



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



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

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

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 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

ҚЫТАЙ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫНЫҢ ЖЕТІСТІГІ – «ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫ» БАҒДАРЛАМАСЫНЫҢ ЖЕМІСІ

Айткешов Нұрзат Маратұлы

pvlnurz_ait@bk.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ-нің Халықаралық қатынастар факультеті, аймақтану
кафедрасының 3-курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі – Молдалиева А.Б.

Қазіргі жаһандану жағдайында Жібек жолын қайта жандандыру идеясы еуроазиялық кеңістіктегі жаңа интеграциялық үдерістер тұжырымдамасы ретінде ұсынылған болатын. Бұл жоспар Ұлы Жібек жолы бойымен сауда дәліздерін салуға бағытталған. Оны жүзеге асыру Еуразияның геоэкономикалық картасын қайтадан қарауға алып келеді. Осыған орай Елбасымыздың айтқаны да бар: «Ежелгі Жібек жолын қайта жандандыру экономикалық, әлеуметтік дамуға, саяси тұрақтылыққа негіз болып, ақыр аяғында осы жолдың бойында орналасқан елдердің қарыштап дамуына, бейбіт өмір сүруіне алып келеді».

Бұл идеяның қолдаушысы ретінде Қытай Халық Республикасының төрағасы Си Цзиньпин де өз пікірін білдірді. Естеріңізге сала кетейік, Қытай көшбасшысы 2013 жылы қыркүйекте Қазақстанға жасаған ресми сапары барысында «Назарбаев Университетінде» сөз сөйлеген болатын. Мемлекет басшысы Ұлы Жібек жолы бойымен экономикалық дәлізді бірігіп салуды ұсынған еді.

Қытай Қазақстанмен бірге алғашқы қадамдарын Қытайдың солтүстік батысындағы Шэнси провинциясындағы Сиань қаласында жасады. Өзара қарым-қатынастың үлгісі қалай жасалуда, Ұлы Жібек жолы экономикалық белдеуін салуда қандай қимыл-әрекеттер жасалуда, осы және басқа да мәселелер бойынша көптеген кездесулер ұйымдастырылды. Ежелгі - жаңа аттандыру бекеті Сиань қаласы (ежелгі атауы Чанъань) - Шэнси провинциясының әкімшілік орталығы - Солтүстік-Батыс Қытайдағы ең үлкен қала. Ол тарихта Еуропа мен Азияның түрлі елдеріне қытай жібегі, фарфоры мен басқа да тауарларын жеткізетін Жібек жолының ең бастапқы бекеті болды. Сиань "Жібек жолы экономикалық белдеуінің жаңа бастапқы бекеті" атты қала құрылысының жобасын бастады. Бұл инфрақұрылым құрылысын жандандыру мен екіжақты тиімді сауда-саттықты дамытудың "жол картасы" іспетті жоба. Шэнси провинциясы сауда-саттық департаментінің мәліметтері бойынша, 2013 жылы аймақтың Орталық Азия елдерімен тауар айналымы 110 млн. АҚШ долларын құрап, 2000 жылмен салыстырғанда 13%-ға артқан. - Шэнси провинциясы соңғы кезде Орталық Азия елдерімен, әсіресе Қазақстанмен сауда-экономикалық әріптестікті дамытуға көп назар аударып келеді. 2013 жылы сіздердің елдеріңізбен арадағы тауар айналымы 31,5 млн. АҚШ долларын құрап, 13,5%-ға өсті.

Түйе тізген керуеннің орнына заманауи транспорттық инфрақұрылым Транспорт пен логистика Жібек жолы экономикалық белдеуінің негізгі құрамдас бөлігі болмақ. Егер ерте кезде тауарды ұзыннан-ұзақ созылған түйелер керуені тасыған болса, қазір инфрақұрылым заманауи - авиажелі, темір жол, автожол және мұнайгаз құбырлары. Сианьде өте ірі континенталды транзиттік порт бар. Оның құрамына контейнерлік темір жол терминалы, автомобиль тасымалдау орталығы енеді. Былтырдан бастап мұнда Қытайдың солтүстік-батысындағы тұңғыш кешенді салықсыз аймақ іске қосылды. Оның ауданы 6 шаршы шақырымнан асып кетеді. Онда сауда-саттық логистикасының барлық құрамдас бөліктері қарастырылған және аймақ аумағында жеңілдік саясаты енгізілген. Бұл ашықтық пен сауда-саттық қарым-қатынасты дамытуға оң ықпал етеді. Қазірдің өзінде Шэнси провинциясының үкіметі Қытай басшылығына Жібек жолы бойындағы елдерде таралатын еркін сауда аймағын салу туралы өтініш жасап қойған. Сонымен қатар, 2013 жылы Сиань халықаралық порты Қазақстанға "Чанъань" жүк пойызын жіберді. Қазақстан тарапынан аталған пойыздың мамыр айынан бастап айына екі рет қатынауы туралы келісімге қол жеткізілді. Сыртқы сауда

компаниялары осы маршрут бойынша жүк тасымалдауға аса қызығушылық танытып отыр. Бұл жүк пойызы 26 тауар түрін тасымалдайды: мұнай өндіру құрылғылары, жүк көліктерінің қосалқы бөлшектері, құрылыс материалдары, велосипедтер, фарфор және шыны бұйымдар, т.б. тауарлар Қазақстан мен басқа да Орталық Азия елдеріне жеткізіледі [1].

Қытайдың «Жаңа Жібек жолы» Қазақстан аумағы арқылы өтуі – Қазақстанның тасымалдаушы ел екенін дәлелдейді. Сондықтан да мұндай жобаларға біз ұлттық транспорттық және логистикалық желілерді дамыту тұрғысынан мүдделіміз. Әрине, бұл тұста ұлттық мүдделерді қорғау қажет, өйткені біріншіден, әңгіме салыстыруға мүлдем келмейтін экономикалар туралы болып отыр. Ал екіншіден, «Жібек жолында экономикалық белдеу» құру тұжырымдамасы жұмсақтап айтқанда, таза экономикалық қана жоба емес.

Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкінің іс жүзінде Қытай құруда, бұл соның идеясы, соның жұмысы. Қытай мүддесі түсінікті. Біріншіден, Қытай үшін бұл Азиядағы өзіне қызықты жобаларды қаржыландыру мүмкіндігі. Екіншіден, бұл таяуда ғана Қытай алға тартқан – «Жібек жолындағы экономикалық белдеуді» қалыптастыру мен «XXI ғасырдың Теңіз Жібек жолын» құру атты екі бастамасының іс жүзінде жүзеге асуына арналған шынайы негіз. Үшіншіден, Қытай өз инвестицияларының көлемін ұлғайтып, юаньді аймақтық валютаға айналдыруға ұмтылуда. АИИБ осы ұмтылыс үшін мүмкіндіктер көзін ашпақ. Төртіншіден, бұл ықпал ету мен имидж мәселесі. Барлық жобалардың негізгі инвесторының Қытай болатыны түсінікті ғой. Ал кім ақшасын төлесе, орыс мақалымен тәмсілдесек, «музыкаға тапсырыс беруші» де сол болмақ. Ең соңында, бұл АҚШ-қа қыр көрсету мүмкіндігі, яғни бүкіл әлемнің соларға тіреліп қалмағандығын білдіру болмақ [2].

2001 жылы Қазақстан, Қытай, Қырғызстан, Ресей және Тәжікстанның қатысуымен құрылған (кейіннен Өзбекстан қосылған) халықаралық Шанхай ынтымақтастығы ұйымы арқылы аталған мемлекеттердің тұрақтылық пен қауіпсіздікті сақтау, сондай-ақ, экономикалық-әлеуметтік салалардағы бірқатар мүдделері тоқайласты. Мұның шеңберінде ғылыми-техникалық, технологиялық және гуманитарлық салалардағы ынтымақтастық та дамуға бет алды.

Қытай басшылығы Ресей және Орталық Азия республикаларымен қарым-қатынаста шикізат тасымалдау және сауда-саттықпен шектеліп қалмау керектігін дұрыс түсінеді. Сол себепті де кейінгі кезде БАҚ құралдарынан қытайлық корпорациялар мен фирмалардың Қазақстан, Қырғызстан, Өзбекстан және Тәжікстанмен қандай да бір өндіріс орнын немесе өздеріндегі кәсіпорынның филиалын ашу жөнінде екіжақты келісімшарттарға қол қойғаны туралы жаңалық хабарларды жиірек оқитын болдық. Осы биылғы жылы қытайлықтар Ферғанаға қарай тартылған темір жолда 455 млн. доллар қаржы шығарып, 19 шақырымдық тоннель салып беріп, өзбек ағайындардың көңілін бір тауып қойды. Өздерінің айтуынша, Қытаймен арадағы тауарайналамы 3 млрд. доллардан асып, Ресейді екінші кезекке ығыстырыпты [3].

Соңғы бір-екі жылдың көлемінде Қытай әкімшілігінің ауқымды: «Бір жол – бір белдеу» бағдарламасы аясындағы «Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) жобасы жайында жиі айтыла бастады. Жоба саясаткерлер, саясаттанушылар, экономистердің де назарын аударды. Себебі, жоба жүзеге асса, ол белгілі бір аймақпен шектеліп қалмай, тұтастай Еуразия континентінің экономикалық-әлеуметтік дамуына ықпал ететін игілікті іс болады.

Қызық болғанда, бұл жоба туралы ҚХР төрағасы Си Цзиньпин ең алғаш 2013 жылы қыркүйекте Астанаға келгенде Назарбаев университетінде сөйлеген сөзінде айтты. Неге? Өйткені, Қытай Қазақстанды көршілес мемлекет қана емес, маңызды стратегиялық әріптес санайды. Екі жақтың қарқынды дамып келе жатқан сауда-экономикалық ынтымақтастығынан зор үміт күтеді.

ЖЖЭБ жобасы үш тармақтан тұрады – солтүстік жол (Қытай – Қазақстан – Ресей – Еуропа), орталық жол (Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі – Түркия) және оңтүстік жол (Қытай – Қырғызстан – Өзбекстан – Түркіменстан – Иран – Пәкістан – Үнді мұхиты). Мұндағы солтүстік жол Қазақстан жері арқылы өтетін, Қытайдағы Хоргостан – Санкт-

Петербургке жететін ұзындығы 8445 шақырым Батыс Қытай – Батыс Еуропа автомагистралі. Мұның Қазақстанның үлесіндегі 2787 шақырымы салынып бітуге таяу қалды.

2014 жылдың 3 желтоқсанында Түркіменстанның Ақяйла және Иранның Инчебуурн стансаларында Қазақстан, Түркіменстан және Иран мемлекет басшыларының қатысуымен үш елді байланыстыратын «Солтүстік - Оңтүстік» трансұлттық темір жолының салтанатты ашылуы рәсімі өтті. Осынау айтулы оқиға өңірлік және халықаралық көлік инфрақұрылымының маңызды бөлігі болып табылатын алып шойын магистралі құрылысының аяқталғанын паш етті. Осылайша, жаңа көлік дәлізі ғасырлар бойы Еуразия халықтарын байланыстырып келген Ұлы Жібек жолын жаңғырту идеясын жүзеге асырды.

Нұрсұлтан Назарбаев темір жол инфрақұрылымын дамыту нәтижесінде пайда болатын экономикалық тиімділіктерді тізбелеп берді. Біріншіден, темір жолдың бойында тіршілік қарқыны артады, адамдар өзіне жұмыс табады, ел дамиды. Екіншіден, үш ел арасындағы өзара сауда-саттық жаңа деңгейге көтеріледі. Мәселен, әлемдік дағдарысқа қарамастан, Қазақстан мен Түркіменстан арасындағы тауар айналымы биылғы 9 айда 23 пайызға өскен. Үшіншіден, темір жол арқылы әлемнің басқа елдеріне транзиттік тасымал көлемі артады. – Қазақстан былтыр Иранға 1 млн. тонна бидай жеткізді, ал Парсы шығанағы елдерінің қажеттілігі 9-10 млн. тоннаны құрайды. Біз болат, минералды тыңайтқыштар, өзге де қазақстандық өнімдерді шығаруды жоспарлап отырмыз. Тиісінше Түркіменстан мен Ираннан өзімізге қажетті тауарлар аламыз,- деді Н. Назарбаев. Сондай-ақ, ол Қазақстан Түркіменстан мен Иранға темір жол көліктерін жасау саласындағы өнімдерді, соның ішінде, тепловоздар, жүк және жолаушы вагондарын жеткізу туралы ұсыныс жасағанын мәлімдеді. Иран Ислам Республикасының президенті Хасан Рухани жаңа темір жол үш мемлекетті ғана байланыстырып қоймай, Ресей мен Қытайға да Парсы шығанағына баратын жолды ашатынын жеткізді.

Экономикалық есеппен алсақ, жаңа темір жол дәлізінің пайдасы ұшан-теңіз. Мәселен, бұрынғыдан 600 шақырымға қысқарған жол жүктерді ауыстырып тиеуді 3 млн.-нан 10 млн. тоннаға дейін ұлғайтуға мүмкіндік туғызады. Оның үстіне жүк айналымы мерзімінің қысқаруы шынайы бәсекелестік артықшылықтар береді. Ол артықшылықтар түптеп келгенде, іскерлік белсенділікті арттырып, өз кезегінде темір жолдың бойындағы мемлекеттердің әл-ауқатын күшейтеді. Алдағы уақытта жүктермен қатар, жолаушы тасымалы да осынау тікелей магистральмен жүзеге асырылатыны сөзсіз. Демек, жаңа дәліздің ашылуы тұтастай Орталық Азияның дамуына серпін береді деген сөз. Сонымен қатар, «Солтүстік - Оңтүстік» трансұлттық дәлізінің жүзеге асырылуы жаңа геэкономикалық кеңістік іргетасын қалайды. Себебі ол Орталық Азия мен Каспий бассейні елдерін Қара теңіз өңірі мен Қап тауындағы халықтармен біріктіретін, одан әріде Балтық теңізі елдері мен Солтүстік Еуропаға шығатын алып кеңістік пайда болады. Бұл – тек «Жаңа жібек жолының» бір тармағы ғана.

Әрине, Қытай елі тек «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бағдарламасымен шектеліп қалмақ емес. Олай дейтініміз, жоғарыда айтылғандай, Астанадан кейін 2013 жылдың қазанында ҚХР төрағасы Си Цзиньпин Индонезияға сапарлап барып, ол елдің парламентарийлерінің алдында ауқымды: «Бір жол – бір белдеу» жобасының тағы бір маңызды тармағы: Қытай – Оңтүстік Қытай – Шығыс Қытай — Үнді мұхиты бағытындағы «XXI ғасырдағы Жібек теңіз жолы» бағдарламасын жария етті. Бұл бағдарлама Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд сияқты Оңтүстік-Шығыс Азия елдерін қамтитын, әрі ежелден қалыптасқан көне су жолы. Қытай жұрты онымен осыдан екі мың жыл бұрын Үнді, Парсы жағалаулары, Араб түбегі арқылы кемемен жүзіп отырып, Еуропаға жібек мата мен фарфор бұйымдар және нефритті әшекей заттарды жеткізіп отырған. Енді оны заман талабына қарай жаңаша жаңғырту, жетілдіру ниетінде.

Кез-келген жоспар-жобаның қаржы-қаражатқа келіп тірелетіні талассыз шындық. Қытай бұл жағын да жан-жақты ойластырған. Биылғы 2016 жылдың басында Пекинде әлемнің 80-ге жуық мемлекетінің (оның ішінде Қазақстан да бар)

құрылтайшылығымен халықаралық АИИБ (Азиялық инфрақұрылымдық инвестиция банкі) ашылып, арнайы «Жібек жолы» дейтін қор құрылды. Алғашқысының жарғылық қаражаты 100 млрд. доллар, ал екіншісінікі 40 млрд. доллар болып белгіленді. Екеуіне де мол қаржы-қаражат салатын Қытайдың өзі [4].

2016 жылғы 15-ақпанда Тегеранға 10.339 шақырым қашықтықты артқа қалдырып, Қытайдан Иранға Қазақстан және Түркіменстан арқылы жүріп өткен алғашқы транзиттік темір жол құрамасы келіп жетті. Бұл Жаңа Жібек жолы шын мәнінде іске қосылды деген сөз — Қазақстан үкіметі ел болашағын байланыстырған жоба қарқын ала бастады.

Жаңа Жібек жолы шеңберіндегі бұл темір жол қатынасы Қытайдың, Түркіменстанның, Қазақстан мен Иранның сыртқы саудасы көлемін арттырады деп күтілуде. Иран Қиыр Шығыс пен Орталық Азияны және Таяу Шығыс пен Еуропаны байланыстыратын торапқа айналады. Жаңа бағдар жүктерді Қытайдың Шығыс жағалауынан Парсы шығанағы нарығына жылдам жеткізудің алғашқы логистикалық шешімі болып табылады.

Тестілік рейс тұрақты темір жол тасымалын қалыпқа келтіру үшін бір қатар жұмыс сәттерін және көлік жобасына қатысушы-елдердің әрқайсысының логистикасын реттеуге бағытталған. Сынақ поезының құрамында түрлі жүк тиелген қырық футтық 14 контейнер болды. Жолға жұмсалған жалпы уақыт – екі аптадан сәл асқан, бұл теңіз жолына жұмсалған уақыттан (25-тен 30 күнге дейін) екі есе аз.

Жолдың Қытайдағы бөлігін (4.491 км, Шығыс Қытайдағы Чжецзян провинциясының Иу қаласынан Синьцзян-Ұйғыр автономиялық ауданындағы Алашанькоу өткізу бекетіне дейін) поезд бес күнде жүріп өткен. Одан кейін Қазақстан аумағымен Түркіменияның шекарасына дейін (3.417 км) төрт күнде жеткен. Поезд Түркімен учаскесін (1156 км) 28 сағат ішінде еңсерген (алғашында Түркімениядағы жолға екі тәулік кетеді деп болжаланған еді). Біраз бұрын, желтоқсан айында жаңа Жібек жолының тағы бір бағыты сынақтан өткізілген болатын — Қытайдан Түркияға Қазақстан Әзібайжан және Грузия арқылы. Бұл бағдар бойынша Шығыс Қытайдағы Ляньюньган портынан жолданған жүк Ыстамбұлға ары кеткенде 14-15 күнде жетеді деп болжаланып отыр, ал кемелерге жүкті жеткізуге 40-45 күн керек болады.

2016 жылғы қаңтарда Жібек жолының тағы бір бағыты — Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары іске қосылды. Украина Қытайға Грузия, Әзірбайжан және Қазақстан арқылы Ильичевск теңіз портынан алғашқы сынақ рейсін аттандырды. Бұған қосарымыз, бұл жобаны «Викинг» поезына қосуға қатысты Литвалық серіктестермен алдын ала меморандумға қол қойылды. Бұл дегеніңіз, Жаңа Жібек жолына тек Украина, Грузия, Әзірбайжан, Қазақстан және Қытай ғана емес, сондай-ақ Еуропалық одақтың мүше-елдері кірді деген сөз.

«Жаңа Жібек жолы» – Қытай бастамасымен іске қосылып жатқан инфрақұрылымдық жоба, оны жүзеге асыру Қытай тауарларын Орталық Азия және Кавказ арқылы Еуропаға жеткізудің елеулі жеделтілуіне және арзандатылуына мүмкіндік береді. Осы жобаны жүзеге асыр үшін Пекин \$40-миллиардтық Жібек жолы қорын, сондай-ақ 2015 жылғы 29-маусымда жұмысын бастаған \$100-миллиардтық Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкін (АИИБ) құрды [5].

Қорытындылай келе, тоқсан ауыз сөздің тобықтай түйіні бар демекші, қазіргі жаһандану жағдайында Қытайдың іске асырып отырған «Жаңа жібек жолының» маңызы зор. Себебі, Қытай Жібек жолын жаңғыртып қана қоймай, сонымен қатар Орталық Азия арқылы Еуропаға шығатын геостратегиялық дәліз ретінде қарап, экономикасын дамытады. «Жібек жолының экономикалық белдеуі» Елбасымыздың 2014 жылдың 11 қарашасында халыққа арнаған кезекті Жолдауында жария еткен «Нұрлы жол» бағдарламасына іспеттес. Елбасы ол бағдарламаны таныстыруда: «Елдің өркенін білгің келсе, жолына қара» деген қағида қалыптасқан. Барыс-келіс пен алыс-берісте жол қатынасы айрықша маңызға ие. Көне замандарда ірі қалаларымыздың көбі Ұлы Жібек жолын жағалай қоныс тепкен... Жол – шын мәнінде өмірдің өзегі, бақуатты тірліктің қайнар көзі. Барлық аймақтар темір жолмен, тас жолмен, әуе жолымен өзара тығыз байланысуы керек» деп айтқаны осыны айғақтайды.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Жаңа Жібек жолы – интеграциялық үдерістер алаңы [Электронды ресурс]: «Казинформ» халықаралық ақпарат агенттігінің ресми сайты. Қолжетімділік режимі: http://www.inform.kz/kz/zhana-zhibek-zholy-integraciyaluk-uderister-alany_a2659850
2. Сыроежкин К. Қытай және Қазақстан: аңыз-үрейлер мен шындық [Электронды ресурс]: «Капитал» іскерлік ақпарат орталығының ресми сайты. Қолжетімділік режимі: <https://kapital.kz/expert/39499/ytaj-zh-ne-aza-stan-a-uz-rejler-men-shyndy.html>.
3. Сыроежкин К.Л. Қазақстан-Қытай: шекаралық саудадан стратегиялық әріптестікке дейін. – Алматы: ҚР Президенті жанындағы ҚСЗИ, 2010. – 334 б.
4. Амангелді Ә. Қытайдың «жұмсақ күш» саясаты [Электронды ресурс]: «Алматы ақшамы» қоғамдық-саяси газетінің ресми сайты. Қолжетімділік режимі: <http://almaty-akshamy.kz/2016/08/03.html>.
5. Біржан С. Қазақстан – Иран: ынтымақтастықтың жаңа көкжиегі [Электронды ресурс]: «Егемен Қазақстан» Республикалық газетінің ресми сайты. Қолжетімділік режимі: <https://egemen.kz/article/kazakstan-%E2%80%93-iran-intymaktastykty-n-zhana-kokzhiegi>.

ӘОЖ 339.9

ҚАЗАҚСТАН МЕН ҮНДІСТАННЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БАЙЛАНЫСТАРЫНЫҢ БАҒЫТ-БАҒДАРЫ

Әукен Бауыржан

b-aukenov@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ-нің Халықаралық қатынастар факультеті, аймақтану кафедрасының 2 курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі - Ахмет Ә.С.

Мемлекетіміздің Үнді елімен байланысы өте маңызды, себебі Қазақстан Үнді елінің энергетика саласындағы ірі тасымалдаушысы бола алады. Соңғы жылдардағы еліміздегі мұнай өндірісінің артуы, қазіргі таңдағы Үндістанның мұнайға деген сұранысын қанағаттандырады. Ал Үндістан өз кезегінде ақпараттық технологиялар, туризм, фармацевтика салаларында Қазақстанға өз тәжірибесін ұсына алады.

Жаңа заманғы Қазақстан Республикасы мен Үндістан арасындағы дипломатиялық қарым-қатынастар 1992 жылдың 23 ақпанынан бастап орнатылған. 1992 жылы мамыр айында Алматыда Үндістан Республикасының, ал 1993 жылы қараша айында Делиде Қазақстан Республикасының елшілігі ашылды. 1992 жылы ақпанда Президент Н.Ә. Назарбаев Үндістанға бірінші ресми сапарын жасады. Сапар барысында мемлекетаралық қатынастардың негізгі қағидалары мен бағыттары жөніндегі декларацияға, дипломатиялық қарым-қатынастар орнату жөніндегі протоколға, сауда-экономикалық қатынастар, ғылым мен технология, мәдениет, өнер, білім, ақпараттық құралдар мен спорт салаларындағы ынтымақтастық жөніндегі келісімдерге қол қойылды. 2002 жылы 11 — 15 ақпанда Н.Ә. Назарбаев Үндістанға кезекті сапармен барып қайтты. Онда Қазақстан — Үндістан Бірлескен декларациясына қол қойылды. Жауап ретінде Үндістан басшылығы да бірнеше рет Қазақстанға ресми сапармен келді. Қазақстан мен Үндістан арасында сауда-экономикалық, ғылыми-техникалық, өнеркәсіп пен мәдени ынтымақтастық жөніндегі Үкіметаралық Қазақстан Үндістан Біріккен комиссиясы құрылған. Ол әр түрлі салалардағы екі жақты ынтымақтастықты терендету мен дамытудың маңызды құралы болып отыр [1]. 2005 жылы екі ел арасындағы тауар айналым \$120 млн АҚШ долларына жеткен. Оның ішінде қазақ экспорты (2004 ж. - 10,5 млн. доллар) екі есеге өсіп, 19,5 млн. АҚШ долларын құрады, ал осы мерзімдегі импорт 100,5 млн. долларға тең болды.

Қазақстан Үндістанға тұз, күкірт, әк пен цемент, былғары шикізаты мен қара металдарды экспортқа жібереді, және кофе, шай, темекі, органикалық химиялық қоспалар,