптауда логикалық әдістер, яғни талдау, синтезге сүйенсек, әлеуметтану әдістерінен бақылау әдісі, нормативтік құқықтық құжаттар мен БАҚ мағлұматтарына қатысты контент-талдау әдістері кеңінен пайдаланылды. Жалпы қолданылған теориялық әдістемелердің түпкі өзегі – мәселелік-бағдарлы көзқарас болып табылады.

Сонымен бірге зерттеу әдістемесінің негізі Қазақстан Республикасы Президентінің, Қазақстан Республикасы парламентінің, Қазақстан Республикасының Сауда және интеграция министрлігінің, Көлік министрлігінің баспасөз қызметтері ұсынған ресми мәліметтерді талдау болып табылады. Мақалада статистикалық мәліметтердің негізінде, жауапты мемлекеттік мекемелердің баяндамалары мен мәлімдемелерін сұрыптау барысында нақтылы тәжірибеде қандай нәтижелерге қол жеткізілгендігі және жоспарланған іс-шаралардың жүзеге асу мүмкіндіктері сараланды. Ғылыми зерттеуде кейбір қосымша ресурстарда (мысалы, «Қазақстан теміржолшысы» газетінің веб-сайтында, Әзірбайжанның *Vaku/Trend* веб-сайтында) ұсынылған деректер де назардан тыс қалмады. Транскаспий халықаралық көлік бағытының дамуын сипаттайтын ақпараттарды зерделеу барысында статистикалық, саяси-құқықтық және әртүрлі сараптамалық бағалау технологиялары кеңінен қолданылды.

Қазақстан мен Қытай арасындағы ынтымақтастық жайлы алғашқы нақтылы мәліметтерді Қазақстан Республикасы Президентінің сайтынан алу мүмкіндіктері мәселені талқылаудың негізіне айналды [9], [10]. Мемлекетаралық келісімдердің мәжілісте қолдау тауып, талқыға түсуі,

бұл келісімдердің ұлттық мүддемен үйлескендігін дәйектей алды және осы үрдіспен Парламент, Әділет министрлігінің сайтында танысу, зерттеу жұмысының сапасын арттыра түсті [11], [12].

Ынтымақтастықты нығайтуды көздей отырып көлік саласын реттейтін ведомстволар мен кәсіпорындардың баспасөз қызметтерінің уақытылы жарияланымдары мәселені талқылауда өзіндік септігін тигізіп отырды. Қазақстан Үкіметінің хабарламалары [13], Сауда және интеграция министрлігінің 2024-2027 жылдары аралығына белгілеген халықаралық цифрлық көліктаехнологиялық хабы «Құрғақ порт - Көлжат» жобасы туралы хабарламалары [14], Көлік министрлігінің 2030 жылға дейінгі кешенді жоспарын әзірлеу жайлы хабарламалары министрліктің теңіз инфрақұрылымын дамыту бойынша жоспарларымен, нақты іс-әрекеттерінен хабардар етті [15]. Транскаспий халықаралық көлік бағытының белсенді қызметін қоғамға алдымен жеткізуші осы саланың баспасөз құралдарының тілшілері таратқан жедел хабарламалары да соңғы мағлұматтарды алуға үлкен септігін тигізді (www.rail-news.kz, www.inform.kz, tengrinews.kz, kz.kursiv.media, kapital.kz/gosudarstvo/, inbusiness.kz/).

Транскаспий халықаралық көлік бағытының нәтижесінде қол жеткізіліп жатқан Қазақстан-Қытай келісімдерінің соңғы айлардағы, тіпті соңғы бір-екі жыл көлеміндегі нәтижелері академиялық басылымдарда әлі кең көрініс таба қойған жоқ. Дегенмен де бұл нәтижелер логистика, көлік, ақпараттық технологиялар және жеткізу тізбегін басқару бойынша өткізілетін халықаралық конференцияларда, «Орта дәлізге» арналған іскерлік кездесулер мен келіссөздердің барысы мен қорытындылары туралы хабарламалардан соңғы мәліметтер алу мүмкіндігіне ие болдық [17]. Сондай-ақ, Сингапурда 2024 жылдың 23 мамырында Қазақ-Сингапур бизнес-форумы аясында “KTZ Express” АҚ мен PSA International кездесулері барысында Транскаспий халықаралық көлік бағытында цифрлық платформаны дамыту үшін бірлескен жобаларды жүзеге асыру, Сингапур компаниялары мен қаржы институттарының мүмкіндігі мен әлеуеті зор бұл салаға инвестиция салу мәселелері көтерілді [18].

Қытайдың ұлттық экономикасын жоспарлайтын Ұлттық даму және реформалар комиссиясының мәліметі [2], Боао Азия форумындағы «Белдеу және жол» құрылысы эпидемияға қарсы тұрақтылық пен өміршеңдік туралы басты есебі [1], Халықаралық көлік тасымалдау жүйелерінің тығыз ықпалдасуы туралы Әзірбайжан Президенті Әкімшілігінің Сыртқы саясат мәселелері жөніндегі бөлімінің меңгерушісі Хикмет Гаджиевтің пікірімен танысу да көрші мемлекеттердің ұстанымы мен мақсаттарын айқындауда өте маңызды болып табылады [5]. Сонымен қатар, Азия Даму Банкі (АДБ) Орталық және Батыс Азия департаментінің өңірлік ынтымақтастық және іс-шараларды үйлестіру бөлімінің директоры Л. Сабырованың Қытайдан Еуропаға Көлік және транзиттік бағыттарды әртараптандырудың мәні жайлы ой-пікірі де назардан тыс қалмады [6]. Осы орайда 2024 жылғы 26 ақпанда Пирей портында өткен 5-Балқан және Қара теңіз форумында талқыға түскен мәселелер ауқымымен танысу мүмкіндіктеріне ие болдық

[5]. Транскаспий халықаралық көлік бағытының маңыздылығы туралы баяндамасында Фудань университетінің «Бір белдеу, бір жол және жаһандық басқару» институтының Бас директоры Ренвей Хуан осы бағытының мәнін аша түскен еді [7]. Дүниежүзілік банктің көлік жөніндегі жетекші маманы, халықаралық сарапшы Чарльз Кунак Орта дәліздің дамуын тежеп тұрған іркілістер туралы ойын білдірді [8]. Қытай мен Еуропаны жалғастырушы, Каспий теңізі арқылы Қазақстанды Еуропамен байланыстыратын Транскаспий халықаралық көлік бағытына 2022 жылғы ақпанда басталған Ресей-Украина соғыс қимылдарынан кейін көбірек назар аударыла бастаған болатын. Ресей-Украина соғысының Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойындағы елдердің саяси, экономикалық және инфрақұрылымдық байланыстарына өзіндік әсерін түркиялық ғалым, Анкара Хажы Байрам Вели университетінің, халықаралық қатынастар саласының маманы, қауымдастырылған профессор Гохан Текір 2023 жылғы маусымдағы «Ресей мен Украина арасындағы соғыс: Белдеу және жол бастамасының бұзылуы» (The Russia-Ukraine War: Derailment in the Belt and Road Initiative) атты мақаласында дәйектейді [19]. Жалпы Гохан Текір «Бір белдеу, бір жол» бастамасының Қазақстан үшін экономикалық және саяси салдары» (“Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan”) атты 2022 жылғы мақаласында да бұл бастаманы ғылыми тұрғыдан жан-жақты сипаттаған болатын [4].

