

**ҚЫТАЙДЫҢ ҚАЗАҚСТАН АВТОМОБИЛЬ ӨНДІРІСІНЕ ЫҚПАЛЫ****Байгожина Айткуль Аскарарна**[baigozhina-aitkul@mail.ru](mailto:baigozhina-aitkul@mail.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар факультеті Аймақтану мамандығының 1-курс магистранты. Нур-Султан, Қазақстан  
Ғылыми жетекші – Қилыбаева П.Қ.

Түйіндеме: Осыдан он жыл бұрын қытайлық автомобильдер елеуге тұрарлықтай деңгейде болған жоқ. Алайда соңғы жылдары жағдай біршама өзгерді. Қазіргі күні Қытай машина жасау бойынша алдыңғы қатарлы елдердің біріне айналды. Дегенмен, стереотиптермен күресу қиын. Осы мақалада бүгінгі күні Қытайда шығарылған автомобилдердің жағдайы қаншалықты жақсы және де Қытайдың Қазақстан машина жасау өндірісіне тигізетін әсері талқыланады. Қытай автокөліктері мәселелері қазақстандық тұтынушылар және жалпы Қазақстан үшін де өте өзекті. Себебі өткен жылы қытайлық инвестор China National Vehicles Import & Export Corporation ГК «Аллюр» атты отандық машина жасау компаниясының 51% акциясын сатып алуға ниет білдірген болатын. Келісім шарттарына сәйкес, Аспан асты елі Қостанай зауытында жүзеге асатын қытайлық жобаларды қаржыландырады. Осылайша, қазақстандық нарықта қытай автокөліктерінің түрлерін кеңейту жоспарланып отыр.

Кілтті сөздер: ҚХР, Қазақстан, ықпалдастық, көлік өндірісі.

Тарихқа үңіліп, біршама артқа қарайтын болсақ, біз үшін «made in China» сөзі – «арзан», «сапасыз», әрі «өте қысқа мерзімге арналған» сияқты сөздермен байланысты болды. Бірақ уақыт өте келе, біз саяхатқа шығып, әлемді арала бастаған кезде, Қытайда жасалынған киім сапалы бола алатынына көз жеткіздік. Себебі әлемге танылған бренд өндірістерінің көбісі Қытайда шоғырланған. Неге адамдар уақытында бүкіл әлемді өзгерткен төрт кереметтің – компас, қағаз, оқ-дәрі және кітап бастыру ісінің алғаш рет Қытайда пайда болғанын ұмытады. Қазіргі заманның ашылулары ретінде: жоғары жылдамдықпен жүретін теміржол, онлайн-дүкен, қытай электрондық төлем жүйесі Alipay, электромобильдерді жатқызуға болады. Бұл өнертабыстары ең алғаш Қытайда пайда болмағанымен, қытайлықтар өздерінің байқағыштығы арқасында оларды өз мемлекетінің жарқын визиткасына айналдыра алды [1].

Автомобиль өндірісімен де осындай салыстыру жұмысын жүргізуге болады. Айта кететін мәселелердің бірі, Қытай әлемдегі көлемі жағынан ең үлкен ішкі нарыққа ие мемлекет, алдыңғы жылы Қытайда 30 млн автомобиль шығарылып, сатылған болатын. Әлем бойынша 11,2 млн тауар айналымымен АҚШ екінші орында тұр. Осында, Аспан асты елінде, автоматтандырудың ең жоғары деңгейі. Тек өткен жылдың өзінде 90 мың өндіріс роботтары сатылған болатын. Бұл көрсеткіш Еуропа, АҚШ және Канада елдеріндегі сатылымдарды қоса алғанда ғана салыстыруға тұрарлықтай. 2019 жылы Қытай 160 мың өндіріс роботтарын шығарып, олардың сатылымы бойынша әлем шығарылым деңгейін асып түсуге ниеттеніп отыр. Бұл қытайлықтардың еңбекті автоматтандыруға, сапаға, сәйкесінше – тауар сапасының артуына, өндірістің ұлғаюына және де жаңа технологиялардың қолдануына бағыт алғанының бірден-бір көрсеткіші.

