



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

3. China vs The USA. What will struggle for the dark continents resources lead to? <https://cyberleninka.ru/article/v/kitay-protiv-ssha-k-chemu-privedet-borba-za-resursy-chernogo-kontinenta>
4. Китай против США: к чему приведет борьба за ресурсы черного континента? <https://www.scienceforum.ru/2016/1834/22592>
5. Перспективы развития Китайско-Африканских отношений (по материалам шестого форума сотрудничества «Китай-Африка») <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-kitaysko-afrikanskih-otnosheniy-po-materialam-shestogo-foruma-sotrudnichestva-kitay-afrika>

УДК339.5: 339.92

## ЖІБЕК ЖОЛЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУ БАҒДАРЛАМАСЫ

Сәрсенбай Айнұр

[aunur\\_97.07@mail.ru](mailto:aunur_97.07@mail.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Аймақтану мамандығының 4 курс студенті  
Ғылыми жетекшісі – Қ.Ғ.Даркенов

Марко Полоның Қытайға сапарындағы қиял-ғажайып әңгімелерінен бастап, Жібек жолы әрдайым шынайы қызығушылық оятады. Көптеген сарапшылардың мәліметінше Жібек жолы экономикалық белдеу жобасы Еуразияда ықпал ету үшін Батыс пен Шығыс арасындағы шайқасқа қарсы жауап ретінде қарайды. Бұл өршіл жоспар тарихи Жібек жолын қайта жандандырып, Шанхай мен Берлин арасындағы заманауи экономикалық және сауда дәлізіне айналады. Жаңа жол Қытай, Моңғолия, Ресей, Белоруссия және Германия жерін басып өтіп, ұзындығы 12 мың шақырымға жететін жаңа экономикалық зонаға айналады. Бұл жоба жылдам темір жолдарының, автокөлік жолдарының және трассалардың, энергетикалық ресурстарды тасымалдаушы желілердің, оптоалшықты жалғауыштардың құрылысын қамтиды. Осы жол өтетін қалалар мен порттарды қарқынды экономикалық өсу күтіп тұр. Бұл жахандық жобаның негізгі бөлігі – Орталық Азия және Үнді мұхиты арқылы Қытайды Парсы шығанағымен және Жерорта теңізімен байланыстыратын Теңіз Жібек жолы бағдарламасы. Құрылыс біткен соң жаңа жол Азия, Еуропа және Африка континенттерін байланыстыратын болады. Инфрақұрылым жобасының желісі дүниежүзіндегі ең алып 21 млрд. АҚШ доллары көлемінде экономикалық дәлізді құрап, 4,4 млрд. адамды қамтымақшы.

Шамамен 800 жыл бұрын орын алған, Шығыс Азия, Орталық Азия және Жерорта аймағын байланыстырған тарихи «Жібек жолымен» қайта байланыс орнатуды ҚХР жоспарлады. Сауда жолдарының кең қарым-қатынасы тек қана сауда ауысымын ғана қадағалап қоймай, мәдени, идеялармен бөлісу және Батыс пен Шығыс саясатындағы ықпалды да аңғартты. Осы дәстүрге сай Шығыс пен Батысты қайта біріктіру мақсатында Қытай жолдар, теміржол желісі, құбыр жолдары, порттар және өнеркәсіптік дәліздер салуды көздеді. Бұдан бөлек, Пекин сыртқары Шығыс Африка, Таяу Шығыс және Еуропамен тығыз қарым-қатынас орнатуды да ескеріп өтті. **2013 жылы ҚХР төрағасы Си Цзиньпиннің Қазақстанға ресми іс-сапары барысында Назарбаев Университетінде Жаңа Жібек жолы бастамасы жарияланған болатын. 2014 жылы қазанда Қытай теңіз және құрлықтық жобаның дамуына бағытталған, қоржынында \$40 млрд көлемінде қаржы бар инвестиция қорын құрды. Батыс сарапшыларының мәліметінше Жібек жолы экономикалық белдеуі тек қана транзиттік-көліктік жоба ғана емес, сондай-ақ территориясында инфрақұрылым, өнеркәсіп, сауда, қызмет көрсету салалары дамып жатқан сан алуан мемлекеттерді экономикалық тұрғыда нығайтуға жәрдемдесетін жоба.** Сондай-ақ 2015 жылы құрылып, Ресей көш бастаған Еуразиялық экономикалық