Ал Шығыс Еуропада және Орталық Азияда қорғаныс, геосаясат және сауда мәселелерін зерттеп жүрген сарапшы Александро Санчестің 2024 жылдың маусым айының соңында жарық көрген «Батыс Орта Азиялық Орта дәлізге көз тікті. Қытай да» («The West Is Laser-Focused on Central Asia’s Middle Corridor. So Is China») мақаласында Транскаспий халықаралық көлік бағытының жаңа деңгейде жаңғыруы аймақтық емес державалардың жергілікті ойыншыларды бір-біріне қарсы қоюына жол бермейтіндігін дәйектеуі де мәселені талқылауда өзіндік жаңа ой туғызады [3]. Әлемнің әртүрлі аймақтарындағы геосаясат, халықаралық қатынастар және халықаралық қауіпсіздік бойынша зерттеулер жүргізетін Филадельфиядағы (АҚШ) Сыртқы саясатты зерттеу институтының «Еуразия» бағдарламасының ғылыми қызметкері Тони Лутан да «Бір белдеу, бір жол» бағдарламасының Қазақстан үшін өзектілігін жан-жақты талқылай келе, оның басты мәнін де аша түскен [20].

АҚШ армиясының резервтік капитаны, RAND-тың (Research and Development – ғылыми-зерттеу әзірлемелері) қорғаныс мәселелері бойынша сарапшысы Хантер Столлдың пікірінше, Орта дәліздің құрамына кіретін Еуразиялық елдер қазіргі инфрақұрылымды жетілдіру мақсатында кең көлемдегі қаржымен уақытты жұмсап жатқандықтарын нақты статистикалық мәліметтердің негізінде дәйектей алған [21]. Сонымен қатар, әдетте, авторлардың назарында жалпы Қазақстан-Қытай ынтамақтастығының көлік тасымалдау саласындағы соңғы жылдардағы нәтижелерін жеке қарастыру емес, көп жағдайда Қытайдың осы қарым-қатынастардағы бас пайдасы мен жеке мүддесін қарастыра отырып, басқа елдермен салыстыру

арқылы қарсы қоюға бағытталғандай [22]. Халықаралық көлік бағытының мүмкіндіктері мен алға қойылған мақсаттарын бағалауға қатысты бірқатар мақалалар ([8], [23], [26], [24],[25]) мәселені талқылау барысында қолданыс тапты

Нәтижелер

2023 жылдың 17 қазанында Бейжің қаласында (Қытай) қол қойылған Қазақстан мен Қытай үкіметтері арасындағы Транскаспий халықаралық көлік бағытын (ТХКБ) дамыту туралы Келісімді 2024 жылдың 29 мамырында қазақстандық мәжілістің бекітуі (дипломатиялық тілде ратификациялауы) – Ұлы Жібек жолын жаңғырту барысындағы кезекті қадамы екендігі анық [11]. Бұл келісімнің Қазақстан тарапынан қабылдануы еліміз арқылы өтетін аралас жүк тасымалдау көлемін, яғни мультимодальды, табиғаттың барлық асуларын, құрлық пен қоса теңіз өткелдері арқылы тасымалдауды одан әрі арттыра түсуге жағдай тудырады. Халықаралық жүк тасымалдау саласын оңтайландыру мақсатында цифрлық технологияны пайдалануды жетілдіру де күн тәртібіне қойылған болатын.

Еліміздің көршілес мемлекеттермен қарым-қатынастарының нығая түсуін мақсат тұтқан мемлекет басшысы осы үдерісті жеделдету мақсатында 2024 жылдың 1 шілдесінде «Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасының Үкіметі арасындағы Транскаспий халықаралық көлік бағытын, оның ішінде Қытай – Еуропа қатынасындағы контейнерлік пойыздар үшін дамыту жөніндегі келісімді ратификациялау туралы» Қазақстан Республикасының Заңына қол қойды [12].

Екі ел арасындағы қарым-қатынастардың дами түсуіне себепші болатын көлік тасымалы саласы өзекті мәселелердің қатарында деп пайымдауға болады. Осыған орай енді күшіне еніп жатқан келісімнің өзі соңғы бір жылдың ғана нәтижесі. Осы уақыт ішінде осы салада ғана Қытай мен Қазақстан арасында жасалынған үш келісім де халықаралық жүк тасымалдау салаларына арналған еді. Халықаралық жүк тасымалы туралы Сиань қаласында (Қытай) 2023 жылдың 17 мамырында екіжақты келісімге қол қойылған болатын. Парламентте келісімнің бекітілуін дәйектеу мақсатында баяндама жасаған қазақстандық Көлік министрі бұл келісімде жүк тасымалдау үдерісін жетілдіру өлшемдері мен ақпараттық технологияны енгізу қарастырылғанын хабарлаған еді. Ол өз кезегінде қазақстандық жүк тасымалдаушы көліктерінің Қытайдың жүк шоғырланған ірі қалалары мен кемежайларына өту мүмкіндігін реттей отырып, екіжақты тасымалдау тепе-теңдігін жүйелеуге мүмкіндік береді.

Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту туралы келісім Бейжіңде (ҚХР) 2023 жылдың 17 қазанында жасалғаны белгілі. Бұл келісімдер бойынша уағдаласушы тараптар көлік, теміржол және теңіз көлігін тиімді пайдалануды және Қытайдан Қазақстан арқылы жүк тасымалдау бойынша логистиканы жетілдіруді белгілеген еді. Келісімдердің бірінде Қазақстан мен Қытай арасында арнайы топ құруды, екіншісі – Абай облысындағы Аягөз бекетінен Қытай аумағындағы Тачэн бекетіне дейінгі

темір жол салуды, Қазақстан мен Қытай арасындағы үшінші теміржол өткізу тірегін салуды, сондай-ақ шекара маңы аймағында қуатты терминалды құруды көздеген болатын.

2023 жылдың 18 қазанында Бейжіңде (ҚХР) Қазақстан Президенті «Бір белдеу, бір жол» халықаралық ынтымақтастығының III форумының ашылу рәсіміне қатысып, екіжақты жасалынып жатқан келісімдердің мәні мен маңыздылығын аша түсті. Мемлекет басшысы: «Қазақстан мен Қытай арасында Транскаспий бағытын дамыту жөніндегі үкіметаралық екі келісімге қол қойылды. Жуық арада бұл келісімдер айтарлықтай нәтиже беретініне сенімдімін. Күш-жігерімізді тиімдірек үйлестіру үшін ірі стратегиялық порттардың, логистикалық орталықтардың және пошта хабтарының серіктестік желісін құруды ұсынамын. Сонымен қатар кемелер мен контейнерлердің бірлескен өндірісін жолға қоюға мүдделіміз. Қазақстан жолаушылар мен жүктерді тұрақты тасымалдау ісін қамтамасыз ете отырып, әлемнің жетекші әуе компаниялары үшін сенімді әуе көпірі және ыңғайлы айлақ болуға дайын», - деп мәлімдеген еді [9].

Талқылау

Мемлекет басшысының пікірінше, жаңа жаһандық жоба саналатын «Цифрлық Жібек жолы» бастамасы аясындағы серіктестік мол мүмкіндіктерге жол ашады. Сол ретте «Цифрлық және зияткерлік ықпалдастықтың жаңа үлгісін құру экономикамыздың инновациялық тұрғыда дамуына елеулі үлес қосатынына сенімдімін. «Бір белдеу, бір жол» бастамасының жаңа онжылдығында Қазақстан ортақ табысқа жетуге жан-жақты атсалысуды жалғастырады. Құрметті Төраға Си Цзиньпин, Сіздің дана басшылығыңызбен ҚХР түрлі халықтардың ортақ тарихи тағдыры тұжырымдамасы негізінде Қытайдың жаңа дәуірін қалыптастыруда одан әрі зор жетістіктерге жететініне сенімдімін», - деп Қасым-Жомарт Тоқаев осы кездесуде өз баяндамасын қорытындылады [10].

