



Студенттер мен жас ғалымдардың  
**«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»**  
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ**

XIII Международная научная конференция  
студентов и молодых ученых  
**«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»**

The XIII International Scientific Conference  
for Students and Young Scientists  
**«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»**



12<sup>th</sup> April 2018, Astana

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың  
«Ғылым және білім - 2018»  
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
XIII Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS  
of the XIII International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«Science and education - 2018»**

**2018 жыл 12 сәуір**

**Астана**

**УДК 378**

**ББК 74.58**

**Ғ 96**

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

**ISBN 978-9965-31-997-6**

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия  
ұлттық университеті, 2018

индонезийской портовой инфраструктуры позволит значительно активизировать торговые связи и укрепит роль Индонезии как нового мирового торгово-экономического центра. План совмещения проектов МШП и ИМОМ ставит вопрос о просчитывании всех возможных плюсов и минусов для Индонезии.

#### **Список использованных источников:**

1. Правительство Индонезии объявило масштабную программу развития портового комплекса. PortNews, 04.03.2015. Режим доступа: <http://portnews.ru/news/195841> (дата обращения: 15.12.2015)
2. Россия и Индонезия укрепляют сотрудничество в области рыбного хозяйства // Агентство национальных новостей. 02.11.2015. Режим доступа: <http://www.annews.ru/news/detail.php?ID=294555> (дата обращения: 15.12.2015)
3. Франц Дарья. Индонезия вливается в Транстихоокеанское партнерство // Независимая газета. 28.10.2015. Режим доступа: [http://www.ng.ru/world/2015-10-28/8\\_indonesia.html](http://www.ng.ru/world/2015-10-28/8_indonesia.html) (дата обращения: 15.12.2015)

ӘОЖ 327

### **«ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ» ШЕҢБЕРІНДЕГІ МЕМЛЕКЕТТЕРДІҢ МҮДДЕЛЕРІНЕ КОННЕКТ АНАЛИЗ**

**Амзенова Жанель Жанатовна**

zhanel\_500@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаларық қатынастар факультетінің 3 курс студенті,  
Астана, Қазақстан

**Джумадилова Гаухар Мухаметрахимовна**

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаларық қатынастар факультетінің аға оқытушы, Астана,  
Қазақстан

#### Тарихи дискурс:

Б.з. II ғасырда салынған Ұлы Жібек жолы Қытайдың ежелгі астанасы - Чанъань қаласынан басталып, екі тармаққа бөлінді. Солтүстік тармағы - Тянь-Шаньның солтүстік жағы арқылы, қытайлық Туфан және Хотан арқылы, Памирді аралап өтіп, Суяб қаласына әкелген болатын. Кейін, қазіргі Өзбекстан, Қазақстан мен Түрікменстан, Иран территориялары арқылы Еуропаға әкелген болатын. Оңтүстік тармағы—Лобнор өзеңі мен Такла –Мақан шөлінен Парфия арқылы Үндістан, Таяу Шығыс және Жерорта теңізі аумақтарын әкелген[1].

Жол өткен көптеген қалалардың жойылуына қарамастан, Еуропа мен Азияны байланыстыру идеясы қазіргі кезде де өзекті болып тұр. «Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуі» және «Теңіз Жібек жолын» құру инициативасын ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин 2013 жылдың қыркүйек айында, Қазақстанға жасаған ресми сапары барысында жариялады[2]. Бұл мәлімдеме Қытайда да, шет елдерде де үлкен назарға ие болған. Бұл ауқымды жоба бойынша өткізілген көптеген халықаралық форумдар мен зерттеулердің нәтижелері жобаның ұзақмерзімді, жаһанды стратегия болып табылатындығына көз жеткізеді. Қытайдың бұл бастамасы ұзақ мерзімді перспективаға бағытталған. Болашақта жеті «белдеуді» құру жұмысы жоспарлануда:

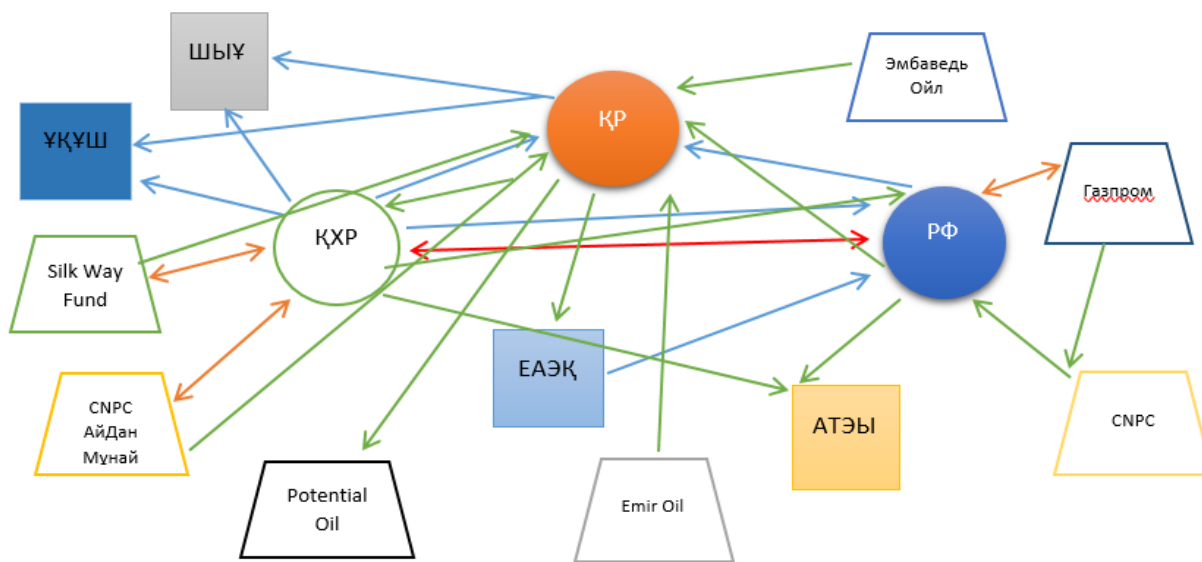
- көлік,
- энергетикалық,
- сауда,
- ақпараттық,
- ғылыми-техникалық,

- аграрлық,
- туристік.

Сарапшылардың пікірлері әр түрлі болып бөлінді, көпшілігі ҚХР аймақтық экономикалық ынтымақтастықты ынталандыруда маңызды рөл атқарады, ал қалған бөлігі жаңа стратегияға қатысты алаңдаушылық білдіреді. Осыны түсіну үшін «Жібек жолы экономикалық белдеуі» концепциясының шынайы мағынасын ұғыну қажет[3].

### Схема 1. Коннект анализ

«Жібек Жолының Экономикалық белдеуі» жобасына қатысатын мемлекеттердің мүдделері:



#### Шартты белгілер:

- 1) - халықаралық ұйымдар шеңберіндегі серіктестік
- 2) - келісімшарттар мен келісімдер шеңберіндегі серіктестік
- 3) - қарама – қайшылықтар бейресми
- 4) - өз қызығушылықтары
- 5) - өз қызығушылықтары

- халықаралық ұйымдар мен келісімшарттар

6) - мемлекеттер

7) - үкіметтік емес ұйымдар (компаниялар, субъектілер)

«Жібек Жолының Экономикалық белдеуі» жобасына қатысатын мемлекеттердің позициялары мен қызығушылықтары:

#### Қытай Халық Республикасы

Жібек жолының экономикалық дәлізі – бұл Қытай үшін бірқатар мәселелерді шешетін, транспорттық стратегиясының кешенді бағдарламасы. Ол келесі мақсаттардан тұрады:

1. Орталық Азия аймағының (Оның ішінде Қазақстанның) энергетикалық ресурстарын Қытайға тасымалдау үшін толыққанды, жөнге салынған логистикалық инфрақұрылымды құру;

2. Еуропаға қытай тауарларын экспорттау үшін транспорттық дәліз құру;
3. Энергетикалық ресурстарды алу маршруттарын (бағыттарын) диверсификациялау үшін Қытайдың ірі энергетикалық серіктестерінің бірі- Иранмен құрлық көпірін құру;
4. Еуропаға құрлық бағыттарын диверсификациялау;
5. Сауда қызметін кеңейту.
6. «Мұз Жібек Жолы» жобасын жүзеге асыру (China's Arctic Policy: Silk Road in Ice)[5].