Қытай жоғары технологиялар мен құнды инновацияларды құруға бағыт алып отыр. Бұған ешқандай күмән жоқ. Себебі бүгінгі күні - ол жаңа технологияларды жасауда өзінің көшбасшы екенін сенімді түрде дәлелдеп отыр. Бұны ортақ әріптестік пен бірігіп жұмыс жасауға талпыныс жасап отырған- әлемдік автомобиль концерндері де мойындап отыр. Жақын арада ғана Daimler неміс автомобиль жасау компаниясы өзінің BAIC атты қытайлық серіктесімен Қытайдағы жаңа зауыттың құрылысына 11,9 млрд юань (\$1,9 млрд) қаржы бөлген болатын. Бұл зауыт Mercedes-Benz көліктері мен электромобильдерді шығаратын болады. Бұған дейін көптеген басқа автоөндірушілер Қытайда электромобильдерді шығаруға өз инвестицияларын салатыны туралы жария еткен болатын. Өткен жылдың қараша айында

Volkswagen \$12 млрд шамасында, ақпан айында Nissan \$9,5 млрд төңірегінде электромобильдерді шығаруға қаржы бөлетінін мәлімдеді. Қараша айында сонымен қатар Daimler компаниясының Қытайдағы электромобильдерді шығару ісіне \$755 млн бөлетіні белгілі болды.

Шыңы керек, Қытай 60-шы жылдардағы Жапония мен Кореяның американдық нарығындағы сценарийін қайталап отыр. Басында Қытайда машина шығаратын өндірушілер тек қымбат емес автомобильдерге екіпін жасап, материалдардың сапасы мен жиналуына шығын келтіріп отырды. Егер де басында мұндай стратегия керекті қаражатты әкелетін болса, өткен ғасырдың 90-шы жылдары тұтынушылардың сұранысы түбегейлі өзгерді. Сәйкесінше сату көрсеткіштері күрт төмендеп, отандық машина жасау өндірістері өзінің басымдықтарын қайта қарастыруға тура келді. Бүгінгі күні Қытайда оңға жуық ірі машина жасау өндірістері өз жұмысын жасауда. Сонымен қатар олар атақты модельдердің көшірмесін ғана ұсына қоймай, өзінің жеке шығарылымдарын халық назарына ұсынып отыр. Бұдан әрі қытайлық компаниялар өзінің әлемдік машина жасау өндірісінде беделін арттыра отырып, еуропалық машина зауыттарының акцияларын бірте-бірте сатып алуда. Осылайша, 2014 жылы қытайлық Dongfeng француздардың Peugeot Citroen атты компаниясының 14%-ын, британдық Lotus-тың 51% акциясын, неміс Opelдің 100%-ын иемденді. Динамикаға сәйкес, қытайлық автомобильдердің экспансиясы әлі өз жалғасын табууда [2].

Қазақстанда алғаш рет қытайлық автомобильдер 1998 жылы тіркелді, олар: YUEJIN және PUYUAN жүк көліктері. Қытайдың коммерциялық көлік сегменті 2004 жылдан бастап белсенді түрде дами бастады, тек бір жыл ішінде тіркелген автокөліктердің саны төрт есе өсті (2004 жылы 39-дан 2005 жылы 144-ке дейін). Нарықтың жалпы құрамында қытайлық автокөліктердің үлесі кішкентай болғанына қарамастан, өсу тенденциясы байқалады. Тұтынушылық қызығушылықтың өсуі, ең алдымен, қатал экономика жағдайында, айқындаушы фактор болып табылатын, басқа шетелдік өндірушілердің өнімдеріне қарағанда олардың(қытай машиналарының) салыстырмалы түрде қол жетімділігіне байланысты болады. Ең біріншіден, Қазақстанда жиналатын қытай автокөліктері туралы сөз қозғалып отыр. Оларға жеңілдікпен автокредиттандыру жұмыстару жүргізіліп жатыр. Қазіргі таңда Қазақстанда бірнеше қытайлық жеңіл және коммерциялық автокөліктер шығарылады: JAC, Ankaі, Foton, Shacman, FAW. Jас Қазақстандағы ең жақсы сатылатын жаңа он көліктің бірі болып табылады. Екіншіден, Қытай автомобиль өнеркәсібінің негізгі ақаулығы болған - техникалық және дизайнерлік сипаттамалардың айтарлықтай жақсаруы байқалады [3].

Қазақстан-Қытай автоөндіріс қарым-қатынастары төңірегіндегі соңғы маңызды оқиғалардың бірі – отандық «Аллюр» машина өндіру компаниясының 51% акциясын қытайлық инвесторларға сатуы болды. Бұл қазақстандықтар тарапынан үлкен үрейді тудырған мәселелердің бірі, себебі компания жеке дара бизнес болғанымен, мемлекеттік холдингтерден кредит алады. Әрине де, оның кенеттен бақылау пакетін сатуы бірқатар толқуларды тудырды. Дегенмен, елге бірнеше миллион долларлық капиталды тартумен аяқталған мәміле, компаниядағы қаржы саласындағы қолайсыз климаттың белгісі ретінде қарастырылды. ГК «Аллюр» Қазақстандағы SsangYong, Peugeot, Iveco, JAC автомобилдерін өндіруші ірі автоөндіруші ТОО «СарыарқаАвтоПром» және ауыл шаруашылығына қажетті техниканы өндіруші «Агромашхолдинг» атты компанияның акционері.

Үлкен мысал ретінде - Қытайдың гиганттарды да сатып алатыны туралы айта кету керек. Уақытында тоңазытқыштар үшін қосалқы бөлшектерді шығарумен айналысқан Geely корпорациясы 1997 жылы автоөнеркәсіпке кірді. Ал 13 жыл ішінде ол \$1,8 миллиардқа 80 жылдан астам уақыт бойы әлемге әйгілі Volvo брендінің 100% үлесін сатып ала алатын, Қытайдың жеке автокөлік кәсіпорындарының біріне айналды. Бұл машиналар қытайлық ақшамен жасалынады деп, швед брендінің машиналарына деген көзқарас мүлдем өзгерген жоқ. Керісінше, ең қауіпсіз көлік деген бедел осы машиналардың артында бекітілді. Geely компаниясының мысалы кездейсоқ емес, сонымен қатар жалғыз да емес, себебі Қытайдың егемен инвестициялық қоры - China Investment Corp (CIC): Citigroup, Coca-Cola, Visa, Pfizer, Motorola және Apple сияқты жаһандық экономиканың осындай алыптарында үлесін сатып

алды. Ал қытай ақшасы сәйкесінше нәтиже берді - жоғарыда айтылған компаниялар әлемдік дағдарыс кезеңінде де айналымды төмендетпей, іс жүзінде сенімді дамып келеді. Осы тұрғыдан Қостанай өндірісіндегі қытайлық инвестициялар немесе Қазақстандағы дамып келе жатқан автомобиль өнеркәсібіндегі инвестициялар табиғи көрінеді.

Бізге қытай ақшасы не үшін керек? Әлемдік бизнес саласындағы негізгі проблемалардың бірі - капиталға қол жеткізу. Бұл мәселе Қазақстанды да айналып өтпеді, өйткені әлемдегі күрделі геосаяси және экономикалық жағдайға байланысты халықаралық нарықта ақшаны қарызға алу қиынға соқты. Қазақстан экономикасына құйылатын тікелей инвестициялардың төмендеуі 2013 жылы бастау алып, сол уақытта төмендеу 17%-ды құраған болатын, ал ең төменгі көрсеткіш 2012 жылғы 29 млрд. долларға дейін жету бүгінгі күнге дейін мүмкін болмады. Әрине, әлем экономикаларының көпшілігі капиталға тіреліп отыр. Қытайда капитал бар - бүгінде ол әлемдегі ең ірі экономикалардың бірі, дәлірек айтқанда, Құрама Штаттарынан кейін екінші орында. Өткен жылы қытайлық инвестициялардың көлемі АҚШ-тың инвестиция көлемінен асып, 100 миллиард долларға жетті. Аспан асты елінде елеулі қаржы ресурстары жиналды және оларды неғұрлым перспективті тұрғыда жұмсауға болатын жолдар белсенді түрде іздестіре басталды [4].

Сонымен қатар, Қытайдан келген инвесторлардың бас назары шикізат секторынан инновациялық технологиялар саласына ауысып, танымал брендтерді сатып алу болып табылады. Қытайлық капитал тез өсіп келе жатқан компанияларға, нақтырақ айтқанда, автомобильдер мен авиациядан медициналық салаға дейін әртүрлі салаларда жаңа технологияларды енгізетін компанияларға барады. Басқа елдер компанияларының автомобиль брендтеріне инвестицияның құйылуы - бұл жалпы практика.

Мысалы, британдықтардың бетке ұстары - Range Rover үндістандық Tata Motors компаниясына тиесілі, ал американдық Chrysler - итальяндық Fiat-тың иелігінде. China Machinery company компаниясы «AllurGroup» мысалында Қостанай платформасын таңдады және бұл Қазақстандағы автомобиль өнеркәсібін дамыту перспективаларының бар екендігін растайды - қытайлықтар күмәнді жобаларға сирек қатысады. Қытайлық инвестормен ынтымақтастықтың тағы бір маңызды артықшылығы - озық технологиялар мен қаржыға қол жетімділік. Бұл компанияларға ішкі және сыртқы серіктестер алдында даму кезеңінде қаржылық қиындықтар мен міндеттемелерді жеңуге мүмкіндік береді. Қазақстанның автомобиль өнеркәсібіндегі өз технологияларының дамуына әлі де алыс. Қытай автоөнеркәсібі автокөлік саласында 100 жылдан аса тарихы бар Германияның, Италияның, АҚШ-тың және де басқа елдердің инженерлерін тарта отырып, бай тәжірибе жинақтады. Бүгінде Қытай - автомобильдерді өндіру бойынша ең ірі ғаламдық алаң. Егер біраз уақыт бұрын қытайлық автокөліктерді ешкім байыппен қабылдаса, қазіргі уақытта Қытайдан шыққан автокөліктер корейлік автокөліктермен бәсекеге түсе алады. Бұл қытайлық автоөнеркәсіп өндірісі тоқтап қалмайтын, аралық мақсат екендігі айдан анық. Капиталдың қол жетімділігі - қытайлық автоөндірушілерге бүкіл әлемнің жетекші инженерлері мен сарапшыларын тартуға мүмкіндік береді және осының арқасында, сондай-ақ өз қызметкерлерінің ынта-жігері мен жауапкершілігінің арқасында, олар бірнеше жылдың ішінде халықаралық нарықта толық көшбасшы болу мүмкіндігіне ие бола алады. Бұл көшбасшылық тек шығаратын тауардың сапасы мен санына ғана байланысты емес, сонымен қатар шығарылатын өнімнің инновациялығына да байланысты болады. Қытай қазірдің өзінде экологиялық таза көлікпен байланысты барлық инфрақұрылым өндірісіндегі әлемдік көшбасшы болып табылады. Қытайлық ірі қалалардың көшелерінде кездесетін - электрлік автобустар, электрлік жанармай құятын станциялар жергілікті халық үшін үйреншікті нәрсе. Қытайлықтардың электр құралдарын жасауы ғана емес, сонымен қатар олардың нақты өмірде жұмыс істеу тәжірибесі мол мемлекет болып табылуы оның деңгейін көрсетеді. Біздің отандық автоөндірушілер қазіргі заманғы және қолжетімді электр машиналарды құруды ғана емес, күнделікті өмірде тиімді қолдануды да Қытайдан үйреніп жатыр [5].