Осыған орай, келісілген осы бағыт бойынша қосымша тасымалдау көлемін арттыру үшін екі ел аумақтарында логистикалық орталықтарды дамыту арқылы олардың іс-әрекеттерін оңтайландыруға, тасымалдау мерзімін қысқартуға, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға ықпал ету жоспарланып отыр. Бұл бағыттағы жетістіктер өз нәтижесін нақты көрсетуде деп нық сеніммен пайымдауға болады, атап айтқанда Транскаспий халықаралық көлік бағыты арқылы 2023 жылдың қаңтар-тамыз айларында тауар тасымалдау көлемі 1,7 миллион тоннаға жетуі, 2022 жылмен салыстырғанда 85,3 пайызға артқандығы дәлел бола алады [23]. Жалпы 2023 жылдың қорытындысы бойынша Қазақстан мен Қытай темір жолдары арасында жүк тасымалдаудың көлемі 28 млн тоннаға жетті [27]. Бұл көрсеткіш екі ел арасында теміржол байланысы ашылған сәттен бастап ең жоғарғы деңгейді көрсетті.

Сонымен қатар, 2024 жылдың қаңтар-мамыр айларының аралығында Қазақстан мен Қытай арасында жүктерді тасымалдаудың оң қарқыны

байқалды. Яғни, 2024 жылдың 6 айында Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша жүктерді тасымалдау көлемі 65 пайызға өсіп, 2,1 млн тоннаны құрады [13].

Румыния бағытында Құрық порты арқылы 2024 жылдың 5 айында АТС-ға 882 тонна тасымалданған, бұл өткен жылғы көрсеткіштен (259 тонна) 3,5 есе артық [26]. Бес айдың ішінде Қытайға жөнелтілген жүктің көлемі өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 12,4 пайызға ұлғайып, 12,8 миллион тоннаны құрады. Оның ішінде Қытай бағытында Қазақстан экспортының үлесі 5,7 миллион тоннаға жетті, - деп хабарлайды Rail-news.kz. Сонымен бірге екіжақты қатынастардың арта түсуінің нәтижесінде металл кені 37 мың тоннаға (3,3 млн тонна), көмір 79 мың тоннаға (82,5 мың тонна), кара металл 296 мың тоннаға (447 мың тонна), мұнай 90 мың тоннаға (125 мың тонна), химиялық жүк 21 мың тоннаға (43 мың тонна) өскен болатын. Ұнтақ өнімдерінің (282 мың тоннаға дейін) және түсті металлдардың (279 мың тоннаға дейін) экспорты 50 пайызға артты. Осы жылдың 5 айында 81,3 мың тонна өсімдік майы тасымалданды, бұл 2023 жылдың ұқсас көрсеткіштерінен 28 пайызға артық [16]. Қытай мен Қазақстан арасындағы қарым-қатынастарды дамытуда Сиань құрлық порты қазақстандық экспорттаушылар үшін аса зор маңызға ие. Жүк таситын теміржол пойызының 40 пайызы осы терминал арқылы өтеді. 2024 жылдың басынан бері Сианьға 75 контейнерлік пойыз жөнелтілген. Бұл терминал – «Бір белдеу, бір жол» логистикалық хабындағы маңызды терминалдардың біріне айналууда.

Транскаспий бағыты Қазақстанды Грузиямен және Әзірбайжанмен байланыстырып, Каспий теңізіне және Еуропаға, одан әрі көлік жолдарына қол жеткізуді қамтамасыз етеді. Бұл бағыт Қазақстан арқылы тауарлардың, әсіресе энергия тасымалдаушылардың экспорты мен импорты үшін жаңа мүмкіндіктерді ашады. Мысалы, 2022 жылғы 25 қарашада Қазақстан, Грузия, Әзірбайжан және Түркия өкілдері осы ең «тар» жерлерді синхронды түрде жою және 2027 жылға дейін Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту бойынша «Жол картасына» қол қойған болатын. Ал 2023 жылдың тамызында олар құжаттардың жаңартылған нұсқасын ұсынды. Сонымен бірге Мемлекет басшысының 2023 жылғы 1 қыркүйектегі Жолдауы шеңберінде Құрық портын толыққанды логистикалық кластер ретінде қалыптастыруды қамтитын теңіз инфрақұрылымын дамытудың кешенді жоспарын әзірлеу бойынша жұмыс жүргізілуде [14]. Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту барысында осы дәліз арқылы еліміздің мұнайы мен мұнай өнімдерін, ауылшаруашылығы өнімдері мен минералды тыңайтқыштарын және басқа да шетелге шығарылатын жүктерді тасымалдауға көңіл бөлінуде.

Транскаспий халықаралық көлік бағытын, оның ішінде Қытай – Еуропа қатынасындағы контейнерлік пойыздар үшін дамыту жөніндегі келісім ратификацияланды. Бұл келісім бойынша уағдаласушы тараптар контейнерлік пойыздардың экспорттық-импорттық және тасымалдау ағынын ұлғайту және олардың ішінде жылжымалы құрамды қадағалау

бойынша мәліметтермен алмасу туралы мәмілеге келген болатын. Бұл өз кезегінде Орта дәліз бойынша жүк тасымалының жыл сайынғы жалпы көлемін болжауға мүмкіндік туғызары айқын. Ең бастысы осы келісімде белгіленген міндеттерді тараптар межеленген уақыт аралығында жүзеге асыруы тиіс. Яғни, келісім бойынша уағдаласушы тараптар Орта дәліз арқылы жүктерді тасымалдау жөнінде Бірлескен жұмыс тобын құрады. Қазіргі кезде Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдау 19-23 күнді құраса, оның ішінде Қазақстан аумағы арқылы – 6 күн, жүк ағыны – 6 млн тонна [24].

Осы мәселе бойынша RAND-тың қорғаныс мәселелері бойынша сарапшысы Хантер Столлдың пікірінше, Орта дәліздің құрамына кіретін Еуразиялық елдер қазіргі инфрақұрылымды жетілдіруге көп уақыт пен ресурстар жұмсауда. 2022 жылдың соңында Қазақстан, Грузия, Әзірбайжан және Түркия Сыртқы істер және Көлік министрлері дәліздің дамуын жеделдету және өткізу қабілетін арттыру жолдарын анықтау үшін жиналып, теміржолдарды жаңартуға бағытталған бес жылдық жоспарды жариялады және бұл өткізу қабілеттілігін екі есеге арттырады деп күтілуде. Келісім аясында 2027 жылға қарай теміржолдың өткізу қабілеттілігін жылына 10 миллион тоннаға дейін жеткізу жоспарлануда, ал Қытайдан Еуропаға дейінгі жүк тасымалдау жылдамдығын 14-18 күнге дейін қысқарту көзделуде екендігі атап өтілді[21].