Бұл жерде Қытайдың Орталық Азия аймағындағы инвестициялық белсенділігі ең бірінші - геосаяси себептермен түсіндіріледі, яғни өзінің геосаяси мақсаттарына жету үшін Қытайдың мықты құралдарының бірі- экономикалық қаржыландыру пайдаланылады. Айта кету керек, Қытай өзінің Орталық Азиядағы инвестициялық қатысуын өте тез өсіріп келеді. Ең алдымен, бұл мұнай-газ саласына және тау-кен өнеркәсібіне қатысты. Энергетика саласына қатысты әрекеттерін айтқанда Қазақстанда жұмыс жасайтын 100%-дық қытайлық үлесі бар мұнай компанияларын атап кетпеу мүмкін емес (CNPC-АйданМұнай, Potential Oil, Emir Oil, Эмбаведь Ойл т.б.). Энергияға деген қызығушылықпен қатар, телекоммуникация және көлік инфрақұрылымы секілді экономиканың салаларына назар аударады. Аймақтық жобаларын жүзеге асыруда Бейжін әр түрлі құралдар, арналар мен қаржыландыру схемаларының кең ауқымын қолданады. Қаржыландырудың басым бөлігі екі жақты негізде (тікелей инвестициялар, қарыздар, жеңілдетілген несиелер, гранттар), ал қалған қаржы халықаралық қаржы институттары мен ұйымдары (АДБ, ШЫҰ, Жібек жолы Фонды) арқылы бөлінеді. Бұл контекстте экономикалық тиімділік те бар, себебі Қытай өзінің инвестициялық саясатын өте рационалды жүргізеді, алайда бұл сұрақтың экономикалық тұрғысы қосымша болып табылады, себебі энергоресурстардан басқа тауарларды құрлық арқылы тасымалдау көлемі мен табыстылығы бойынша теңіздік тасымалдауға бәсеке бола алмайды. Мұнда энергетикалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсаттары бірінші кезекте тұрғаны белгілі болып тұр. Қытайға энергетикалық ресурстарды жеткізудің жолдарын диверсификациялау Малай бұғазындағы тұрақсыздық мәселелері, Жапониямен мерзімді болып тұратын халықаралық жанжалдар, Тайвань бұғазындағы шиеленіскен жағдай, сонымен қатар басты геосаяси қарсыласы АҚШ –пен бәсекелестік жағдайға байланысты қажет болып тұр.

### ***Ресей Федерациясы***

- 1) Ресей мен Қытай мемлекеттері арасындағы сауда-экономикалық қатынастарды одан әрі ынталандыру, инвестициялық қызметті белсендету;
- 2) Жоғары жылдамдықты «Мәскеу- Сібір» магистралі және «Сібір күші» газ- көлік магистральдерінің құрылыс үрдістерін ынталандыру;
- 3) Транссібір темір жолы мен Байкал- Амур магистральдерін (БАМ) пайдалану;
- 4) Қиыр Шығыстық порт қуатын пайдалану;
- 5) «Үлкен Еуразиялық кеңістік» жобасын жүзеге асыру (Еуразиялық экономикалық одақ+ Жаңа Жібек Жолы серіктестігі);
- 6) «Мұз Жібек Жолы» жобасы

Бұл жоба Еуразиядағы экономикалық ынтымақтастықты нығайту жөніндегі бастама болып табылады: Еуразия кеңістігін, соның ішінде Қытай, Орталық Азия, Шығыс және Батыс Еуропаны біріктіру. Сонымен қатар Азия- Тынық мұхиты аймағының экономикалық ынтымақтастығы (АТЭБ) саммитінде мәлімдегендей, Еуразиялық Экономикалық Одақ мен «Бір жол- бір белдеу» қытайлық инициативасының негізінде қалыптасатын Үлкен Еуразиялық Кеңістік жобасын жүзеге асыруға мүмкіндік туады[4]. Ынтымақтастықтың осындай үлгісі мемлекеттерге тығыз байланыстарды сақтауға, экономикалық өзара -әрекеттестікті тереңдетуге және даму үшін кеңістікті кеңейтуге мүмкіндік береді. Жоба негізінен екі елдің экономикалары мен нарықтарын байланыстыратын, екіжақты және көпжақты инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыруға, нақтылай айтқанда, Ресей, Қытай, Жапония мен Корея Республикаларын немесе Сахалин мен Хоккайдо арасындағы көлік ауысу жолын біріктіретін «энергетикалық сақинасын» жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Одан басқа, 2018 жылдың 26 қаңтарында қытайлық Xinhua дереккөзінде жарияланған China's Arctic Policy еңбегінде Ресей мен Қытай арасындағы Мұз Жібек Жолының жобасының