Сонында, қытайлық инвестормен жүзеге асқан серіктестік арқасында қазақстандық автоөнеркәсіп экспорттық жеткізілімдер арқылы үлкен өндіріс көлеміне шыға алады.

Қазақстан мен Ресейден басқа, сондай-ақ ЕурАзЭҚ-қа мүше болып табылатын мемлекеттердің нарықтарына өту - қытайлық инвестордың да, жергілікті автоөндірушілердің көздеп отырған мақсаттарының бірі болып табылады. Дағдарыс басталғаннан кейін ресейлік автокөлік нарығы да, басқа да ЕурАзЭҚ елдерінің автокөлік нарығы қалпына келіп, өсіп келе жатыр. Егер Қытай серіктестіктерімен бірге AllurGroup өз өнімдеріне бәсекеге қабілетті баға ұсына алса, Қазақстанда өндірілген автомобильдердің экспорттық әлеуеті жоғары бағалануы мүмкін.

Қытай - біздің жақын көршіміз әрі серіктесіміз, әлемге инвестиция салатын ең ірі экономикалардың бірі, және біз басқа жерден инвесторларды іздестірмей-ақ, Қытайға бет бұра аламыз. Айта кету керек, Қазақстан экономикасындағы негізгі инвесторлар: Еуропа мен АҚШ болып табылады, егер бұл мемлекеттер үшін мұнай-газ секторы қызықты болса, қытай инвесторлары үшін экономиканың шикізаттық емес салалары тартымды болып отыр. Қазақстан үшін шикізаттық тәуелділіктен бас тартып, отандық экономиканы әртараптандыру жағдайында Қазақстан Республикасының индустриалды-инновациялық дамуы атты Мемлекеттік бағдарламаны іске асыру өте маңызды болып отыр.

Жалпы, тікелей шетелден келетін инвестицияларсыз Қазақстанға өзінің индустриалды потенциалын жүзеге асыру қиынға соғады. Ал Қытай тарапынан бөлінетін қаржыландыру Қазақстан экономикасының индустрияландыру процессіне өз үлесін қосып, көмектесе алады. AllurGroup пен China Machinery Company арасындағы әріптестік – бұл қытай инвестицияларының қатысуымен жүзеге асатын, болашағы зор жобалардың бірі ғана. Бірақ бұл жоба осы саланың одан әрі дамуы мен экспорттық потенциалының өсуінің бастамасы болары айдан анық.

#### **Қолданылған әдебиеттер тізімі**

1. Китайский автопром: время доверять пришло? Курсив: Деловые новости Казахстана // <https://kursiv.kz/news/avto/2018-05/kitayskiy-avtoprom-vremya-doveryat-prishlo>, (12.11.18)
2. Когда китайский инвестор войдет в AllurGroup. Forbes // [https://forbes.kz/auto/stali\\_izvestnyi\\_sroki\\_vhojdeniya\\_kitayskoy\\_cms\\_v\\_allurgroup/](https://forbes.kz/auto/stali_izvestnyi_sroki_vhojdeniya_kitayskoy_cms_v_allurgroup/), (25.11.18)
3. Соглашение о продаже 51% акций ГК «Аллюр» китайской компании в Костанае. informБЮРО // <https://informburo.kz/novosti/kitayskaya-korporaciya-vykupila-51-akciy-gruppy-kompaniy-allyur-.html>, (01.12.18)
4. Сыроежкин К.Л. Казахстан-Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству: Монография. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. – 336 с.
5. Крупные инвесторы посетили мощности «СарыаркаАвтоПром». САРЫАРКААВТОПРОМ // <http://sap.com.kz/index.php/novosty/332-krupnye-investory-posetili-moshchnosti-saryarkaavtoprom>, (15.12.18)