Осы бағытты нығайтудың нәтижесінде Қытай елінен шыққан жүк керуені 2024 жылдың 3 шілдесінде Ақтау мен Құрық порттарынан Әзірбайжан, Грузия, Түркия және Еуропа елдеріне жөнелтілді. Транскаспий халықаралық көлік бағыты жүктерді Қазақстаннан Әзірбайжанға жеткізуде Каспий теңізінің акваториясын пайдаланады. Бүгінгі таңда су көлігі мемлекет үшін ең тиімді және экономикалық тұрғыдан маңызды көліктердің бірі болып табылады. Мемлекет басшысы Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің Қазақстанға тиесілі бөлігінің құндылығын әрдайым атап өтуде. Осыған орай Қазақстанның теңіз инфрақұрылымын дамытудың 2028 жылға дейінгі кешенді жоспары да әзірленген. Мамандардың айтуынша, соның негізінде кемежайларда контейнерлерді өңдеу қарқыны артып, терминалдардың қызмет атқару мүмкіндіктері де өзгертін болады. Жалпы бұл бағыт бойынша теміржол мен теңіз көлігін де ұтымды пайдаланудың арқасында контейнерлік тасымалдау жүзеге асырылады.

«Құрық Порт» ЖШС баспасөз қызметінің хабарлауынша, Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша Қытайдан шыққан алғашқы қазақстандық және қытайлық жүк көліктері керуені 2024 жылдың 26 маусымында Қорғастан (ҚХР) шығып, Қазақстанның 8 өңірінен өтіп, Құрық портына 29 маусымда сәтті жетіп, жүк контейнерлері кемелерге тиелді. Бұл сапардың жалпы мерзімі 10 күнге созылып, ұзындығы – 4800 шақырымды өткен еді. Яғни көлік тасымалдау үдерістерін оңтайландырудың жоғары деңгейі мен логистикалық инфрақұрылымның жақсара басталғаны бірден байқалады.

2024 жылдың 3 шілдесінде Ақордада Қазақстанның мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаев пен Қытай Халық Республикасының Төрағасы Си

Цзиньпин Транскаспий халықаралық көлік дәлізімен Қытай-Қазақстан-Еуропа бағытындағы алғашқы көлік керуенінің әрі қарай жол тартуына телекөпір желісі арқылы салтанатты түрде рұқсат берген болатын [10]. Нәтижесінде Транскаспий халықаралық көлік дәлізі арқылы өтетін жаңа тасымал тізбегі сәтті іске қосылды. Бұл бағыт Қазақстан мен Қытай арасында экономикалық және сауда ынтымақтастықты одан ары дамыта түсері сөзсіз.

Енді заманауи Жібек жолы Қытайдан бастау алып, ол жақтан шыққан жүк сегіз күн бойы Қазақстан территориясы арқылы өтіп, Ақтау мен Құрық порттарына жеткізілетін болады. Сондай-ақ екі ел арасындағы логистикалық байланыс теміржол арқылы да орнатылған. Пойыз жолы 11 мың шақырымға созылып, 30 күнде жетеді. Нәтижесінде тауарлар Еуропаның ішкі өңірлеріндегі сауда нарығына жеткізіледі [25].

Қазіргі таңда Қазақстан мен Қытай арасында жүктерді тасымалдау қуаты жылына 28 млн. тонна шамасында болса, Бақты-Чугучак үшінші теміржол тармағы іске қосылған кезде Қазақстан мен Қытай арасындағы жүк тасымалдау қуаты жылына 48 млн тоннаға дейін өсетіндігіне сенімді [16]. Сонымен қатар, ағымдағы жылдың жазына дейін Достық-Мойынты екіжолды желісі пайдалануға беріледі деп жоспарлануда, ол өз кезегінде осы аралықтың жүк өткізу қабілетін бес есеге арттырмақ. Жалпы еліміздің көлік-тасымалдау әлеуетін дамыту үшін Қазақстан темір жолдары 1300-дей жаңа темір жол салатыны межеленген іс-шара болып табылады.

Әрине, жүк тасымалы бағыттарын әртараптандырумен бірге, оның Қазақстан үшін өз өнімдерін шет мемлекеттерге шығара алатын тетік ретінде, желі ретінде дамытуы басты міндет болуы тиіс. Осы орайда әлемдік нарыққа төтеп бере алатын еліміздің өндірісін де әртараптандыруға ынталандыру қажет. Ал, Орта дәлізді дамыту тек жолдарды, порттарды немесе теміржол бағыттарын салудан ғана емес, сонымен қатар тауарлар мен жұмыс күшінің шекаралардан кедергісіз және оңтайлы өтуін қамтамасыз ету үшін «қатаң» инфрақұрылымды «жұмсақ» инфрақұрылыммен үйлестіру үрдісінен тұратынын ескерген дұрыс.

Қорытынды

Бұл мақалада «Бір белдеу, бір жол» бастамасының негізінде Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының соңғы бір-екі жылдағы Транскаспий халықаралық жүк тасымалдау бағыты бойынша жасалынған халықаралық келісімдері мен шарттарының негізінде екіжақты қарым-қатынастардың барысы мен нәтижелері, болашақ дамуға арналған іс шаралардың ауқымы қарастырылған болатын. Зерттеу нәтижелері бойынша екі ел арасында ауқымды өзгерістер болып жатқандығын, әсіресе өзгерістер экономикалық мәселелерді қамтитындығын, атап айтқанда ең алдымен энергетикалық ынтымақтастық және бірлескен инфрақұрылымдық бастамалар мәселелері бойынша қатынастардың айтарлықтай жандана түскендігін аңғаруға болады.

Әрине, халықаралық қатынастардың заңдылығы бойынша әр мемлекет өз ұлттық мүддесінің негізінде қарым-қатынастарды орнатуға талпынады. Қазақстанның «Бір белдеу, бір жол» бастамасына алғашқы сәттен бастап жан-жақты қолдау көрсетіп, оның негізгі қатысушыларының біріне айналуы да еліміздің ұлттық мүддесімен үйлесім табуында. Осы өзекті мәселе бойынша шетелдік сарапшылардың пікіріне назар аударуға болады. Кейбір шетелдік сарапшылардың тұжырымы бойынша, Қазақстанды «Бір белдеу, бір жол» бастамасына қосу «қытай арманын» жүзеге асыру және оның Ұлы Стратегиясының мақсаттарына жетудің өзегі болып табылады. Осы орайда Қазақстанды таңдауы оның негізгі жағрапиялық тоғысқан жерде орналасуына байланысты, сол жерден «Бір белдеу, бір жол» бастамасы Шығыс және Батыс Еуропаға экспансиялық жолын бастайды деп қорытындылайды [22].

Ал, түркиялық ғалым Гохан Текір «Бір белдеу, бір жол» бастамасының Қазақстан үшін экономикалық және саяси салдары» (“Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan”) атты еңбегінде Қазақстанның Қытаймен қарым-қатынасы және «Бір белдеу, бір жол» бастамасына қосылуы Қазақстанға Ресеймен қарым-қатынасын теңестіруге, тепе-теңдік сақтауға қосымша мүмкіндіктер береді деген тұжырымдама жасайды [4].