маңыздылығы атап көрсетілген. 2017 жылдың 28 қарашасында «Мұз Жібек Жолы» («**Silk Road on Ice**») to enhance Russia-China cooperation in Arctic» -Ресей мен Қытайдың Арктикадағы серіктестігін дамыту туралы жобасының келісіміне қол қойылған[5]. Оның негізінде Солтүстік теңіз жолының әлеуетін пайдалану жатыр. Екі ел әріптестігінің бұл жобадағы басты салалары ретінде мұнай және газ кең орындарын игерудің біріккен жұмыстары мен Солтүстік теңіз жолының инфрақұрылым объектілерін салу (порттар, темір жолдар т.б.) болып табылады. Айта кетсек, мұнай және газ кең орындарын игеру әрі тасымалдау жұмыстары бойынша қытайлық CNPC мен Газпром компаниялары арасындағы біріккен серіктестігі 2014 жылда келісімдер қабылдағаннан бастап жүргізіліп жатыр. Жоспар бойынша бұл жолды толық пайдалану мемлекеттердің халықаралық саудасының жылдық шығындарын 2020 жылға қарай 53,3-127 млрд долларға қысқартады. Қазірге кезде Ресейде «Арктика», «Сібір», «Урал» мұзжарғыштарын салу құрылысы жүріп жатыр.

Дегенмен де, Ресей тарапынан сұрақ туғызатын бірқатар мәселелер туындайды: аймақтағы Қытайдың мұндай белсенділік қызметі Ресеймен қарым-қатынастың нашарлауына және оның оқшаулануына әкеліп соқтырмайды ма? Себебі, біз білетіндей, ол сондай-ақ Орталық Азияда бірқатар қызығушылықтарға ие. Қазақстан, Беларусь мемлекеті, Әрмения сияқты мемлекеттерді қамтитын, Ресейдің негізгі бастамаларының бірі болып табылатын Еуразиялық экономикалық одақтың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» -жобасымен қарым-қатынастардың перспективалары қандай болады? Бұл сұрақтар ресейлік және қытайлық зерттеушілердің алаңдататын өзекті мәселелердің бірі болып табылады.

Көптеген ресейлік сарапшылар қытайлық жобаны Ресейді Орталық Азияның экономикалық кеңістігінен ығыстыру әрекеті деп санайды. Мұндай алаңдаушылықты түсінуге болады: Ресей бұл аймақты өзінің әсер ету саласы ретінде қарастырады, бұл кеңістік және аймақпен экономикалық байланыстар көптеген жылдар бойы қалыптасты және бұл мақсатта көптеген күш пен қаражат жұмсалған болатын. Ал қарым-қатынастардың бұзылу жағдайында Ресей ғана емес, сонымен бірге Орталық Азия мемлекеттері де үлкен залалға ұшырайды.

Географиялық себептерге байланысты Мәскеу мен Пекин арасындағы мүдделердің қайшы келуін болдырмау мүмкін емес және Ресей үшін тәуекел туғызатын мәселелер бар. Қытайлық құрлықтық азиялық инфрақұрылымды дамыту жоспары солтүстік теңіз жолы мен Транссібір теміржолына бәсеке туғызып, Ресейдің ұлттық мүдделеріне зиян келтіруі мүмкін. Сонымен қатар, Ресей тарапында Қытай жобасы Еуразиялық экономикалық одаққа кедергі келтіретіндігі туралы ойлар қалыптасады. Одан басқа «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасы ресейлік жоспардың мақсаттарын кең түрде, яғни көп мемлекеттерді қамтиды деген алаңдатушылық бар. Сауда-саттықты дамыта отырып, Қытай аймақтағы түрлі кедергілерді жою үшін барлық мүмкіндікті жасайды, бұл өз кезегінде еуразиялық интеграция жобасын сiңiруге әкелуi мүмкiн. Қытай аймақтағы инфрақұрылымға көп қаражат бөлетіндіктен, жолының тауар айналымы тез әрі жеңіл түрде өтеді.