одағы бұрынғы Кеңес үкіметі мүшелігінде болған елдер арасында кеден одағын құруға бағытталды. Төраға Сидің болжамынша бастапқы 10 жылда Қытай кәсіпкерлері сауда айналымын 2,5 трлн. АҚШ долларына дейін жеткізетін мүмкіндіктері бар. <sup>[1]</sup> Жобаның негізгі компоненттері ретінде басты назарға Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс елдері, АСЕАН елдері және Орталық Азия мемлекеттері алынған. Орталық Азияда сауда айналымын 50 млрд. АҚШ долларына жеткізген Қытай Ресейді басып озып, 2013 жылдағы ең маңызды сауда серіктесіне айналды. Халықаралық валюта қорының статистикасына сүйенсек, Қытайдың аймақ елдерімен алғашқы сауда көлемі небәрі 1,8 млрд. долларды құраған. ҚХР ұлттық комиссиясының және сыртқы істер министрілігі айрықша басып айтқанындай, Қытай тек қана асфальт, бетон және темірден инфрақұрылым жасау емес, мұндағы көңіл аударарлық мүдде – қызығушылығы бар елдер мен қатысушылар арасында байланысты табанды өрістетуге, мағлұматпен алмасу және саяси-экономикалық ынтымақтастықты ұлғайту. Ынтымақтастықтың ішінде кедендік рәсімдеуді де мысал ретінде келтіреді. Мұнда Қытай Қазақстанмен, Польша және Ресеймен тығыз байланыс жасауға талпыныс білдіреді. Сонымен қатар, теңізге ұжымдық қауіпсіздік және қаржылай интеграция бойынша жәрдемдесу керектігі жоспарланған. Бұл мәселе 7 аймақтағы, яғни Оңтүстік Азия, Орталық Азия, АСЕАН, Орталық және Шығыс Еуропа, Батыс Азия және Солтүстік Африкадағы 60 мемлекетті қамтиды.

**Негізінен Жібек жолы экономикалық белдеуі жобасының инициаторы болып танылатын Қытайдың басты 5 мақсаты айқындалды:**

1. **Аймақ мемлекеттерімен саяси қарым-қатынасты нығайту;**
2. **Көлік байланысын күшейту және Оңтүстік, Шығыс және батыс Азияны байланыстыратын «Тынық мұхиттан Балтық теңізіне дейін» деп аталтын көлік жүйесін құру;**
3. **Қатысушылардың ұлттық қызығушылығын ескере отырып сауда мен инвестицияға қарсы тосқауылдардың көзін жойып, сауда қатынасын нығайту;**
4. **Келешекте аймақтың бәсекеге қабілеттілігін арттырып, шығындарды төмендетуге мүмкіндік беретін, осы уақытқа дейін Қытаймен сәтті достық қатынаста болған мемлекеттердегі ұлттық валюталық есеп жүйесін бекіту;**
5. **Өзара түсіністік пен жолдастық қатынасты одан әрі ұштастыру**

Жалпы Жібек жолы саясатының тағы бір құпия мақсаты – аталмыш жолдың Қытайдың онша дамымаған аймақтарынан өтуінде еді. Мәселен, батыста орныққан Синьцзян провинциясы жобаның негізгі аймағы саналады, және жопар бойынша қаржы орталығы ретінде дамуы тиіс.

Қытайдың тағы бір маңызды мотивтерінің бірі – өз валютасын интернациоландыру. Әлемге шарықтауын бастаған Жібек жолы жобасы бұл мүддені орындауға өз септігін тигізеді деген үмітте. Доллар және еуромен салыстырғанда қытайлық юань мардымсыз орынға ие еді. Алайда қазір әлемде қолданыс деңгейі бойынша төртінші кезекке шыққанымен, жаһандық төлемде небәрі 2,8 пайызға ие. Әлемдік саудада фунт 9%, еуро 29%, доллар 45% үлесі бар. Ендігі Қытайдың көздегені юаньның қолданысын 12%-ке жеткізу[2].