Бүгінгі таңдағы осы көкейкесті мәселеге қатысты әлемнің әртүрлі аймақтарындағы геосаясат, халықаралық қатынастар және халықаралық қауіпсіздік, АҚШ-тың ұлттық қауіпсіздігі, лаңкестік, сондай-ақ этникалық қақтығыстар бойынша зерттеулер жүргізетін Филадельфиядағы (АҚШ) Сыртқы саясатты зерттеу институтының «Еуразия» бағдарламасының ғылыми қызметкері Тони Лутанның пікірі бойынша, Қазақстанның «Бір белдеу, бір жол» бастамасына қатысуы оған Ресейден қорғанудың тағы бір құралына ие болуға мүмкіндік береді. Тони Лутан: «Бір белдеу, бір жол» дәліздері Қазақстанға өз өнімдерін экспорттау үшін баламалы бағыттарға ие болуға мүмкіндік беруі, Ресейдің көлік жолдарына деген тәуелділігінен құтқарады. Қазақстанның Батыс елдерімен көлік байланысы оның осы елдермен саяси қарым-қатынастарының нығаюына ықпал етеді. Сонымен қатар, Батысқа қарай ілгерілей түскен «Бір белдеу, бір жол» дәліздерінің ортасында Қазақстанның болуы, оның Қытай үшін геосаяси маңыздылығын арттыра түсіп, бұл өз кезегінде Қазақстанның халықаралық алаңдағы саяси және дипломатиялық рөлінің өсуіне ықпал етеді, - деп пайымдайды [20]. Сырттағы сарапшылардың бұл тұжырымымен де келісуге болады. Осы зерттеудің аясында келтірілген дәйектемелер мен дәлелдер де мемлекетаралық ынтымақтастықтың нығаюы әр тарапқа да тиімді екендігін айқындау болатын. Бейбіт өмір сүруге ұмтылған елдердің де басты мақсаты сол қарым-қатынастарды әртараптандыру арқылы өзара тиімділікті арттыру болып табылады.

Сондай-ақ, осы бағыттағы сарапшылар жобаны таңдауда, қаржыландыру шарттарында, қоршаған ортаға және әлеуметтік әсерге қатысты кең көлемдегі ашықтық қажеттігін ұсынады. Осы орайда жүк тасымалының да тиімділігі мен ашықтығын едәуір арттырудағы заман ағымының талабы цифрлық технологияларды кедендік рәсімдеу үдерісіне интеграциялау. Бұл бағытта жасалынып жатқан жұмыстар өз нәтижелерін де көрсетуде.

Қазақстанның Көлік министрлігі 2024 жылдың қаңтар-наурыз айларында Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша барлық тасымалдау көлемі 33 пайызға артқанын хабарлаған болатын. Министрлік мұны digital Trade corridor платформасының (Track&Trace және TezCustoms қызметтері) іске қосылуымен байланыстырады. Біріншісі жүктің орналасуын және оның кедендік мәртебесін онлайн бақылауға, сондай-ақ Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша бүкіл жол бойындағы көлік құжаттары бойынша ақпаратты жаңартуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, жүк жөнелтушілер мен жүктерді тасымалдау мәселесімен айналысатын қызметтер (экспедиторлар) TezCustoms арқылы транзиттік декларацияларды автоматты түрде рәсімдей алады. Қазіргі кезде бұл 30 минут ішінде жүзеге асырылады. Министрліктің мәліметі бойынша 2024 жылдың мамыр айының басында Қазақстан мен Әзірбайжанда Track&Trace техникалық интеграциясы бойынша жұмыстар аяқталған, ал Грузиямен жұмыстар жалғасып жатқаны хабарланған. Сондай-ақ Қытай мен Еуропа тараптарымен де осы бағытта келіссөздер жүргізілуде.

Сингапурда 2024 жылдың 23 мамырында Қазақ-Сингапур бизнес-форумы аясында TezCustoms цифрлық платформасының Транскаспий халықаралық көлік бағытында тиімді үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету жөніндегі бірлескен жобаны жүзеге асыру бойынша «Қазақстан темір жолының» еншілес компаниясы «KTZ Express» АҚ мен Global DTC Pte Ltd мәмілеге келген болатын [18]. Бұл бірлескен бастама да көлік логистикасын дамыту бағытындағы жаңа мүмкіндіктерге жол ашары сөзсіз.

Ал 2024 жылғы 2-27 маусымда Шанхайда (ҚХР) «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» халықаралық қауымдастығы «Transport logistic China 2024» логистика, көлік, ақпараттық технологиялар және жеткізу тізбегін басқару бойынша X халықаралық көрмесіне қатысты. Көрме шеңберінде Beijing Trans International Logistic Co компаниясымен кездесулер өткізіліп, «Ақтау теңіз сауда порты «ҰҚ» АҚ, «Құрық порты» ЖШС, «Қазақтеңізкөлікфлоты ҰТКҚК» ЖШС, «KTZ Express» АҚ, «Adu Контейнер» ЖШҚ тараптары арасында «Орта дәлізді» дамыту шеңберінде бірлескен ынтымақтастық мәселелері бойынша мәмілеге келді [17].

Сонымен қатар, болашақта Қазақстан Республикасының Сауда және интеграция министрлігінің хабарлауынша, 8,5 мың гектарға 2024-2027 жылдары екі кезеңде салынуы белгіленген толық циклды дамыған

инфрақұрылымды қамтитын халықаралық цифрлық көлік-технологиялық хабы «Құрғақ порт - Көлжат» жобасын іске асыру жоспарлануда [14]. Жоба аясында уақытша сақтау қоймаларын, көлікке арналған қызмет көрсету орталықтарын іске қосу жоспарланған. Сондай-ақ, мемлекеттік, брокерлік және басқа да қолдау қызметтерін көрсету бойынша қызметтерді іске қосу белгіленген. Сонымен қатар, тауарларды экспорттау орталығы пайда болады. Бұл жоба да Қытайдан жүк тасымалдау үдерісін арттыра түсуге бағытталған. Осындай «құрғақ порт» көлік-логистикалық кешенін ашу мәселесі Қостанай өңірінде де жоспарлануда.

Қазақстан Республикасының Көлік министрлігінің 2024 жылдың 23 ақпанындағы хабарламасында айтылғандай, министрлік теңіз инфрақұрылымын дамытудың 2030 жылға дейінгі кешенді жоспарын әзірлеу үстінде болатын. Ол жоспар бойынша 2024 жыл көлемінде Құрық портының акваториясын тереңдету шаралары жүргізілсе, 2025 жылы Ақтау портында да ұқсас шаралар жүзеге асатын болады. Сондай-ақ теңіз көлігі саласын дамыту мақсатында «Ляньюнган порт» компанияларымен бірлесіп Ақтау теңіз портында «контейнерлік хабтың» құрылысы басталады. Бұл контейнерлік тасымалдау мүмкіндігін жиырма футтық баламада 300 мыңға дейін арттырады [15]. Өткізу қабілетін арттыру шеңберінде Ақтау портының айлақтық инфрақұрылымын жаңғырту және Құрық портында үш жаңа терминал салу жоспарланған. Сондай-ақ министрлік өзен көлігінің әлеуетін толыққанды пайдалану мақсатында Ертіс трансшекаралық өзенін пайдаланып, Ресей-Қазақстан-Қытай арасында мультимодальды транзиттік дәлізді құруды ұсынады. Бұл шекаралас мемлекеттерді жаңа көлік қатынасымен байланыстыруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар Тұғыл кентінің ауданында өзен портын салу және ұзындығы 99 шақырым Тұғыл-Майқапшағай телімінде Қытай шекарасына дейін темір жол салу көзделуде.

Осы жұмыстардың мақсаты - уақытты үнемдеп, тасымал үдерісін мейлінше ашық қылу, Қазақстанды сауда ағыны үшін тартымды ете түсу. Сонда ғана Қазақстан 2030 жылға қарай ел аумағы арқылы жүк тасымалдау көлемін жоспарлаған 35 млн тоннаға дейін жеткізу мүмкіндігіне ие болары анық. Сонымен бірге Қазақстан Президенті Қ.-Ж. Тоқаев Қытаймен тауар айналымын екіжарым есеге, яғни 100 млрд америкалық долларға дейін ұлғайту міндетін қойған болатын [9]. Бұл Қазақстан мен Қытай елдері арасындағы ынтымақтастығының болашағы. Ал Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша сауданың өрістеуі Қазақстан мен Қытай елдерінің ғана емес осы бағытқа мүдделі елдердің арасындағы ынтымақтастықты да нығайта түсері хақ.

ӘДЕБИЕТ

[1] 博「洲」旗「告」:面「疫情考」 “一「路」建「展」出强大的「性和活力」 [Флагманский доклад Азиатского форума Боао: Столкнувшись

с испытанием эпидемией, реализация инициативы «Один пояс, один путь» продемонстрировала высокую устойчивость и жизнеспособность]. 21.04.2021. https://www.ccdi.gov.cn/yaowen/202104/t20210418_239843.html

[2] China has signed Cooperation Documents on the Construction of the Belt and Road with 152 Countries and International Organizations. 2023, August 29. <https://ru.ahkcpower.com/news/china-has-signed-cooperation-documents-on-the-71237696.html>

[3] Sanchez A.W. The West Is Laser-Focused on Central Asia's Middle Corridor. So Is China. 2024, June 20. <https://thediplomat.com/2024/06/the-west-is-laser-focused-on-central-asias-middle-corridor-so-is-china/>

[4] Tekir G. Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan // International Journal of Arts, Humanities and Social Studies. – 2022. - Volume 4; Issue 3.- P. 60-69.

[5] Китай и ЕС ставят на Средний коридор. 2024, March 2.

[6] Зейналова Л. Средний коридор важен для диверсификации транспортных маршрутов из Китая в Европу – Лязиза Сабырова из АБР / Эксклюзивное интервью. Баку/Trend. 2024, May 16. <https://www.trend.az/business/transport/3899888.html>

[7] Силенко И. Греция: новые транспортные маршруты из Азии в Европу. 2024, February 26. <https://rua.gr/news/bissecon/61280-greetsiya-novye-transportnye-marshruty-iz-azii-v-evropu-video.html>

[8] Аймағамбет А. Мүдделер мүйісі. Ұлы Жібек жолының жалғасы – Транскаспий // Егемен Қазақстан. - 2024. - 4 маусым (№ 106).

[9] Мемлекет басшысы «Бір белдеу, бір жол» халықаралық ынтымақтастығының III форумының ашылу рәсіміне қатысты. 2023, Октябрь 18. <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-bir-beldeu-bir-zhol-halykaralyk-yntymaktastygynyn-iii-forumynyn-ashylu-rasimine-katysty-1892334>

[10] Қасым-Жомарт Тоқаев пен Си Цзиньпин бірқатар нысанның салтанатты ашылу рәсіміне қатысты. 2024, July 3. <https://www.akorda.kz/kz/kasym-zhomart-tokaev-pen-si-czinpin-birkatar-nysannyn-saltanatty-ashylu-rasimine-katysty-364613>

[11] Мәжіліс еліміздің көлік-логистикалық әлеуетін дамытуға қатысты бірқатар келісімді ратификациялады. 2024, May 29. <https://parlam.kz/3/mazhilis/news/page1/052024>

[12] Қазақстан Республикасының Заңы. № 101-VIII ҚРЗ. 2024, July 1. <https://surl.li/sdkzie>

[13] Итоги полугодия: новый план развития портов, создание морского транспортно-логистического кластера. 2024, Июль 29. <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/itogi-polugodiya-masshtabnye-dorozhnye-raboty-rost-passazhiropotoka-i-modernizatsiya-infrastruktury-28853>

[14] Құрық портындағы «Саржа» көпфункционалды теңіз терминалы жүктерді ауыстырып тиеуді бастады. 2023, Октябрь 26. <https://primeminister.kz/news/kuryk-portyndagy-sarzha-kopfunktsionaldy-teniz-terminaly-zhukterdi-auystyryp-tieudi-bastady-26039>

[15] Көлік министрлігі теңіз инфрақұрылымын дамытудың 2030 жылға дейінгі кешенді жоспарын әзірлеп жатыр. 2024, February 23. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=kk>

[16] Қазақстан мен Қытай арасындағы теміржол жүк тасымалы өсім көрсетуде. 2024, June 26. <https://kazgazeta.kz/news/150271>

[17] International Association “Trans-Caspian International Transport Route” took part in the international exhibition Transport logistic China in Shanghai. 2024, June 27. <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/27-06-2024-en>

[18] Growing partnership between Kazakhstan and Singapore may become a bridge between Southeast Asia and Central Asia. 2024, May 25. <https://www.newscentralasia.net/2024/05/25/growing-partnership-between-kazakhstan-and-singapore-may-become-a-bridge-between-southeast-asia-and-central-asia/>

[19] Tekir G. The Russia-Ukraine War: Derailment in the Belt and Road Initiative. 2023, June. https://www.researchgate.net/publication/372874492_The_Russia-kraine_War_Derailment_in_the_Belt_and_Road_Initiative

[20] Louthan T. A “Bright Path” Forward or a Grim Dead End? The Political Impact of the Belt and Road Initiative in Kazakhstan. - Pennsylvania: Foreign Policy Research Institute, 2022.

[21] Stoll H. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce. 2024, March 11. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce.html>

[22] Vitalis A. The BRI in Kazakhstan: The Chinese Dream with Kazakh Characteristics? 2024, February. <https://www.e-ir.info/2023/02/26/the-bri-in-kazakhstan-the-chinese-dream-with-kazakh-characteristics/>

[23] Әлімова Е. Орта дәлізбен жүк тасымалдау көлемі артпақ. 2024, February 3. <https://www.azattyq.org/a/32803755.html>

[24] Жанбирова А. Казахстанские перевозчики могут отправлять грузы через Транскаспийский маршрут в два раза быстрее. 2024, May 29. <https://khabar.kz/ru/news/obshchestvo/161104-kazakhstanskie-perevozchiki-smogut-dovozit-gruz-do-kitajskikh-portov>

[25] Мұрат Д. Қытайдан шыққан жүк алғаш Транскаспий дәлізі арқылы Еуропаға аттанды. 2024, July 3. <https://inbusiness.kz/kz/last/kytajdan-shykkanzhuk-algash-transkaspj-dalizi-arkyly-europaga-attandy>

[26] Мұсахаев Ә. ТХКБ-ға Еуропа елдері қызығушылық танытуда. 2024, June 25. <https://rail-news.kz/kz/cargo-transportation/17844-txkb-ga-europaelderi-qyzygusylyq-tanyтуда.html>

[27] На рекордный уровень вышли железнодорожные перевозки между Казахстаном и Китаем. 2023, December 26. https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/rekordnyiy-uroven-vyishli-jeleznodorojnyie-perevozki-521456/

[28] Об официальном визите Премьер-Министра РК в Грузию. 2023, Oktober 5. <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-tbi;isi/press/news/details/579980?lang=ru>

[29] Palu R., Hilmola O.P. Future Potential of Trans-Caspian Corridor // Review. Logistics. - 2023. - N 7 (3). – P. 39. <https://www.mdpi.com/2305-6290/7/3/39>

REFERENCES

[1] 博「洲」旗「告」面「疫」考「一」路「建」展「出」强「大」的「性」和活「力」21.04.2021 [[Flagmanskiy doklad Aziatskogo foruma Boao: Stolknuvshis' s ispytaniyem epidemiyey, realizatsiya initsiativy «Odin poyas, odin put'» prodemonstrirovala vysokuyu ustoychivost' i zhiznesposobnost']. [Boao Forum for Asia Flagship Report: Facing the Test of the Epidemic, the Belt and Road Initiative Demonstrated High Resilience and Viability]. https://www.ccdi.gov.cn/yaowen/202104/t20210418_239843.html [in Chinese].