Алайда, Қытай тарапының мәлімдемесі бойынша Ресей Федерациясының алаңдауы орынсыз, себебі, Қытай, жоғары бағалайтын екі ел арасындағы қарым-қатынастардың дамуына және Ресейдің қызығушылықтарына кедергі келтіретіндей мақсаттарды алға тартпайды. Осыған байланысты, Си Цзиньпин, Пекин өзінің өңірдегі ықпал етуші аймағын құру немесе үстемдік орнату мақсаттарына ие емес екендігін көрсете отырып, Мәскеуді серіктестікке шақыруда.

**Қытай тарапы,** жобаның бірқатар бөлігі ресейлік территория арқылы өтетіндігіне үміт білдіреді. Ресей экономикалық даму аймақтарын иемденіп, бұл жоба шеңберінде «Мәскеу- Қазан» жоғары жылдамдықтағы магистраль жобасын жүзеге асыру мүмкіндігіне ие болады. Екі мемлекет Шығыс Сібір мен Қиыр Шығыста ғана емес, мемлекеттің еуропалық бөлігіндегі белсенді экономикалық серіктестікті дамыта алады.

Цуй Цимин, Беларусь Республикасындағы Қытайдың Төтенше және Өкілетті Елшісі, екі жобаны қарастырғанда олардың айырмашылықтары мен кемшіліктерін алмай, ұқсастықтары мен бір-бірін толықтыру мүмкіндігін қарастыру қажет деп есептейді[6]. Қазіргі кездегі геэкономикалық қатынастарды ескере отырып, Жібек жолының экономикалық белдеуі Ресей, Беларусь және КСРО-ның бұрынғы басқа елдерімен тығыз

байланысты. Соңғы 20 жыл ішінде мемлекеттер дәстүрлі достық және серіктестік қатынастарды дамыта отырып, өзара тиімді және тең қарым-қатынас орнатқан. Сол себептен Қытай тарапы, экономикалық белдеу мен Еуразиялық экономикалық одақтың құрылу үрдістері бір-біріне кедергі келтірмей, керісінше бір-бірін толықтырады және оларды параллельді түрде жүргізуге болады деген пікірді ұстанатындығын көре аламыз. Бұл, сөзсіз, «Қытай мен бұрынғы Кеңес Одағы елдерінің арасындағы жан-жақты стратегиялық әріптестіктің өсуі үшін күш мен энергияның жаңа көзі болады.

### **Қазақстан Республикасы**

Қазақстанның Еуразиядағы геостратегиялық қолайлы территорияда орналасуы, оған жақындағы және алыстағы нарықтарға қол жеткізуіне жол ашады. Бұл көліктік-логистикалық жүйені дамыту үшін мүмкіндік тудырады. Жобаға қатысудың Қазақстан үшін артықшылықтары:

- 1) Мемлекеттің транзиттік әлеуетін ұтымды пайдалану;
- 2) Логистикалық және көлік инфрақұрылымның модернизациясы;
- 3) Қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастыру;
- 4) Басқа елдердің нарықтарына жол ашу, ұлттық тауарлар мен өнімдерді сату мүмкіндігі;
- 5) Жүк тасқындарының тұрақты ағыны;

Қазақстан Еуразияны Орта Шығыспен байланыстыратын негізгі байланыс түйін пункті және Орталық Азия арқылы өтетін көлік дәліздерінің әр түрлі бағыттарының транзиттік және логистикалық орталығы болып табылғандықтан, Жаңа Жібек жолының дамуына қолайлы жағдай жасалуы керек. Таяу Шығыстағы байланыстырудың басты бағыты екенін ескере отырып, «Жаңа Жібек Жолын» дамыту үшін барлық жағдайды жасау қажет.

Қытайдың Қазақстан экономикасына қатысуы жыл сайын жүйелі және кешенді сипат алып жатыр. Өзінің экономикалық саясатын Қытай инвестициялық қызмет, сыртқы сауда арқылы жүргізіп жатыр. Қытайдың Орталық Азия елдерінің экономикаларына тікелей инвестицияларын елеулі деп атауға болады. Пекиннің кең ауқымды іс-қимылының соңғы үлгісі Қытай мен Қазақстан арасындағы қарқынды экономикалық ынтымақтастықты кеңейту болды. 2017 жылдың 8-9 маусымындағы Астана қаласындағы ШЫҰ саммитінің барысында, тараптар \$ 7 млрд сомманы құрайтын 22 коммерциялық келісімдерге қол қойды. Келісімге сәйкес, Қытай Қазақстанның агро-химиялық кластерін дамытуға және Атырау облысында еркін экономикалық аймақ аумағында бірқатар жобаларға инвестиция құюға дайын [7]. Жібек жолының экономикалық белдеуі тұтастай алғанда Қазақстан үшін жаңа мүмкіндіктер ашады. Қазақстан транзитер ғана емес, сонымен бірге Еуразия дәлізінің солтүстік бөлігіндегі негізгі серіктесі болып табылады.