Қытайдың Жаңа жібек жолы алғашқы орында екі маршрутқа бөлінген ірі инфрақұрылымдық жобаны қамтиды: «Жібек жолы экономикалық белдеуі» Орталық Қытайдың Сиань аймағынан бастау алып материктік бөлік арқылы Орталық Азияға, Самарқанд, Тегеран, Стамбул, Мәскеуге, одан әрмен Шығыс Еуропа арқылы Дуйсбургке, кейін Роттердамға жетеді. Экономикалық дәліз Қытайдың ішінде 7 провинцияға созылып жатыр. Ішкі істер мәселесі бойынша Еуропалық кеңестің талдауы бойынша қытайлық жоба Орталық Азияны Ресей күрмеуінен шығуға мүмкіндік туғызады.

Қытайдың Жаңа жібек жолы алғашқы орында екі маршрутқа бөлінген ірі инфрақұрылымдық жобаны қамтиды: «Жібек жолы экономикалық белдеуі» Орталық Қытайдың Сиань аймағынан бастау алып материктік бөлік арқылы Орталық Азияға, Самарқанд, Тегеран, Стамбул, Мәскеуге, одан әрмен Шығыс Еуропа арқылы Дуйсбургке, кейін Роттердамға жетеді. Экономикалық дәліз Қытайдың ішінде 7 провинцияға созылып

жатыр. Әуелгі халықаралық теміржол байланысы Цзянсу провинциясындағы Ляньюньган мен Қазақстан арасында ақпан айында орнатылды. «Теңіз Жібек жолы» Оңтүстікке бағытталған, Оңтүстік-Шығыс Азияны Таяу Шығыспен, Шығыс Африкамен және Еуропамен байланыстыратын сауда маршруты. Фучжоудан басталып оңтүстіктегі қытай жағалуы бойымен Ханойға, Джакарта мен Куала-Лумпурге, кейін Малакка бұғазы арқылы Үнді мұхитына, Коломбо арқылы Найробиге, ақыр аяғында Қызыл және Жерорта теңізі арқылы Венецияға өтеді [3].

Америка Құрама Штаттарының ойынша, Қытайлық «Жібек жолы экономикалық белдеу» жобалары кезіндегі АҚШ-тың 44-ші президенті Барак Обаманың 2011 жылы көтерген «Азияға бетбұрыс» («Поворот к Азия») стратегиясына қарсы жауап ретінде қарастырылған. Обаманың бұл стратегиясы 2020 жылға қарай АҚШ-тың әскери-теңіз және әуе күштері станцияларының 60%-н Азияда орналастыруды көздейді. Қытайлықтардың пайымдауынша, бұл саясат Азияда қытайдың беделі мен билігі аясын тарылту мақсатында ойластырылған. Американдық CFR аналитикалық орталығының мәліметінше, 2011 жылы АҚШ өзіндік «Жібек жолы» нұсқасын ашып, Орталық және Оңтүстік Азияны назарға алып, Ауғанстаннан бастау алатын экономика және инфрақұрылым интеграциясын күшейтуге бағытталған.

Шындығында, Қытайдың «Жаңа жібек жолы» экономикалық бағдарламаларын АҚШ-тың «Маршалл жоспары» - мен жиі салыстырып жатады. Маршалл жоспары екінші дүниежүзілік соғыс аяқталысымен, Еуропаны қайта аяққа тұрғызу үшін ойлап табылған экономикалық жоспар еді. Расында, 2009 жылы Мемлекеттік кіріс салығы бойынша әкімшіліктің бұрынғы директор орынбасары Сюй Шанда Қытайдың экономика министрлігіне ұсыныс білдірді. Ұсыныс Қытайдың Маршалл жоспары деген атауға ие болды. Алайда мемлекеттік бас сарапшы Ван Ивэй бірнеше ерекшеліктерді атап көрсетті.

1. Маршалл жоспары АҚШ-тан Еуропаға инвестиция құюдан басталды. Ал Қытай қаржыны тек бір ғана аймаққа құйып қана қоймай, бүткіл әлемге бөледі. Яғни қаражат тұрғысынан өзгеше.

2. Маршалл жоспары 4 жылдық мерзімге жоспарланған еді. Алай Қытайлық жоспарлар 35 жылды көздейді [4].

АҚШ-тың тағы бір өзіндік «Жаңа Жібек жолы» нұсқасы мемлекеттік хатшы Хиллари Клинтонның 2011 жылы Мумбайға тартқан іс-сапарында ұсынылған болатын. Х.Клинтонның мақсаты –сауда және экспорт жолдары арқылы Орталық Азияны Ауғанстан, Оңтүстік Азия мемлекеттерімен байланыстыру болған. 2015 жылы басталған C5+1 жаңа форматы Орталық Азияның 5 мемлекеті арасында тұрақты кездесулер өткізеді деп ұйғарылды. Ал АҚШ екі көлемді инфрақұрылымдық компанияға саяси сүйеніш болуды жалғастырады. Бұлар: Түрікменстаннан газды Оңтүстік Азияға экспорттайтын Түрікменстан – Ауғанстан – Пәкістан – Үндістан (ТАПИ) құбыржолы маршруты және «Қаса - 1000» деп аталатын Қырғызстан, Тәжікстан, Ауғанстан және Пәкістан қатысатын электроэнергияны өндіру және экспорттау көзделген жоба. Екі жоба да саяси және коммерциялық мәселелерге тап болғандықтан, жобаны іске асыру мүмкін болмай отыр.

Бұдан бөлек Қытайдың Жібек жолы экономикалық белдеу жобасына тұспа-тұс келетін Моңғолияның «Дала жолы» (Степной путь), Ресей Федерациясының «Транссібір магистралі» (Транссибирская магистраль) сияқты мардымды жобалары да баршылық.

Әлемге әйгілі Би-би-си деректі фильмдер орталығы Қазақстан Республикасының арнайы экономикалық зонасы Хоргос- шығыс қақпасын терең зерттеп, өздерінің назарында ұстаса, мемлекеттің батыс шеткері бөлігінде орналасқан Ақтау қаласы да траназиаттық көлік және сауда эпицентріне айналмақшы. Алдымен уран өңдеумен айналысқан аталмыш қала қазіргі таңда Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің орталығы ретінде танымал. Бірақ негізгі компонент ретінде тек қана экспорт ресурстарына тәуелді болмайтындай экономика саласын әртараптандыру үшін шығысында Қытаймен, солтүстігінде Ресей Федерациясымен, оңтүстігінде Әзірбайжан және Иранмен, батыста Каспий теңізі арқылы Түркия және Еуропамен тікелей байланыстағы Ақтау қаласы Еуразиядағы үлкен торапқа айналуы

көздейді. Ақтау Жаңа Жібек жолының құрылып келе жатырған дәлізінде көшбасшы орнында тұр. Себебі қала дәл қазір Қытай мен Еуропа арасында созылып жатқан кеме қатынасы маршруттарының ішіндегі ең оңтүстік бөлігінде орналасқан. Хоргос пен Ақтау порты арасындағы теміржол байланысы жүктерді Каспий теңізі арқылы Кавказ жеріне, Еуропаға, оңтүстікте Иран арқылы Парсы шығанағына жеткізеді.

Қазақстандық сарапшы Константин Сыроежкиннің сөзінше 2012 жылы Қытай Қазақстанның мұнай өндірісінің 25%-н иеленген. Қазақстан – қытай мұнай жолын салу құрылысы 2005 жылы аяқталып, мұнайды Қазақстаннан «Қашаған» оффшорларына (орталығы ел аумағынан тыс жатқан жерлерге) тасымалдау бұйырылды [5].

Мәселен, Бакуде Ресейді айналып өтіп, Еуропа мен Қытай арасында жүк тасымалдайтын теміржол ашылды. Жаңа теміржол Баку порты Алятты, Тбилиси және түрік қаласы Карсты байланыстырады. Маршруттың ұзындығы 826 шақырым. Енді Лондоннан Пекинге жету үшін бар-жоғы 15 күн жетеді. Бұл теңіз арқылы жеткеннен 3 есе тезірек, әрі 2 есе арзан. Сол секілді ұшақпен жеткеннен 2 есе арзанға түседі. Аталмыш магистраль аймақ үшін жаңа нарық ашып, оны экономикалық өсуге жетелейді және оны салу үшін 1 млрд. доллардан астам қаржы жұмсалған. Қаржылай көмек Әзірбайжанның мемлекеттік мұнай қорынан келген. Жолдың ашылу салтанатына Әзірбайжан, Түркия, Грузия, Қазақстан, Түрікменстан және Грузия елдерінің делегациялары қатысты. Әзірбайжан президенті Ильхам Әлиевтің айтуынша жоба мемлекеттің экономикалық мүмкіндіктерін кеңейтіп, қаржылай түсім әкеледі. Ал Түркия президенті Реджеп Тайип Эрдоған біз Жаңа Жібек жолының Азия, Еуропа және Африканы байланыстыратын бір бұтағын іске қостық деп мәлімдеді. 2017 жылы маусымда ҚХР төрағасы Си Цзинпинь Астанаға іс-сапармен келіп, 8 млрд. АҚШ долларын қамтыған келісімге қол қойды. Енді теміржол бойымен тасымалдау азайып, оның контейнерге бөлген шығыны да төмендейтін болды. Бұның алдында 2016 жылы маусымда Си Цзиньпин мен сол кездегі Өзбекстан президенті Ислам Каримов 1,6 млрд. долларлық құны бар Ферғана мен Ташкентті байланыстыратын, теміржолды ашты. Аймақтағы ең ұзын 19,2 қашықтыққа созылып жатқан Қамшық (Qamchiq) тоннель салынды. Бұл маршрут Қырғызстанның батысы арқылы Батыс Қытайға жетелейтін теміржол маршрутының бір бөлігіне айналды. Қытайдың экономикалық белсенділігі тек саудамен ғана шектелмей, өнеркәсіпке қаржы құюмен де жалғасып отыр. Қырғызстанның Араван өлкесінде қытай цемент зауыты, ал Ыстықкөл мен Ошта басқа да қытайлық зауыттар жұмыс істейді. Тәжікстанда қытайлық инвесторлар бірнеше жаңа цемент зауыттарын салып, 2013-2015 жылдар қарсаңында өндіріс 5 есеге өскен. 2016 жылы желтоқсанда Қытайлық Tebian электроэнергетикалық аппарат компаниясы 350 млн. АҚШ долларын жұмсап, Душанбе электростанциясына реконструкция аяқталды және Бішкекте ТЭЦ-ке жөндеу жүргізілді. Бұдан әрі Қытай Қырғызстанның оңтүстік және солтүстік бөлігі арасында электр тасымалдау желісін аяқтап, мұнда тағы 390 млн. АҚШ доллары бөлінді [6].

Қызығушы мемлекет жерінде салынған кәсіпорындарда, өнеркәсіп орындарында басты жұмыс көзі қытайлықтардың болуы, жергілікті тұрғындардың наразылығын тудыруда. Мьянмадағы Кьяукпью және Қытайдың Куньмин қалаларын біріктіруі тиіс болған 20 млрд. АҚШ доллар құны бар теміржол желісі өз жұмысын тоқтатуға мәжбүр болды. Жалпы «Жаңа Жібек жолы» бағдарламасын жүзеге асыруда қытайлық азматтарға да қауіп тудырады. Географиялық жағдай, әскери топ тарапынан үрейлендіру (Ауғанстандағы тәліптер), сепаратистік топтардың шабуылы. Қытай өзі осындай жағымсыз жағдайларда бірнеше рет қалды. Мәселен 2015 жылы қарашада Мали астанасы Бамако қаласында Халықаралық Қытай теміржол желісі тобы (China Railway International Group) компаниясының 3 қытайлық қызметкері қонақүйге (Radisson Blu Hotel) жасалған теракт кесірінен көз жұмған болатын. Бұдан бөлек, Шыңжаң провинциясында Пекин ұйғыр сепаратистік мәселесін де шешуге немесе уақытша басуға тырысады.

