



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»



12th 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

ӘӨЖ 327 (574:51)

«БІР БЕЛДЕУ-БІР ЖОЛ» ЖӘНЕ ҚАЗАҚСТАН

Турекулова Дана Ерлановна

roo0aaar@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар факультетінің студенті

Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі: А.Далелхан

Халықтар өте ерте кезден-ақ бір-бірімен сауда жасасқан. Бұл сауда орындарының базарлардың, жәрмеңкелердің, сонымен қатар ел мен елді, қалалар мен халықтарды бір-біріне жалғаған сауда жолдарының пайда болуына себепші болды. Жолдар бір-біріне қосылып, батысқа, шығысқа, оңтүстікке, солтүстікке қарай көршілес жатқан жерлердің бірінен соң біріне жылжи отырып созыла берді. Осылайша Еуропа мен Азияда Ұлы Жібек Жолы пайда болды.

Осыдан үш жарым мың жылдай уақыт бұрын пайда болып, басын Қытайдан алып, бірнеше бағыт бойынша Орталық Азия жерін көктеп өтіп, Парсы, Византия, Иран, Кавказ, Еуропа елдерімен халықаралық сауданың өрістеуіне өлшеусіз әсер еткен көне Жібек жолы біздің өңірдің дамуында да басты қозғаушы күштердің бірі болғаны анық.

Жолдың қазіргі Қазақстан аумағын басып өтетін сілемдерінің бойында басында көптеген бекеттер пайда болып, артынан олар қалаларға айналған еді. Жол ғасырлар бойы Орталық Азия халықтарын басқа өңірлермен байланыстыруда үлкен қызмет атқарып тұрды.

Алайда, XIV-XV ғасырларда Батыста, соның ішінде Испания, Португалия, Ұлыбритания секілді құрлықтың шетінде, теңіздің өтінде орналасқан елдерде компас пен картаның ойлап табылып, кеме құрылысының өркен жаюына байланысты құрлықтарды бір-бірімен байланыстыратын су жолдары ашылды да, осы құбылыс көне Жібек жолына өз көлеңкесін түсіре бастады. 1453 жылы түріктер Константинопольді басып алды да, олар құрған Осман империясы енді Еуропадан Азияға баратын құрлықтағы сауда жолдарының барлығына өз бақылауын орнатты. Осы жағдай Осман империясымен қырғи-қабақ қарым-қатынастағы еуропалықтарды басқа өңірлерге теңіз және мұхит арқылы шығатын жолдарды іздестіруге мәжбүр етті. Бұл үдерістің соңы әлемде Португалия мен Испания секілді жаңа теңіз державаларының пайда болуымен аяқталды. Жаңа теңіз жолдарының ашылуы оның бойындағы тіршіліктің саябыр тартуына көп әсер етті. Әйтпесе, осыдан мың жылдай бұрын біздің Қазақстан аумағында 200-ге тарта сауда жолындағы қалалары болғандығын, олардың басым көпшілігі Жібек жолының бойында орналасқандығын біз басқа елдерге әлі де белгісіздеу болып келе жатқан өзіміздің көне тарихымыз арқылы жақсы білеміз.

Кеңес өкіметі кезінде басқа елдерге қарағанда Қазақстан аумағында көне қазба ескерткіштерінің молынан табылуы, қазір де осындай үдерістің жалғаса түсуі соның тағы бір айғағы. Енді, міне, сол көне Жібек жолын қайта қалыптастыру мәселесі қайта бастау алды. Ежелде Евразия құрлығын қиып өткен сауда жолдарының қайта жандануын күткендер аз еді. 2013 жылы Астанада президент Си Циньпиннің «Бір белдеу-бір жол» бастамасын да ешкім күтпеген еді. Бірақ қазір 67 мемлекет сол жобаның маңыздылығы мен даму мүмкіндіктерін түсініп, осы бастамаға қатысуда.

Иә, осыдан жиырма жылдан астам уақыт бұрын Қазақстан өз тәуелсіздігін алып, дербес мемлекет ретінде жеке шаңырақ құрған кезден бастап Елбасымыз Нұрсұлтан Назарбаев сол көне Жібек жолын жаңа қырынан қайта тірілту мәселесін алдына стратегиялық мақсаттардың бірі ретінде қойған-ды. Өйткені, еліміз қазіргі адамзаттың үлкен сұранысына ие болып отырған неше түрлі шикізат көздеріне өте бай. Оның үстіне біздің алып даламыз қарқынды даму жолына түскен Қытай елі мен Еуропаның ортасында орналасқан.

Сөйтіп, Қазақстан өз тәуелсіздігіне ие болысымен, қос құрлықтың ортасындағы алтын көпірге айналу мақсатында автокөлік және теміржолдарын салып, мұнай мен газ құбырларын тарта бастады. Біздің болашағымыз үшін өте зор маңызы бар бұл істің туындау себебін Елбасымыз өзінің «Қазақстан экономикалық, әлеуметтік және саяси жедел жаңару жолында» [1] атты халыққа Жолдауында былайша атап көрсетті: «XV ғасырдың соңына дейін Орталық Азия әлемдік экономиканың маңызды өңірі болып келді. Біздің өңіріміз Шығыс пен Батысты жалғап жатты. Халықтар аумақтар мен ұлттарға бөлінген жоқ. Жібек жолының саябыр тартуы Орталық Азияны мешеу шет аймаққа айналдырды. Тәуелсіздік алғанымыздан кейін соңғы 500 жылда алғаш рет біздің өңіріміз әлемдік экономика үшін қайтадан маңызға ие болды. Біз өзіміздің транзиттік мүмкіндіктерімізді нығайтып келеміз. Әлемдік нарыққа бағалы тауарлар – мұнай, газ, кен, ауыл шаруашылығы шикізатын шығаратын өңірге айнала бастадық. Қазірдің өзінде шамамен көне Жібек жолының бойымен өтетін ХХІ ғасырдың жаңа мұнай-газ құбырларының, авто және темір жолдарының сұлбалары айқындала бастады», - деді. [1]

Елбасының осы сөзі біздегі жедел жүріп жатқан демографиялық, миграциялық, урбанизациялық және басқа да өзгерістердің негізгі себебі мен терең мәнін барынша дөп басып, ашып тұр деп ойлаймыз. Қазақстанға – Батыс пен Шығыстың ортасында алтын көпір болуға әбден лайық осынау байтақ өңірге тәуелсіздіктің келуі сан ғасыр бұрын үзіліп кеткен халықаралық сауда-экономикалық байланыстың үлкен арнасына қайта жан бітіріп қана қоймай, оның жаңа сипатта жан-жақты дамуына жол аша бастады.

«Ұлы Жібек жолын» қайта жаңғырту идеясын Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев шетел инвесторларымен өткен 25-пленарлық отырыста қайта көтеріп, оның маңыздылығына ерекше тоқталған еді. Кешегі күндері Астанадағы Тәуелсіздік сарайында өткен ІІ Халықаралық көліктік-логистикалық бизнес-форумды Елбасы идеясының халықаралық деңгейде жүзеге аса бастауының және халықаралық бизнес қолдауына ие болуының бір мысалы ретінде қарастыруға болады.

Дөңгелек үстел пішінінде өткен маңызды жиын беташарында «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» бейнеролигі көрсетілді. Алғашқы сөз кезегін алған Қазақ елінің Үкімет басшысы Серік Ахметов Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевтың форум қатысушыларына жолдаған жеделхатын оқып берді. Қазақстанда мұндай үлкен ауқымдағы көліктік-логистикалық форумның өткізілуі – Шығыс пен Батысты байланыстырған өркениеттің басты символы – Жаңа жібек жолының өркендеу үдерісінің айтулы оқиғасы.

«Жібек жолы тек сауда-саттықты ғана дамытып қойған жоқ. Ол сол кезеңдегі алдыңғы қатарлы тәжірибенің, жетістіктер мен білімнің алмасуын ынталандырып, ғасырлар бойы үлкен Еуразиядағы бейбітшілік пен сұхбаттастықтың нығаюына септігін тигізді. Соңғы онжылдық бойы Азияның дамуы азиялық өңір ішіндегі, сонымен бірге Азияның Еуропамен және Америкамен барынша тығыз өзара іс-қимылының қажеттігін көрсетті», - деді К.Мәсімов.[2]

Жоғарыда аталып кеткен жобалар Қазақстан Республикасы үшін көптеген мүмкіндіктерге жол ашады:

- әлемдік нарықтарға қолжетімділік
- инфрақұрылымын және логистикасын дамыту
- транзиттік мүмкіндіктерін арттыру
- туризмін дамыту
- қаржы айналымдарын жетілдіру
- Орталық Азия аймағындағы беделін, маңызын, рөлін арттыру
- халықаралық аренада имиджін жақсарту

«Бір белдеу-бір жол» бастамасының мақсаты- одан да көп тығыз экономикалық қатынастарды дамыту және ынтымақтастықты тереңдету, темір жолдардың кеңейтілген желісін, автомагистральдерді, газ құбырларын, мұнай құбырларын, порттар мен қалаларды құру арқылы Жібек жолының ежелгі маршруттарын жандандыру болып табылады. Орталық Азия мемлекеттері бойынша жер реформалары іске қосылуда және Қазақстан онда негізгі рөлді атқарады.

One-Belt-One Way бастамасын инвестициялау Еуразиядағы трансконтиненталдық сауда инфрақұрылымын дамытуға бағытталған. Ұзақ мерзімді перспективада Қытай мен Еуропа арасындағы тауар айналымының айтарлықтай үлесі осы бағытта жүре алады, теңізге қарағанда екі есе жылдам. Орталық Азиядағы бизнес үшін бұл жаңа сауда жолдарын капиталдандыру үшін сансыз мүмкіндіктерді білдіреді.[3]

Инфрақұрылымға инвестициялар және кейінгі жеңілдіктер, трансконтинентальдық сауда үшін де, Қазақстан экономикасы үшін де негізгі өсімге айналады.

Қазақстанда транзиттік дәліз ретінде өзінің позициясын нығайтуға елеулі инвестициялар енгізілді, оның ішінде Қытаймен шығыс шекарада құрғақ порты бар «Қорғас-Шығыс қақпасы» үшін 3,5 миллиардтан астам АҚШ доллары. COSCO Shipping логистикалық қызметтерді жеткізушілер және Lianyungang Port Holdings Group жақында жобадағы үлестерін сатып алып, оны трансұлттық етіп құрып, қазақстандық тарапқа әріптестерінің кең тәжірибесінен пайда алу мүмкіндігін берді.[4]

«100 нақты қадам» ұлт жоспары аясында Жаңа Жібек Жолын құру бойынша ауқымды инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру Қазақстанға халықаралық нарықтарға қолжетімділіктің бірегей мүмкіндіктерін беріп, өңірге инвестиция тартудың қуатты құралына айналады.

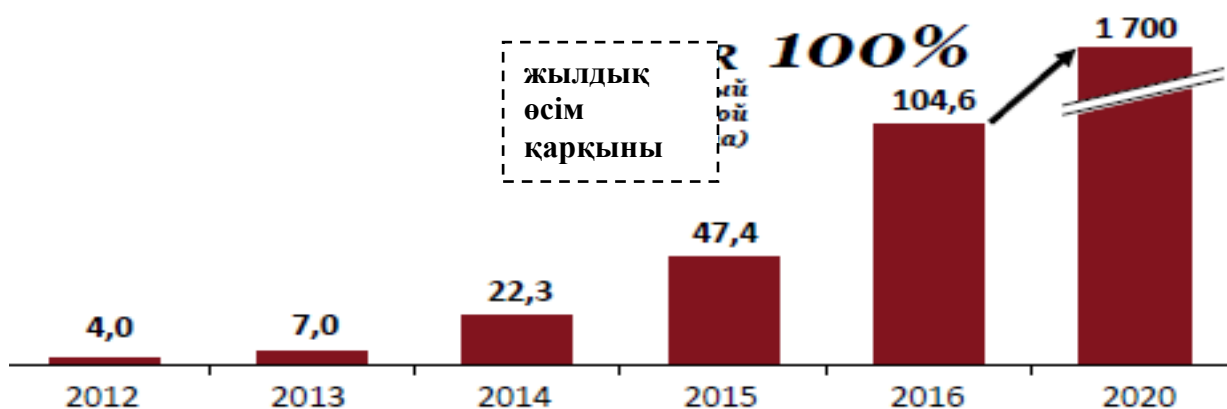
Атап айтқанда, ҚР Тұңғыш Президенті қорының Халықаралық экономикалық саясат институтының директоры Сұлтан Әкімбеков Қытайдың Жаңа Жібек жолы көліктік дәлізін құру туралы Стратегиялық бастамасы қазақстандық өнімдер үшін әлемдік нарықтарға жол ашып, және де экономикалық зор табыс әкелетінін айтып өтті.

«ҚХР төрағасының «Жібек жолының экономикалық белдеуін» құру туралы идеясы Қазақстан үшін аса табысты болмақ, себебі біз инфрақұрылымдық жобаларға көп инвестиция салдық. Біздің стратегиялық мақсатымыз осы өңірдегі көлік хабына айналу», - деп атап өтті С.Әкімбеков Жібек жолы елдерінің II саммитінде сөйлеген сөзінде. [4]

Оның пікірінше, көлік дәліздерінің Орталық Азия өңірі арқылы өтетін кез-келген нұсқасында Қазақстан транзиттік және логистикалық үдерістердің орталығы болмақ, бұл зор экономикалық нәтижелерге ие болуға мүмкіндік береді.

«Заманауи жағдайда Қазақстан үшін әлемдік нарықтарға қолжетімділікке ие болу маңызды», - деп баса айтты институт басшысы.

Қазақстан арқылы транзиттік контейнерлік тасымалдау Азия-ЕО-Азия, мың TEU



[10]

Өз кезегінде Қазақстанның ең ірі көлік операторы - «Қазақстан темір жолы» науқанының басшысы Асқар Мәмин Қазақстан аумағы арқылы жүктер транзитін дамытудың негізгі болжамдарын белгіледі.

«Ішкі континенттік дәліздердің әлеуетті мүмкіндіктерін ескере отырып, біз 2020 жылға дейін Шығыс пен Батыс арасындағы транзит көлемін екі есеге арттыру мақсатын алға қоямыз. Қытайдың орталық және батыс провинцияларынан экспортты жедел дамыту және

арттыру өз мақсатымызға жетуге септігін тигізеді», - деп атап өтті А.Мәмин.[5]

Ол сондай-ақ БҰҰ сауда және даму жөніндегі Конференцияның (ЮНКТАД) сараптық бағаларын келтірді. Осы ұйымның мәліметтеріне сәйкес Еуразия континентіндегі негізгі нарықтар арасында 2020 жылға сауда көлемі 1,5 есеге - 800 млрд доллардан 2014 жылы 1,2 трлн долларға дейін артады. Сондай-ақ, Қытай мен Еуропалық одақ елдері арасындағы тауар айналымы 615-тен 800 млрд АҚШ долларына дейін, Қытай мен Үндістан арасында 2020 жылға қарай 66-дан 92 млрд долларға дейін артады деп күтілуде. Сонымен бірге, Азия мен Еуропа арасындағы континентаралық жүк тасымалдарында теңіз көлігі басымдыққа ие, оның үлесіне 98% астам тиесілі. Демек, сарапшылардың пікірінше, ішкі континенттік дәліздерге көшу Қазақстанға зор мүмкіндіктер береді.[6]

Атап айтқанда, А.Мәмин жариялаған мәліметтер бойынша Қазақстанның көлік дәліздері бойынша жүк транзиті 2014 жылы шамамен 18 млн тоннаны құрады: темір жол арқылы - 16,1 млн тонна, автомобиль көлігі арқылы - 1,5 млн тонна, су көлігі арқылы - шамамен 100 мың тонна Ақтау порты арқылы. Транзиттен түскен табыс 1 млрд АҚШ долларынан асып түсті.[5]

Қазіргі таңда Еуразия елдері ғана емес, сондай-ақ барлық әлем Жібек жолын қайта жаңғырту жобасы өңірдің көптеген елдері үшін перспективалы және тағдыршешті транзиттік дәліз ретінде қарайды. Бірақ ұзақ уақыт бойы біздің дәуірімізге дейінгі II ғасырда болған керуен жолдарына баса мән берген жоқ. Жібек жолы таулар мен шөлдер арқылы өтіп, аса күрделі ауа райы жағдайында жазғы және қысқы температураның үлкен ауықтуы болғандықтан теңіз жолы әлдеқайда тиімді болып саналды.

«Қазақстан өзінің тарихи рөлін жаңғыртып, Орталық Азия өңірінің ірі іскерлік және транзиттік хабына, Еуропа мен Азияны жалғайтын көпірге айналуы тиіс», - деп мәлімдеді Мемлекет басшысы.[5]

Жобаның бәсекеге қабілетті артықшылықтары ретінде Н.Назарбаев тиімді географиялық орналасуын, жүк ағымының үнемі артуын, Кедендік одақ елдерінің нарықтарына тікелей жету және елдегі жағымды инвестициялық ахуалды атап өтті.

Бұнымен мүмкіндіктер аяқталмайды. Жүк тасымалдарына деген сұраныс дүние жүзі бойынша өсіп келе жатқандықтан, жаңа ойыншылар пайда болады және орталық позиция Қазақстан транзиттік хаб ретінде өз позициясын одан әрі нығайтуға көмектеседі. Атап айтқанда, 2050 жылға қарай үнділік жүк тасымалдары 7 есе өсіп, Қазақстан үшін мүмкіндіктерді кеңейтеді деп күтілуде. БББЖ-дың жаһандық сауда-саттықтың бір бөлігі ретіндегі рөлі артады және одан Қазақстан әрине ұтады.

«Жаңа Жібек жолы» жобасының артықшылығы **«5С принципі – жылдамдық, сервис, баға, сақталу және тұрақтылықты»** жүзеге асыруға негізделеді. Оның аумақтық және функциялық өзара байланысы нәтижесінде синергетикалық нәтиже пайда болуы тиіс», - деп толықтырды Президент.[7]

Қазақстан аумағындағы Жаңа Жібек жолының негізі 2015 жылдың мамыр айында өткен Астана экономикалық форумында сөйлеген сөзінде Нұрсұлтан Назарбаев ұсынған Еуразиялық трансконтиненттік дәліз болды.

«Еуразиялық трансконтиненттік дәліз» жаңа жоғары жылдамдықты мультимодальді көліктік бағыт құруды ұсынамын. Ол біздің еліміздің барлық аумағы арқылы өтіп, Азиядан Еуропаға және кері бағытта кедергісіз жүк транзитін іске асыруға мүмкіндік береді», - деді Н.Назарбаев.[7]

Президенттің айтуынша, аталған дәліз елдерді өзара байланыстырып, жолдар өтетін барлық мемлекеттердің қауіпсіздігі мен тұрақтылығын қамтамасыз етеді.

«Көліктік күретамыр барлық елдерде өндірісті дамытуға серпін береді. Көлік саласындағы бірлескен бастамалар ынтымақтастықтың жақсы тұғырнамасы болып табылады. Ол елдердің терең өзара іс-қимылына, ықпалдастығына, сондай-ақ өңірлік бірлесуге бастама болуы тиіс», - деп баса айтты Мемлекет басшысы.[7]

Еуразиялық трансконтиненттік дәлізін құру «100 нақты қадам» Ұлт жоспарына енгізілген.

«Көліктік дәлізі өтетін бірінші бағыт – Қазақстан, Ресей Федерациясы арқылы және одан кейін Еуропаға өтеді. Екінші бағыт – Қазақстан аумағы арқылы Қорғастан бастап Ақтау портына дейін, одан кейін Каспий теңізі арқылы Әзірбайжанға, сосын Грузия арқылы өтеді. Болашақта жобаға 2014 жылдың соңында құрылған Азия инфрақұрылымдық инвестициялар банкіні тарту қарастырылады», - делінген жоспарда. [7]

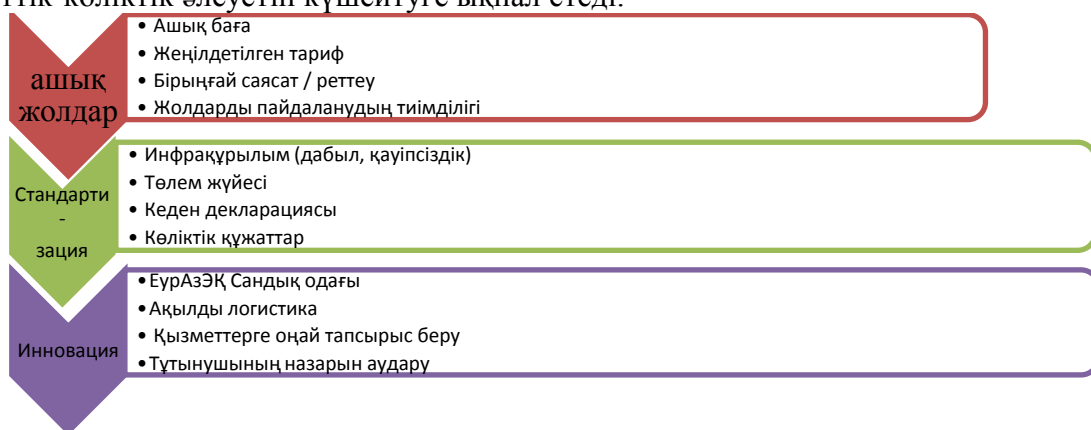
Қазір сарапшылар осындай көлікті дәлізді құрудың сөзсіз экономикалық артықшылықтарын атап өтуде. Атап айтқанда, «Экономикалық зерттеулер институты» АҚ басқарма төрағасы Мақсат Мұқанов Қытайдың Жаңа Жібек жолы кеңістігіндегі елдермен сауданың әлеуеттік көлемдері 2,5 трлн теңгеге дейін жетуі мүмкін екендігін айтып өтті.[8]

«Қазақстан соңғы жылдары Еуропа мен Азия арасындағы көліктік бағыттарды дамытты. Сондай-ақ, қазіргі таңда Қорғаста көліктік-логистикалық хаб құрылуда, бұл Қытай мен Қазақстан арасындағы тауар айналымын арттыруға негіз болмақ», - деді М.Мұқанов.[8]

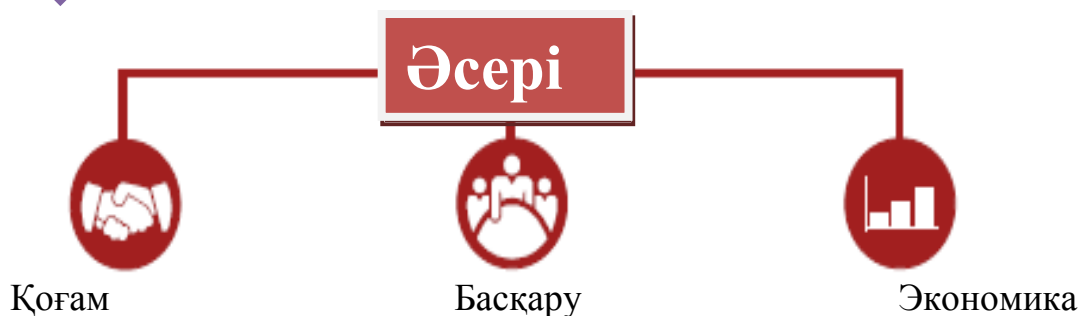
Ол сондай-ақ, қазақстандық көліктік және инфрақұрылымдық жобалар айналасында жаңа кәсіпорындар көптеп пайда болуы мүмкін, бұл өз кезегінде өңдеуші өнеркәсіптің және жалпы ел экономикасының дамуына алып келетінін баса айтты.

Келесі он жылдықта Жібек жолының тез жаңғыруы мен инфраструктураға инвестициялар тарту Қазақстанның Орталық Азиядағы сауда орталығына айналуына мүмкіндіктер ашады.

Біздің мемлекетіміздің жағрафиялық орналасу ерекшелігін және Еуразия кеңістігінде тауар ағынына қолайлы негізгі бағдарларды ескере отырып, Қазақстанды ірі іскер транзиттік хаб ретінде қалыптастыру бойынша бастама жасалды. Қазақстан Жаңа Жібек Жолының құрлық бөлігіндегі географиялық орталығы ретінде айтарлықтай жеңіске жетуді көздеп отыр. Сауда және өндірісті дамытуда көптеген мүмкіндіктер пайда болады, себебі жергілікті кәсіпорындар экспорт пен импортқа жұмсалатын шығындарды азайтудан, сонымен қатар экспедиторлар мен теміржолшыларға қызмет көрсетуден пайд көреді. Осы бағыттағы айқын мақсаттарды сәтті жүзеге асыру біздің мемлекетімізге әлемнің мейлінше дамыған 30 елінің қатарына қосылуы үшін сенімді инфрақұрылымдық іргетасын қалыптастыруға мүмкіндік береді. Қазақстан экономикасының серпінді дамуы, кең көлемді индустрияландыру және өндірісті жаңғырту сыртқы экономикалық байланыстарды жетілдірумен қатар, еліміздің транзиттік-көліктік әлеуетін күшейтуге ықпал етеді.