Бүгінде Пекинде ықтимал серіктестердің реакциясын жан-жақты зерттеу және ұсынылатын жобаларды талдаумен белсенді айналысуда. Қытай ғаламдық ауқымда шынайы тарихи мүмкіндікті пайдаланып, қорытынды жоспарды әзірлеуде. Дегенмен, стратегияның қазіргі кезде ауқымды нәтижелері көрініс табууда. Қытайда Инфрақұрылымдық инвестициялардың Азиялық банкі (АБИИ), Жібек Жолының қоры және көптеген көлік-логистикалық жол магистральдерінің салынуы бұған дәлел болып табылады.

### **Қолданылған әдебиеттер тізімі:**

1. Фэн Юйцзюнь. Экономический пояс Шелкового пути обладает глубоким смыслом // Жэньминьжибао. - 22.01.2014. - Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html>
2. «Жібек Жолы Экономикалық Белдеуі» жобасының қытайлық ресми сайты <http://www.ce.cn/>
3. Сыроежкин К.Л. Концепция формирования «экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы// Казахстан в глобальных процессах. – №1. – 2014. – С. 54-64.
4. <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4716593>



5. 5.China's Arctic Policy; [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c\\_136926498.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm), Silk Road on Ice.[http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/04/c\\_136417241.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/04/c_136417241.htm)
6. Цуй Цимин. Один плюс один - больше двух!  
<http://www.belta.by/ru/person/interview?id=514671>
7. Шанхай Ынтымақтастық ұйымының мүше мемлекеттер басшыларының Астана декларациясы <http://rus.sectsco.org/documents/>

ӘОЖ 327.8

## ҚЫТАЙДЫҢ ОРТАЛЫҚ АЗИЯДАҒЫ ҚЫЗЫҒУШЫЛЫҚТАРЫ АНАЛИТИКАЛЫҚ АНЫҚТАМА

Амзенова Жанель Жанатовна

[zhanel500@mail.ru](mailto:zhanel500@mail.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаларық қатынастар факультетінің 3 курс студенті,  
Астана, Қазақстан  
Ғылыми жетекшісі- Г.М.Джумадилова

Жаһандық дамудың ауырлық орталығының Азия-Тынық мұхит аймағына қарай жылжуына байланысты Орталық Азияның Еуразия құрлығының геосаяси орталығы (хартлэнді) ретіндегі саяси маңыздылығы арта беруде. Бұл ерекше, ауқымды аймақ пен Қытай мемлекеттері тарихи және географиялық себептермен тығыз байланысты. Соңғы жылдары Қытайдың осы өңірмен қарқынды дамып келе жатқан ынтымақтастығы алға басуда. Соңғы онжылдықта Қытай Орталық Азия елдерімен, әсіресе жақын көршілерімен, тығыз байланыстағы қарым-қатынас орнатқан. Қытай мүдделерінің шеңбері қауіпсіздікті, саясатты, сондай-ақ экономикалық және мәдени даму мәселелерін қамтиды.

Пекинде Орталық Азия қазіргі Қытайдың ұлттық қауіпсіздігін қамтамасыз етуде стратегиялық маңызды рөл атқарады деп есептеледі. Ресеймен қатар, бұл аймақ Қытай үшін бірқатар тыл қызметін атқарып отыр, әсіресе АҚШ әскери көңілінің Тынық мұхиті бассейніне бағытталуы Пекиннің алаңдатушылығын туғызып, бұл аймақта екі күш орталықтары арасындағы бәсекелестіктің өсуіне әкелді.

Талдау негізінде Қытайдың Орталық Азиядағы қызығушылықтарын анық әрі салыстырмалы сипатта көрсету үшін «мәселелік ағаш» анализ түрі қолданылды. Оның нәтижесінде Қытайдың қызығушылықтары келесідей топтастырылды:

