



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.eni.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

көптеген басқадай әлеуметтік – экономикалық қиыншылықтармен байланысты болғандықтан.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Ұлыбританияның «Иммиграция туралы» 1971 ж. Заңы
2. Слука А.Е. Население Западной Европы: Воспроизводство, миграции, расселение, занятость.- М: 1984 г. – с. 133
3. Котчеткова Л.Ю. Современные тенденции внутренней миграции Великобритании// Вестник ТГУ, 2014. – 271 б.
4. Юдин Т.Н. Социология миграции: Учебное пособие для вузов. М: Академический Проект, 2006. - 221 с.

ӘОЖ 327.81

«ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ» ЖӘНЕ ҚАТЫСУШЫ МЕМЛЕКЕТТЕРДІҢ ҮНТІМАҚТАСТЫҒЫ МЕН ТҰРАҚТЫ ДАМУЫ

Айтмаханов Жанболсын Маликович

Zhan_996@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ

Халықаралық қатынастар факультеті,

Аймақтану кафедрасының 2-курс студенті, Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі- Қилыбаева П.Қ

1. « Экономикалық белдеудегі жаңа жібек жолы»

«Экономикалық белдеудегі жаңа жібек жолы» жобасының қатысушылары мен олардың мақсаттары

Қытай біздің заманымызға дейін І.ғ бастап жүргізген саясатын Си Цзин Пинь 2013 жылдан бастап қайта жандандыра бастады. Бұл саясат мемлекеттердің экономикалық, саяси, мәдени және әлеуметтік жағынан байланыс жасауға және Орта Азия, Қытай, Еуропа, Парсы шығанағын, Үнді мұхитың біріктіріп жаһандану процессін жеделдетеді. Жібек жолы саясаты бойынша, үш трансевразиялық экономикалық жолдардан тұратын болады.

Олар солтүстік бағыт:

Қытай -Орта Азия –Ресей – Еуропа.

Екіншісі орталық жол:

Қытай – Орта Азия және Алдыңғы Азия –Жерорта теңізіне дейін жетеді.

Ал үшінші: оңтүстік жол:

Қытай - Оңтүстік-Шығыс Азия- Үнді мұхиты.

Бұл жаңа жоба әлемнің 63 пайыз халқын және 21 триллион АҚШ доллары болады. Негізі 2014 жылы басқа да жолдар қарастырылды, мәселен Хоргостан шыққан поездар Қазақстан арқылы өтіп Каспий арқылы Азербайжан мен Грузия үстінен өтіп Түркия жеріне келуі тиіс болды. Алайда бұл өте шығынды жол болып шықты. Өйткені тауар 5 кеденнен өтетін еді, ол тауардың қымбаттауына әкеп соғар еді. [1]

Қытай Халық Республикасының басшысы Си Цзин Пинь Жібек жолы саясатын Еуразиялық Экономикалық Одақпен байланыс жасаудан бастады. Қытайдың Еуразиялық Одақпен жасасқан келісім бойынша, жаңа теміржолдар мен көлік жолдар салынуы тиіс. Осы жобай бойынша Оңтүстік-Шығыс Азиямен Еуропа арасындағы ара қашықтық 50 пайызға қысқарады. Бұл саясат Суэц каналының техникалық жағына шектен тыс көп кемелер өтуде.

Алдағы уақытта Пекин-Алматы-Мәскеу жүйрік поездары жүретін болады. Бұл темір жол арқылы Пекинен Мәскеуге екі күнде жетуге болатын болады. Поездар 200-400 км/сағ жүретін болады.

Бұл бағдарлама бойынша әуе, теңіз және көлік арқылы сауда жасалуы тиіс. Егер көлік жолына келетін болсақ 2020 жылға қарай Қытайдан Еуропаға дейін 11-15 күнде жетуге болатын болады,оның жалпы ұзындығы 10214 шақырымды құрайтын болады,ал теңіз арқылы ол 36 күнге дейін созылады.

Бұл аталмыш жобаға: Қытай, Ресей, Қазақстан, Түркменістан, Өзбекістан,Қырғызстан,Тәжікістан,Сингапур,Үндістан,Мальдив аралдары,Индонезия,Пәкістан,Бангладеш,Малазия,Египет,Сирия,Түркия,Белоруссия сияқты мемлекеттер қатысуда. [1]

2014 жылдан бастап әлем экономикасының дамуы баяулай бастады.Қытай Халық республикасыныңда ЖІӨ өсімі 2015 жылы 7% дан 6- 5% түсіп бастады.Қытайдың жалпы жұмысқа қабілетті 700 млн адам ресурсы бар.Ал 2030 жылға қарай оның саны 550 млн дейін азайады деп болжалуда, ал әр бір жұмысқа қабілетті халықтың пайыз ЖІӨ ге тікелей әсер етеді. Сол себепті бұл жоба ҚХР-ға ЖІӨ-нің өсімін 7-8% ұстап тұрады деп жоспарлануда. Бұл жоба Қытайға Азия және Еуропа аймағында ықпал етуін және гигимониясын экспорттауға көмектеседі.

Ресей аталмыш жобаның жүзеге асырылуында мүлделі. Себебі 2014 жылы Ресейге қарсы Еуро одақ пен АҚШ-тың қойған санкцияларынан кейін, Ресей өзінің көз-қарасын өзгертіп, Азияға қарай бет ала бастайды. Мәселен Қытай мен Ресей арасындағы 2014 жылғы газ тасмалдау келсім шарт. Оның жалпы құны 400 млрд долларды құрады.Ресейдің Орта Азиямен сауда айналымы 60 млрд АҚШ долларды құраса,Қытаймен сауда айналымы 75 млрд АҚШ долларын құрайды. Бұл жоба Ресей Федерациясының жерінде 2020 жыл толыққанды жұмыс істей бастағаннан кейін,сауда айналымы 2 есе өседі деп болжалуда.

Сингапур және Мальдив аралдары Қытайға плацдар және сауда серігі ретінде қарастырылуда.Сигапур әлемдегі ең тайыз порттарының бірі . Алдағы уақытта Сигапур осы бағдарламаға байланысты жаңа кеме терминалдарын салу жоспарлануда. ҚХР жалпы осы сауда жолдары бойында әскері қауіпсіздік орнатқысы келеді. Сол себепті өзінің флоты мен армиясын модернизациялауда. Мәселен теңіздегі жолдарды флот арқылы қорғамақшы. Ал Мальдив аралдары Аравийялық теңізге барар жолда база ретінде қарастырылуда.

Үндістан, Бангладеш, Пәкістан бұл жобаға қатысуының өзіндік ерекшеліктері бар. Әлбетте ең басты мақсат сауда айналымын көбейту,және өткізі нарығына ие болу. Пәкістан ҚХР-дың одақтасы болғаннан кейін олардын арасында әскери қару-жарақтарды сатуда көзделуде.Осы аталған үш мемлекетте өте кедей мемлекеттер, экономиканың бірінші секторы нашар дамығаннан кейін онда азық-түлік мәелесінің дағдарысын байқалуда. Ал бұл жоба сауданың арқасында мемлекеттке жетіспейтін азықтың барлығын өзге мемлекеттерден алып келіп,жаңа технологияларға ие болып, экономиканың бірінші секторын дамытпақшы.

Египет Африка елдерінің ішінде ең дамыған мемлекттердің бірі болып есептеледі. Бұл мемлекеттің жобаға қатысуының географиялық себебі бар.Суэц каналы Азиядан-Еуропаға барар жолда ең маңызды стратегиялық маңызы бар объект.Қазіргі таңда Суэц каналы ине шаншар жер қалған жоқ, сол себепті 2015 жылдан бастап, Ресей мен Қытайдың инвестициясынның арқасында екінші канла салынып басталды. Бұл жобаға Египттің қатысуы барлық Африка мемлекеттерінің арасында беделін,әрі сол жобаға қатысушы мемлекеттердің тауарларының орнығатын нарық болады.Түркия Еуропа мен Азияның арасында тұрған мемлекет. Бұл жобаға Босфор мен Дарданелла бұғаздары арқылы өтетін көпір арқылы көліктік.

1.2«Экономикалық белдеудегі жаңа жібек жолы» мемлекеттерінің қадамдары мен оның келешегі.

Осы бағдарлама қатысушы мемлекеттер бүгінгі таңда үлкен қадамдар жасап,нық жоспармен алда ұмтылуда. Ол қадамдар тікелей инвистиция ретінде ағылуда. Мәселен ҚХР алдағы уақытта Үндістан мен Оңтүстік-Шығыс Азия мемлекеттеріне көп деген зауыттар салмақшы. ҚХР-дың кәсіпкерлік министірлігінің мәліметі бойынша 2016 жылдың бірінші 5 айында ҚХР осы аймаққа 59 млрд. АҚШ доллар инвестиция құйған. Бұл өткен жылғы

көрсеткіштен 62% өскен. Бұл жағыдай ҚХР тарапынынан осы аймаққа үлкен қызығушылығын көрсетеді. Ал осы бағдарламаға қатысушы барлық мемлекеттерге ҚХР 2018 жылға дейін 450 млрд АҚШ доллар көлемінде инвестиция құймақшы. Бұдан басқа «Жібек жолы Фонды» 40 млрд ал «Азиялық қайтақұру және даму банкісі» 50 млрд АҚШ доллары инвестиция құймақшы. Қазіргі таңда бұндай ірі стратегиялық маңызы бар жобаларды ҚХР-дан басқа бірде-бір мемлекет жүзеге асыра алмайды. [2]

ҚХР өзінің ішкі экономикалық жағыдайын реттеу үшін ,мемлекеттен 150 млрд АҚШ доллары бөлінген.Ол өз алдына кіші және орта бизнестің пайда болуына керемет жағыдай жасауда. Мәселен ҚХР-да күніне 14000 кәсіпорын тіркеледі.Бұл жағыдай осы бағдарламаның инициаторы болып табылатын мемлекетті, ұлы фабрика атана алатындай толық дәрежеге жетті.

2013 жылы «Жаңа жібек жолы» бағдарламасына қатысушы мемлекеттерінің сауда айналымы 14,17 трлн доллар құрады.Бұл көрсеткіш әлем саудасының 37,55% құрады. Қытай Халық Республикасының қаржы министірлігінің болжауы бойынша бұл көрсеткіш 2020 жылға қарай 45% көрсеткішке ие болып 19,59 трлн АҚШ долларын құрайтын болады. Бұл мәліметтерге ескере отырып біз алдағы уақытта бұл бағдарлама ірі-ірі жетістіктерге жететініне күмән жоқ. Бұл жоба жүзеге асырылуына ланкестік әрекеттер мен әлем экономикасының дағдарысы, ҚХР-да саяси тұрақсыздық қауіп төндіру мүмкін. [2]

Бұрынғы пост-кеңестік мемлекеттердің қадамдарына келер болсақ,2020 жылға дейін Қытай-Қазақстан-Ресей-Еуропа бағытымен жүретін әуе,темір және тас жолыдарын салу көзделген.Бұл магистральдар таурдың А пунктінен В пунктіне жеткізілуін жылдамдата түседі. Мәселен кеме арқылы тауар 36 күнде жететін болса, бұл жолдар 16 күнде жеткізеді.

Бұл екі құрлық және теңіз жолдарын экономикалық тұрғыдан салыстырар болсақ,жер мен көктей. Кеме арқылы Қытайдан Еуропаға жөнелтілетін 40 тонналық контейнерді жеткізу құны 1000 АҚШ доллары. Ал темір жол арқылы баратын сондай контейнер 9000 АҚШ долларына шығады. Экономикалық тұрғыдан ҚХР үшін көліктік және темір жол магистральдары арқылы жүкті тасымалдау тиімсіз. ҚХР-ға тиімсіз болса да, үкімет бұл жоспар барысында шығынға батып тұратын компанияларды субсидиялап тұрады. [3]

ҚХР мақсаты: Егер теңіз бойымен кейбір жағыдайларға байланысты тауарлар жетпей жатса, лезде ҚХР қажеттілігін 11-15 күннің ішінде қанағаттандыру. Жылдам бұзылатын әрі қымбат заттарды темір жол арқылы тасымалдау. Орта Азияға ықпал ету. Орта Азия мемлекеттерінің инфрақұрлымын жақсарту.

Бұл жоба аясында газ және мұнай құбырлары тартылу жоспарлануда. Мәселен Қазіргі таңда Қазақстан (Ақтөбе, Тараз) арқылы Қытайға газ құбырлары салынған болса, Атыраудан Қытайға мұнай құбыры тартылған. Алдағы уақытта Қашаған толығымен іске қосылғаннан кейін бұл құбырдың өтімділігі толып қаладыда, жаңа құбырлар салу,немесе темір жол арқылы тасмалдау керек болады.

Жаңа жібек жолы бағдарламасы әлемде жүзеге асырылып жатқан ең үлкен жоба. Әлем экономикасының тежелуінен кейін,әлем елдер осы жобаға үлкен үмітпен қарауда. Бұл жоба әлем елдерінің ЖІӨ-нің өсуі қайта жаңданады деп болжалуда.

2. Экономикалық белдеудегі жаңа жібек жолының Орта Азияға ықпалы.

Жалпы Орта Азия мемлекеттерінің экономикаларына келер болсақ,2000 жылдан бастап ЖІӨ 5-11%өсіп , әлем экономикасымен бірдей дамып тұрды. Ал 2015 жыл Орта Азия елдері үшін жақсы жыл болған жоқ, мемлекеттердің ЖІӨ көрсеткіштері баяу дами бастады 1,2-8 пайыз аралығында. Жеке тоқталар болсақ: Қырғыз республикасының экономикасы 2015 жылы тек 3,5 % өсім көрсетті. Осы бағдарламаға қатысушы мемлекет ретінде ,бұл мемлекетте арқылы 60 шақырымдық темір жол мен 500 шақырымға жететін көлік жолдары салынбақшы. Сол себепті «Жаңа жібек жолы» 2020 жылға қарай өз ісін толық қанды жүзеге асырылғаннан кейін, бұл бағдарлама Қырғыз мемлекетіне ЖІӨ өсуіне 1-2% қосып береді. Қазіргі әлемдік дағдарыс кезінде ЖІӨ өсім көрсеткіші 3,5 % болса, 2020 жылға қарай 5-5,5% пайыз өсім болжалуда. [4]

Өзбекістан экономикасы 2000 жылдан батап қарқынды дамып, 2015 жылы ЖІӨ өсуі көрсеткіші 8% көрсетсе, алдағы 2016-2017 жылдары аталмыш мемлекет әлемдегі ең қарқынды дамып келе жатқан мемлекеттердің арасынан алғаш бестікке кіріп тұр.

2016 жылы Ташкентте өткен «Жаңа жібек жол» бағдарламасы аясында болған жеміс-жидек форум нәтижесі бойынша 61 мемлекетпен соммасы 2 млрд АҚШ доллар болатын 270 келсім шартқа қол жеткізді. Бұл өз кезегінде Өзбекістан үшін бұл бағдарлама ауадай қажет екенін көрсетеді. Қазіргі таңда Өзбекістанның ЖІӨ өсімін болжау өте қиын, өйткені Ислам Каримов қайтыс болғаннан кейін бұл мемлекет өзінің шекараларын ашуда. Шекараларды ашқаннан кейін бұл мемлекетке шетел инвестициялары келеді және оған қоса «Жаңа жібек жолы» бағдарламасы өзінің ықпалын тигізеді. Әлемдік дағдарыс кезінде ЖІӨ өсім көрсеткіші 8 болған мемлекет, шекаралар толық ашылғаннан кейін, 2020 жылға қарай осы бағдарлама жүзеге асқаннан кейін жылдық ЖІӨ-нің өсімі 10-12% көрсетуі әбден мүмкін. «Жаңа жібек жолы» бағдарламасы Өзбекістан Республикасына оңтайлы әсерін тигізіп, мемлекеттің экономикасының өсуіне әсер ететіні сөзсіз. [5]

Түркіменістан экономикасы 2015 жылы 2000 жылдан бастап тек өсіп келе жатқан экономикасының өсімі баяулай түсті. Оған бірден бір себеп мұнай және газ бағасының төмендеуі. 2000-2014 жылдар аралығында Түркімен экономикасы жылына 11-12 % өсіммен өсіп тұрды. Ал 2015 жылы бұл көрсеткіш 6,7% көрсетті. «Жаңа жібек жолы» бағдарламасы бойынша қытайдың ұлттық CNPC компаниясы Түркіменістанда газ қорларын барлау ісін қолға алуда. Алдағы уақытта 2015 жылы салынып біткен Қазақстан-Түркіменістан-Иран темір жолы толық іске қосылады. Жалпы айтқанда бұл жоба жабық Түркімен Республикасына жаңа жол ашады. Көрші мемлекеттермен сауда саттық жасап, дамуына әкеп соғады.

Жалпы Орта Азия елдерінің 2015 жылығы орташа ЖІӨ өсімінің көрсеткіші 3,2% құрап тұр. Ал Жаңа жібек жолы бағдарламасы жүзеге асқаннан кейін бұл көрсеткіш 2017 жылы 4,8% ал 2020 жылы 6% көрсеткішті көрсетеді деп болжалуда. [6]

Жоғарыда айтып кеткендей осы бағдарлама бойынша, сауда-саттық жолдары Қазақстан және Орта Азия елдері арқылы өтеді. Орта Азияға барар қақпа ретінде Қазақстанда орналасқан Хоргос ерекше сауда аймағы тандалынды. Сауда жолының Орта Азиядағы бағыты Хоргостан бастау алып, Алматы ақылы Қырыз республикасы арқылы өтіп Ташкентке дейін созылған. Осы мемлекеттердегі экономикалық жағдайларын қарастыратын болсақ, ең қарқынды дамушы мемлекет Өзбекістан.

2.2 Экономикалық белдеудегі жаңа жібек жолының Қазақстанға әсері

Қазақстан «Жаңа жібек жолы» бағдарламасының толыққанды мүшесі болып табылады. Біздің мемлекет Еуропа мен Қытайды байланыстырушы мемлекет болуына үлкен мүмкіндік келіп тұр. 18 ғасырда теңіз жолдарының пайда болуына байланысы, құрлықтағы «жібек жолы» қолданыстан шыға бастады. Қазір ХХІ ғасырда Қазақстан осы болған тарихи қателікті дұрыстауға мүмкіндік туды. Орта ғасырдың өзінде Қазақ хандығы және оның көрші мемлекеттері Сырдария бойындағы сауда дамыған қалаларға таласты. Біздің ата-бабаларымыз сауда бар жер, көркейіп өнетініне көз жеткізген.

Қазіргі таңда Қазақстан осы мега жобаға ат салысуда. Қазақстан Алматы облысының Хоргос ауылында еркін сауда аймағын құрды. Хоргос Еуропа мен Қытайды байланыстыратын трансконтинентальді бекет болады. Қытайдың Синхуа агентігінің мәлімдеуі бойынша, 2015 жылы Хоргосты 2 млн 285 мың адам барып қайтқан. Бұл көрсеткіш 2014 жылмен салыстырғанда 52% көп. [7]

Қазақстан өзінің жері үстінен теміржол және көлік магистральдарын салып бітіріп пайдалануға берілгілі тұр. Бұл өз алдына біздің мемлекетке екі максатты жоба. Мемлекет өз ішіндегі инфрақұрылымды құрады және одан сауда жасап пайда көреді. 2016 жылы тамыз айында Қытайдың Сиань қаласына Қазақстаннан жөнелтілген 600 тонна тиелген бидай әкелінді. Бұл біздің елге үлкен экономикалық мүмкіндік. Өйткені алдағы уақытта бұл көрсеткіш өсетіні сөзсіз.

Алдағы уақытта Пекин-Алматы-Мәскеу арасында жүйрік поездары жүретін болады. Бұл темір жол арқылы Пекиннен Мәскеуге екі күнде жетуге болатын болады. Поездар 200-400 км/сағ жүретін болады.

Бұл бағдарлама бойынша әуе, теңіз және көлік арқылы сауда жасалуы тиіс. Егер көлік жолына келетін болсақ 2020 жылға қарай Қытайдан Еуропаға дейін 11-15 күнде жетуге болатын болады, оның жалпы ұзындығы 10214 шақырымды құрайтын болады, ал теңіз арқылы ол 36 күнге дейін созылады.

Біздің мемлекет осы жобадағы елдер арасында ҚХР-дан кейін көлік, темір жол жолдарының ұзындығы бойынша 2 орында тұр. Бұл бізге көптеген мүмкіндіктер береді. Біздің мемлекет Орта Азия мен Қытайды, Орта Азия мен Ресейді байланыстырушы Еуропа мен Азияны байланыстырушы есік бола алады, және жартылай болды. Қазақстан бұл жоба аясында логистикалық мәселелерді шешу нәтижесінде сыртқы сауданы дамытады, әрі мемлекет ішіндегі логистиканы және инфраструктураны дамытады. Мәселен Көлік жолдары бойында жаңа дүкендер, дәмханалар ашылады. Жол бойындағы аулдардың және қала тектес ауылдардың дамуына әкеледі.

Қазақстанның логистикасына алдағы уақытта Солтүстік Мұзды мұхиттық жол бәсекелес болуы мүмкін. Себебі алдағы 5-10 жылда Арктика еріп Солтүстік Мұзды мұхит арқылы еуропаға барар жаңа жол ашылады. Ол жол арқылы кемелер 10-11 күнде Еуропаға дейін жетіп қалады, әрі кеме жолы көлік жолынан экономикалық тұрғыдан 9 есе арзан.

Қазақстан бұл бағдарлама бойынша тек логистика саласында емес, пайдалы қазбаларды барлаумен де айналысуда. Мәселен Қазақстан геологиялық жағыдайы бойынша күрделі мемлекет. Қытай компаниялары Каспийманы аймағында мұнай қорларын барлауда, ол жақтың тұздылығына байланысты оны өндіру өте қиын. Қашағандағы мұнай қорларын Қытайдың CNPC компаниясында мұнай өндіруде. Ағылшын және АҚШ-тың ұлттық компаниялары 17 мұнайға толы аймақты бұрғылап, оны бұрғылау технологияларының жетіспеушілігін мәлімдеп, бұл мұнай орынын тастап кеткен еді. Ал Қытайдың CNPC компаниясы істі соңына дейін жеткізді. Ұлттық ҚазМұнайГаз компаниясы Қытайдың China Huaxin Energy Limited компаниясымен бірлесе отырып, ортақ KMG international компаниясын құру туралы қол қойды. Бұл компанияның акциялары 49% және 51% болып бөлінетіні мәлімденді.

Қазақстан және Қытай арасындағы сауда айналымы 25 млрд долларды құрады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Шелковый путь- журнал ст Янь Юй 216
2. Шелковый путь-журнал ст Вэн Лэй 286
3. Блумберг агенттігі: <https://www.bloomberg.com/asia>
4. Вельт журналы : <https://www.welt.de/>
5. Шпигель газеті : http://inosmi.ru/spiegel_de/
6. Жэньминь Жибао журналы : http://en.kiosko.net/cn/np/cn_renmin_ribao.html
7. Синхуа агенттігі : inosmi.ru/xinhuanet_com/