Қытай қазір әлемдік державаға айналып келеді. Миллиардтаған халқы мен миллиардтаған қаржысы арқылы Қытай бүткіл әлемнің назарын өзіне аударып отыр. Аталмыш мемлекет ұсынған Жібек жолы экономикалық белдеу жобасы – қайталанбас мұра



болып сақталмақ. Себебі мұндай масштабтағы бағдарламаны бұрын соңды ешбір ел қолға алған емес.

#### **Қолданылған әдебиеттер тізімі:**

1. [https://forbes.kz//finances/integration/sozdanie\\_evrazii\\_ekonomicheskiiy\\_poyas\\_shelkovogo\\_puti/](https://forbes.kz//finances/integration/sozdanie_evrazii_ekonomicheskiiy_poyas_shelkovogo_puti/)
2. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова – М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016. – 339 с.
3. <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>
4. ↑ Ю.В. Тавровский. Новый Шелковый путь. — М.: Эксмо, 2017. — 368 с. — ISBN 978-5-699-97249-4.
5. Нұрланова Н.К., Қалиева А.Б. Қазақстандағы транзиттік потенциалды дамытудың жаңа мүмкіндігі // ҚазҰУ Хабаршысы. Халықаралық қатынастар және халықаралық құқық сериясы. №2(70).2015.-С.206-211
6. <https://www.kazakhembus.com/content/new-silk-road>

ӘӨЖ 327.5

### **ОРТАЛЫҚ АЗИЯНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДЕГІ ҚАЗАҚСТАННЫҢ РОЛІ**

**Сейлхан Балауса**

[balaus\\_95\\_07@mail.ru](mailto:balaus_95_07@mail.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар факультеті,  
Аймақтану кафедрасы магистрі, Астана, Қазақстан  
Ғылыми жетекшісі – т.ғ.к., доцент Г.К.Букешова

Қазіргі кезде Қазақстанның көп ғасырлар бойы туысқандық, мәдени, саяси және экономикалық қарым-қатынаста болып келген көршілес Орталық Азия мемлекеттерімен ынтымақтастығы ерекше серпін алып отыр. Аймақтың ең ірі мемлекеті ретінде ғана емес, экономикасы едәуір алға басқан Қазақстан аймақ бойынша көршілес елдермен тығыз қарым-қатынас орнатуға қызығушылық білдіруде. Біздің мемлекетіміздің ендігі жердегі қарқынды дамуы аталмыш республикалармен қалыптасатын қарым-қатынаспен де тығыз байланысты. Сол себепті Қазақстан Орта Азиялық Одақ құру идеясын алға тартып отыр. Бұл бірлестікке Қазақстаннан басқа аймақтың Өзбекстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Түрікменстан сияқты мемлекеттері де кіруі мүмкін. Қазақстан Орталық Азияның басқа мемлекеттері секілді түрлі саяси, әскери-саяси және сауда-экономикалық ынтымақтастық мәселелерін қамтитын түрлі көпжақты құрылымдарға қатысады. Қазақстанның сыртқы саясатының міндеттері баланстық және көп жақты қағидаттармен байланысты. Осы тұрғыда көптеген жетістіктерге жету барысында өзге мемлекеттер де өз саясаттағы принциптерін Қазақстанға ұқсас бағытта жасауға әрекет етеді. Осы орайда елдер арасындағы екі және көпжақты міндеттерін айқындайды. Аталған міндеттер қатарында аймақтық деңгейдегі бейресми қарым-қатынастар, аймақтық емес елдердің бәсекелестігі, Орта Азиядағы баламалы міндеттері бар жобалардың болуы. Мұндағы маңызды мәселе - Орталық Азия елдерінің көпжақты құрылымдарға қатысу процесінде ішкі және сыртқы факторларының өзара байланысы. Орта Азия елдері қатысатын түрлі ұйымдардан ҰҚШҰ, ЕурАзЭҚ және ШЫҰ белгілі себептерге байланысты ерекшеленеді. Белгілі болғандай, көп жақты құрылымдардағы халықаралық міндеттемелер бойынша жоғарыда аталған ұйымдар басымдыққа ие. Ведущими центрами в них являются нерегиональные страны: в ОДКБ и ЕврАзЭС - Россия, в ШОС Россия делит эту роль с Китаем. В продекларированных целях данных структур имеется ряд совпадающих задач,