[2] China has signed Cooperation Documents on the Construction of the Belt and Road with 152 Countries and International Organizations. 2023, August 29. <https://ru.ahkcpower.com/news/china-has-signed-cooperation-documents-on-the-71237696.html>

[3] Sanchez A.W. The West Is Laser-Focused on Central Asia's Middle Corridor. So Is China. 2024, June 20. <https://thediplomat.com/2024/06/the-west-is-laser-focused-on-central-asias-middle-corridor-so-is-china/>

[4] Tekir G. Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan. International Journal of Arts, Humanities and Social Studies, 2022. Volume 4; Issue 3, P. 60-69.

[5] Kitay i ES stavyat na Srednij koridor [China and EU bet on the Middle Corridor]. 2024, March 2. [in Russ.].

[6] Zejnalova L. Srednij koridor vaju dlja diversifikatsii transportnyh marshrutov iz Kitajya v Evropu – Lyaziza Sabyrova iz ABR (Eksklyuzivnoe intervyyu. Baku/Trend) [The Middle Corridor is important for diversifying transport routes from China to Europe – Lyaziza Sabirova from ADB (Exclusive interview. Baku/Trend)]. <https://www.trend.az/business/transport/3899888.html> [in Russ.].

[7] Silenko I. Gretsia: novye transportnye marshruty iz Azii v Evropu (video). 2024, February 26 [Greece: New Transport Routes from Asia to Europe]. <https://rua.gr/news/bissecon/61280-gretsia-novye-transportnye-marshruty-iz-azii-v-evropu-video.html> [in Russ.].

[8] Aimagambet A. Muddeler muyisi. Uly Jibek jolynyn jalgasy – Transkaspий. Egemen Kazakhstan, 2024, 4.06 [in Kaz.].

[9] Memleket basshysy “Bir beldeu, bir jol” halyqaralyq yntymaqtastygynyn III forumynyn ashylu rasimine qatysty. 2023, Oktober 18 [The Head of State attended the opening ceremony of the 3rd International Forum on “One Belt, One Road” cooperation]. <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-bir-beldeu-bir-zhol-halykaralyk-yntymaqtastygynyn-iii-forumynyn-ashylu-rasimine-katysty-1892334> [in Kaz.].

[10] Qasym-Jomart Toqaev pen Si Czinpin birkatar nysannyn saltanatty ashylu rasimine qatysty. 2024, July 3 [Kassym-Jomart Tokayev and Xi Jinping attended the grand opening ceremony of several facilities]. <https://www.akorda.kz/kz/kasym-zhomart-tokaev-pen-si-czinpin-birkatar-nysannyn-saltanatty-ashylu-rasimine-katysty-364613> [in Kaz.].

[11] Majilis elimizdin kolik-logistikalyq aleuetin damytuga qatysty birkatar kelisimdi ratifikasalady. 2024, May 29 [The Mazhilis ratified several agreements related to the development of our country's transport and logistics potential]. <https://parlam.kz/3/mazhilis/news/page1/052024> [in Kaz.].

[12] Qazaqstan Respublikasynyn Zany. №101-VIII QRZ. 2024, July 1 [Law of the Republic of Kazakhstan]. <https://surl.li/sdkzie> [in Kaz.].

[13] Itogi polugodiya: novyi plan razvitiya portov, cozdanie morskogo transportno-logisticheskogo klastera. 2024, 29.07 [Half-Year Results: A New Port Development Plan and the Creation of a Maritime Transport and Logistics Cluster]. <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/itogi-polugodiya-masshtabnye-dorozhnye-raboty-rost-passazhiropotoka-i-modernizatsiya-infrastruktury-28853> [in Russ.].

[14] Quryq portyndagy “Sarja” kopfunktsionaldy teniz terminaly jukterdi auystyryp tieudi bastady.2023, Oktober 26 [The “Sarja” multifunctional sea terminal at the Kuryk port has begun transshipment operations]. <https://primeminister.kz/news/kuryk-portyndagy-sarza-kopfunktsionaldy-teniz-terminaly-zhukterdi-auystyryp-tieudi-bastady-26039> [in Kaz.].

[15] Kolik ministrligi teniz infraqurylymyn damytudyn 2030 jylga deyingi keshendi josparyn azirlep jatyr [The Ministry of Transport is developing a comprehensive plan for the development of maritime infrastructure until 2030]. 2024, February 23. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=kk> [in Kaz.].

[16] Qazaqstan men Qytaj arasyndagy temirjol juk tasymaly osim korsetude [Rail freight transportation between Kazakhstan and China is showing growth]. 2024, June 26. <https://kazgazeta.kz/news/150271> [in Kaz.].

[17] International Association “Trans-Caspian International Transport Route” took part in the international exhibition Transport logistic China in Shanghai. 2024, June 27. <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/27-06-2024-en>

[18] Growing partnership between Razakhstan and Singapore may become a bridge between Southeast Asia and Central Asia. 2024, May 25. <https://www.newscentralasia.net/2024/05/25/growing-partnership-between-kazakhstan-and-singapore-may-become-a-bridge-between-southeast-asia-and-central-asia/>

[19] Tekir G. The Russia-Ukraine War: Derailment in the Belt and Road Initiative. 2023, June. https://www.researchgate.net/publication/372874492_The_Russia-kraine_War_Derailment_in_the_Belt_and_Road_Initiative

[20] Louthan T. A “Bright Path” Forward or a Grim Dead End? The Political Impact of the Belt and Road Initiative in Kazakhstan. Pennsylvania: Foreign Policy Research Institute, 2022.

[21] Stoll H. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce. 2024, March 11. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce.html>

[22] Vitalis A. The BRI in Kazakhstan: The Chinese Dream with Kazakh Characteristics? 2024, February. <https://www.e-ir.info/2023/02/26/the-bri-in-kazakhstan-the-chinese-dream-with-kazakh-characteristics/>

[23] Alimova E. Orta dalizben zhuk tasymaldau kolemi artpaq [The volume of cargo transportation through the Middle Corridor is expected to increase]. 2024, February 3. <https://www.azattyq.org/a/32803755.html> [in Kaz.].

[24] Janbirova A. Kazakhstanskije perevozchiki mogut otravlyat gruzy cherez Transkaspiskij marshrut v dva raza bystree [Kazakh carriers can transport

goods via the Trans-Caspian route twice as fast]. 2024, May 29. <https://kz.kursiv.media/2024-05-29/dlzh-tmtm-gruzy-knr/> [in Russ.].

[25] Murat D. Qytajdan shyqqan juk algash Transkaspıj dalizi arqyly Europaga attandy. 2024, July 3. <https://inbusiness.kz/kz/last/kytajdan-shykkanzhuk-algash-transkaspıj-dalizi-arkyly-europaga-attandy> [in Kaz.].

[26] Musahaev A. THKB-ga Europa elderi qyzygushylyq tanyтуда [European countries are showing interest in the TITR (Trans-Caspian International Transport Route)]. 2024, June 25. <https://rail-news.kz/kz/cargo-transportation/17844-txkb-ga-europa-elderi-qyzygushylyq-tanyтуда.html> [in Kaz.].