[10]



- Өмір сапасы • Ашықтық • ЖІӨ өсімі
- Негізгі қызметтерге қол жеткізу
- Білім беру • Инновациялар [10]
- Электрондық үкімет • жаңа жұмыс орындары

Қазақстанның Еуразияның жүрегінде геостратегиялық орналасуы туризм саясатының негізі ретінде **Жібек жолында туризмді жандандыруға маңызды болып табылады**. 1997 жылы ЮНВТО, ЮНЕСКО және БҰҰДБ «Жібек жолы - диалог жолы» трансқұрлықтық жобасын жүзеге асыру шеңберінде Қазақстанда туристік әлеуеттің алғашқы зерттеулері жүргізілді. Осы зерттеулердің нәтижелері бойынша Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығымен «Ұлы Жібек жолының тарихи орталықтарын жаңғырту, түркітілдес елдердің мәдени мұрасын сақтау және дәйекті дамыту, туристік инфрақұрылымды құру» мемлекеттік бағдарламасы әзірленді және бекітілді.

27 қазан 2002 қабылданған Бұқара декларациясы бойынша, ЮНВТО «Жібек жолы» жобасына қатысушы елдер көпжақты және халықаралық негізде туризм саласындағы өңірлік ынтымақтастықты нығайтуға күш салуда. Осыған байланысты, Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрлігімен бірлесіп, осы саладағы туризмнің дамуына арттыру үшін, мамандандырылған туристік пойыз ұйымдастыру бойынша 2004 жылдан бастап, бұл жоба «Жібек жолы меруерті» бағыты: Алматы - Туркестан, Ташкент - Самарқанд - Бұқара - Ургенч - Мәри-Ашхабад - Алматы.

Жібек жолының қазақстандық бөлігі, тарих, археология, сәулет, қала құрылысы және монументалды өнер ескерткіштерінің бірегей кешені болып табылады, бүгін онда 22 ежелгі қалалар билеушілердің сарайлары ашылған. Дүниежүзілік мәдени мұра тізіміне екі бірегей көне ескерткіші: Түркістандағы Қожа Ахмет Яссауи кесенесі мен Алматы қаласының маңында «Тамғалы» археологиялық кешені. Жібек жолының ең маңызды туристік бағыттар қатарында Алматы, Тараз және Отырар, Түркістан қалалары және Оңтүстік Қазақстан облысы бар.

Жібек жолының Қазақстандық бөлігінде келешегі зор жобалар:

- Алматы облысындағы «Жаңа-Іле» Қапшағай теңізінің жағалауында халықаралық туристік орталығын құру;
- Оңтүстік Қазақстан облысында «Ежелгі Отырар» және «Ежелгі Түркістан» туристік инфрақұрылым объектілерін дамыту;
- Ақмола облысында еркін экономикалық аймақ құрылған «Бурабай» халықаралық туристік орталығының құрылысы;
- Маңғыстау облысындағы Жібек жолының қазақстандық бөлігінің батыс бөлігінде жаңа «Маңғыстау» Мыңжылдықтың «Ақтау-Сити» қаласын салу.

Бұдан басқа Каспий теңізінің жағалауында «Кендірлі» халықаралық туристік орталық Лондонда өткен Халықаралық туристік WTM 2010 көрмесі аясында қабылданған іс-шаралар жоспарына сәйкес Орталық Азия елдері, Еуропа және Таяу Шығыстың өкілдері қатысты Жібек жолы, медиа нарығы өтті. Қазақстан Қазақстан туралы ең қызықты ақпаратты, сондай-ақ форум қатысушыларына, бұқаралық ақпарат құралдарына, жетекші шетелдік туроператорларға арналған басым инвестициялық жобаларды ұсынды.[9]

Бүгінгі күні Орталық Азия аймағында экономикалық ынтымақтастықты нығайтуға елеулі кедергілер бар. Біріншіден, бұл виза мәселелері, өкінішке орай, бүгінгі күнге дейін үшінші елдердің азаматтары үшін туристік визаларды өзара мойындау туралы мәселе бойынша ортақ пікір жоқ. Бірақ бұл мәселе бірлескен туристік бағыттарды дамыту және кеңінен тарату арқылы Ұлы Жібек жолында туризмді көтеруге көмектесетін мәселе болар еді. Қазақстан тырысты және орта мерзімді перспективада осы ұсынысты жүзеге асыру үшін әлі де тырысады, себебі потенциалды заманауи туристтер Жібек жолы бойындағы турлар аясында бірнеше елдерге баруға және мүмкіндігінше 3 айға жарамды және басқа елдерде танылатын туристік виза ие болуға мүдделі.

Жібек жолы өнімдерінің әлеуетін дамыту қажет, оған мыналар кіреді:

- бірнеше елдерге / жерлерге баруды көздейтін бірлескен туристік өнімдерді құру және

дамыту;

- Ұлы Жібек жолының бай мәдени мұрасын сақтау үшін өнер және колөнерді дамыту;
- ортақ стратегияларды, бағдарламаларды және маркетингті дамыту және енгізу;
- Жібек жолы бойындағы туризм шеңберінде Орталық Азия аймағы мен ТМД елдерінің туристік имиджін қалыптастыру және жетілдіру. [9]

Сөзімді қорыта келе, Жібек жолы ең үздік әлемдік деңгейдегі брендтердің бірі болып табылады, және жоспарлау және Жібек жолы бүкіл по туризм ресурстар мен өнімдер бақыланатын дамыту Жібек жолының барлық елдерінің туризм экономикалық пайданың үшін маңызды болып табылады деп айтуға мүмкіндік береді.

"Бірлескен даму арқылы тұрақтылық орнату" әдісі қазір ондаған елдің экономикалық мүддесін қамтитын халықаралық ынтымақтастықтың жағымды формасы саналады. Осыған байланысты қазір Жібек жолының белгілі бір контурлары айқын болып тұрған кезде бұл макроаймақтық кооперацияны бірлесе іске асыру керек. Сонымен қатар Жібек жолы бастамаларын іске асыру тұтас аймақтарды, оның ішінде Орталық Азияны ғаламдық деңгейге жаңаша көрсетуге жол ашады" деді Назарбаев.

Қазақстан президенті сонымен қатар Жібек жолы экономикалық белдеуі Шанхай ынтымақтастық ұйымы, Еуразия экономикалық одағы мен Еуропа Одағын тиімді байланыстыруы мүмкін екенін айтты.

БББЖ-дың артықшылықтарын барынша арттыру үшін Қазақстанда экономикалық өсу мен тиімділіктің жаңа көздерін қолдану қажет. Қазір Қазақстандағы цифрландыру деңгейі «шартты», ал соңғы онжылдықта Ресей мен Қытай айтарлықтай прогреске қол жеткізді. Жаңа реформалар мен алдыңғы қатарлы практиканы қолдану экономикалық тиімділіктің, транспаренттілік пен мемлекеттік қызметтерге қолжетімділік тұрғысынан Қазақстан мен оның серіктестері арасындағы айырмашылықты қысқартуға көмектеседі.

"Бір белдеу-бір жол" Қазақстанға қайтадан әлемдік сауданы байланыстыратын негізгі облысы болуға мүмкіндіктер ашуда. Бұл тәуелсіздік алғаннан кейін Қазақстанға түскен өсудің ең үлкен мүмкіндігі деп есептеймін. Менің ойымша, Қазақстан табиғи ресурстар арқылы ғана емес, әртараптандыру және инновациялар арқылы өсімнің балама түрлерін ойластыру керек. Бастама Қазақстан үшін қытай қорларын және технологияларын тартуға, Еуразиядағы ірі транзиттік тораптарға айналуға және табиғи өнімдерді Қытайға экспорттауға мүмкіндік береді. Елдегі ең ірі мүдделі тараптар ұлттық компаниялар болып табылады, олар алдағы жылдарда ел арқылы өтетін транзиттің үлкен көлемін қолдауға дайын екендіктерін қамтамасыз етіп, Жаңа Жібек жолының маңыздылығын түсініп, оған лайықты назар аудару керек. Бұл жақын арада елеулі өзгерістерді қажет ететіндігін білдіреді.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K050002006_
2. <http://www.government.kz/kz/press-relizy/1001138-k-m-simov-aef-2016-ayasynda-y-zhibek-zholy-elderi-forumyny-ashyluyna-atysty.html>
3. Қытайдың ұлттық даму және реформалар комиссиясы
4. K TZ, McKinsey & Company, Самұрық-Қазына
5. <https://primeminister.kz/kz/news/7/novyj-sheikovyj-put-otkroet-dlja-kazahstana-unikalnye-vozmozhnosti-dostupa-na-mirovye-rynki->
6. Біріккен Ұлттар Ұйымының сауда және даму жөніндегі конференциясы (ЮНКТАД)
7. https://bnews.kz/kz/news/obshchestvo/zhana_zhibek_zholi_kazakistan_ushin_alemdik_narik_targa_shigudin_biregei_mumkindikterin_ashadi__sakimbekov
8. «Бір белдеу - бір жол» форумы, 2017
9. <http://visitkazakhstan.kz/ru/about/125/>
10. Pwc.kz