[27] Na rekordnyi uroven vyshli zheleznodorozhnye perevozki mezhdı Kazakhstanom i Kitaem [Rail transportation between Kazakhstan and China has reached a record level]. 2023, December 26. https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/rekordnyiy-uroven-vyishli-jeleznodorojnyie-perevozki-521456/ [in Russ.].

[28] Ob oficialnom vizite Premer-Ministra RK v Gruziyu Visit of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan to Georgia]. 2023, Oktober 5. <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-tbi;isi/press/news/details/579980?lang=ru> [in Russ.].

[29] Palu R., Hilmola O.P. Future Potential of Trans-Caspian Corridor. *Review. Logistics*, 2023, N 7 (3), P. 39. <https://www.mdpi.com/2305-6290/7/3/39>

AGREEMENTS BETWEEN THE GOVERNMENTS OF KAZAKHSTAN AND CHINA ON THE DEVELOPMENT OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

Buyzheeva B.¹, *Jakubayeva S.², Alıpbayev A.³

¹, *², ³ Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan

Abstract. At the present stage a special place in bilateral relations between the Republic of Kazakhstan and the People's Republic of China is occupied by the direction of improving the Trans-Caspian International Transport Corridor, which revived the Great Silk Road - one of the oldest trade routes connecting the West and East. It is known that this issue is one of the relevant for Kazakhstan today. Therefore, the main objectives of the scientific research in the framework of the article are to study the implementation of agreements in this area between Kazakhstan and China, their results and what can be expected from further development. The essence of the article is a comprehensive scientific analysis of ways to implement initiatives outlined on the basis of agreements. The research, based on statistical data, in process of sorting reports and statements of responsible government agencies, examines what results have been achieved in real practice and the possibility of implementing planned activities. At the same time, the interests and positions of the governments of the countries interested in the Trans-Caspian International Freight Corridor in order to improve the logistics infrastructure on this route are not ignored. It is emphasized that the main goal of each interested state is to create a network of integrated multimodal transport and logistics centers on this corridor, ensuring close integration with international transport systems as an equal partner.

The relevance of the research on the agreements between Kazakhstan and China on the development of the Trans-Caspian International Transport Route (TMTM) is due to its strategic importance for global trade and economic growth. TM connects China with Europe, which helps strengthen economic ties and integration into international trade networks. The implementation of infrastructure projects, such as new railway and port terminals, requires an analysis of their impact on the economy and the environment. In addition, the development of the route can promote cultural exchange and strengthen social ties between peoples. Political aspects, including security and regional stability issues, also require attention. Research in this area will help identify both current achievements and prospects for further cooperation, which makes the topic particularly relevant for analysis in the context of global change.

Key words: the Great Silk Road, international trade, regional stability, China, Europe, logistics centers, “One Belt, One Road”, economic development

Funding: The research in the article was carried out with grant funding from the Ministry of Science and Higher Education of the Republic of Kazakhstan within the framework of the AR19679313 project “Competitiveness of transit and transport potential of Kazakhstan in the conditions of formation of alternative transport corridors”.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОГЛАШЕНИЙ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ О РАЗВИТИИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Бюжеева Б.З.¹, *Джакубаева С.Т.², Алипбаев А.Р.³

^{1,*2,3} Казахский национальный университет

имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан

Анотация. Сегодня особое место в двусторонних отношениях между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой занимает направление совершенствования Транскаспийского международного транспортного коридора, возродившего один из древних торговых путей, соединявших Запад и Восток – Великий Шелковый путь. Известно, что этот вопрос является одним из актуальных и для Казахстана на сегодняшний день. Поэтому основными задачами научного исследования в рамках научной статьи являются изучение реализации соглашений в этой сфере между Казахстаном и Китаем, их результаты и то, чего можно ожидать от дальнейшего развития. Суть исследования заключается в комплексном научном анализе путей реализации инициатив, намеченных на основе соглашений. В статье на основе статистических данных, в процессе сортировки отчетов и заявлений ответственных государственных учреждений рассматриваются результаты, которые были достигнуты в реальной практике и возможности реализации намеченных мер. При этом не обойдены вниманием интересы и позиции

правительств стран, заинтересованных в Транскаспийском международном грузовом коридоре, по совершенствованию логистической инфраструктуры на этом маршруте. Подчеркивается, что основной целью каждого заинтересованного государства является создание сети интегрированных мультимодальных транспортно-логистических центров вдоль данного коридора, обеспечивающих тесную интеграцию с международными транспортными системами в качестве равноправного партнера.

Актуальность исследований соглашений между Казахстаном и Китаем о развитии транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) обусловлена его стратегическим значением для глобальной торговли и экономического роста. ТМТМ соединяет Китай с Европой, что способствует укреплению экономических связей и интеграции в международные торговые сети. Реализация инфраструктурных проектов, таких как новые железнодорожные и портовые терминалы, требует анализа их воздействия на экономику и окружающую среду. Кроме того, развитие маршрута может способствовать культурному обмену и укреплению социальных связей между народами. Политические аспекты, включая вопросы безопасности и региональной стабильности, также требуют внимания. Исследования в этой области помогут выявить как текущие достижения, так и перспективы дальнейшего сотрудничества, что делает тему особенно актуальной для анализа в условиях глобальных изменений.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, международная торговля, региональная стабильность, Китай, Европа, логистические центры, «Один пояс, один путь», экономическое развитие

Финансирование: Исследование в статье осуществлено при грантовом финансировании Министерства науки и высшего образования РК в рамках проекта АР19679313 «Конкурентоспособность транзитно-транспортного потенциала Казахстана в условиях формирования альтернативных транспортных коридоров».

Авторлар туралы мәлімет:

Бюжеева Бакыт Задиевна - тарих ғылымдарының кандидаты, әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті «Халықаралық қатынастар және әлемдік экономика» кафедрасының доценті Алматы, Қазақстан, e-mail: bbuzeeva@gmail.com

Джакубаева Салтанат Толеуовна – PhD, Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті «Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия» кафедрасының доцент м.а., Джордж Вашингтон Университетінің шақырылған зерттеушісі, Алматы, Қазақстан, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

Алипбаев Амангелды Рахметолданович – тарих ғылымдарының кандидаты, Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті «Халықаралық қатынастар және әлемдік экономика» кафедрасының доценті Алматы, Қазақстан, e-mail: alipbayev19@gmail.com

Сведение об авторах:

Бюжеева Бакыт Задиевна - кандидат исторических наук, доцент кафедры «Международные отношения и мировая экономика», Казахский национальный университет имени Аль-Фараби, Алматы, Казахстан, e-mail: bbuzeeva@gmail.com

Джакубаева Салтанат Толеуовна – PhD, и.о. доцента кафедры «Ближний Восток и Южная Азия», Казахский национальный университет имени Аль-Фараби, приглашенный исследователь Университета Джордж Вашингтона, Алматы, Казахстан, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

Алипбаев Амангелды Рахметолданович – кандидат исторических наук, доцент кафедры «Международные отношения и мировая экономика», Казахский национальный университет имени Аль-Фараби, Алматы, Казахстан, e-mail: alipbayev19@gmail.com

Information about authors:

Buyzeeva Bakyt - Ph. D., associate professor of the Department of international relations and world economy of the AlFarabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, e-mail: bbuzeeva@gmail.com

Saltanat Jakubaeva – PhD, acting associate professor of the Department of the Middle East and South Asia of the Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

Amangeldy Alipbayev - Ph. D., associate professor of the Department of international relations and world economy of the AlFarabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, e-mail: alipbayev19@gmail.com

Received: March 11, 2025