

«Жібек жолы» Экономикалық белдеуі Қазақстанның жаңғыртуға бастар жаңа қадамы

А.А.Сатыбалдин¹

Түйін

Мақалада Жібек жолы Экономикалық белдеуіне жататын елдер арасындағы сауда-экономикалық, транзит-көлік-логистикалық және ғылыми-техникалық ынтымақтастықты дамыту мен тереңдету мәселелері қарастырылған. Келешекте бұл аймақтық серіктестіктердің даму деңгейін арттыруға мүмкіндік береді деп күтілуде. Сондай-ақ жаһанданудың ауырлық орталығының жаһандық ауқымда әлдеқайда аз аймақтық бірлестіктерге ықпалдасуға ауысуы орын алады.

Жібек жолы экономикалық белдеуінің инфрақұрылымдық жобасының әлеуметтік-экономикалық әсері интеграциялық үдерістерді тереңдету және келісімге қатысушы елдер арасында тауарлардың, қызметтердің, капиталдың және адам ресурстарының қозғалысы кезінде шектеулерді жою; халықаралық мамандандыруды және өндіріс, ғылым және технология кооперациясын дамыту; экономиканы және оның инновациялық механизмін бірлесе қаржыландыру; қатысушы елдердің экономикасындағы құрылымдық өзгерістер; ұлттық заңдарды, нормалар мен стандарттарды жақындату және т.б. болады.

Зерттеу нәтижелері арнайы экономикалық аумақтар, шекаралық сауда-экономикалық және өнеркәсіптік аймақтар құру кезінде пайдаланылуы мүмкін. Мақала экономикалық объектілерді құру процесстеріне қазақстандық кәсіпкерлер мен инвесторлардың қатысуын белсендіру мақсатында олардың назарын аударуға, өзара тиімді серіктестікті құруға, шекаралас аймақтық аумақтарда қолайлы жағдайлар жасауға арналған.

Түйін сөздер: «Жібек жолы» Экономикалық белдеуі, ұлттық экономика, инфрақұрылым, жаңғырту, транзит.

Аннотация

В статье рассмотрены вопросы научно-технического и транзитно-транспортно-логистического развития стран, входящих в экономический пояс «Шелковый путь». В перспективе ожидается, что это будет способствовать подъему на более высокую ступень развития регионального партнерства. Также в мировом масштабе произойдет перемещение центра тяжести глобализации на интеграцию гораздо меньшего числа региональных образований.

Социально-экономическим эффектом инфраструктурного проекта экономического пояса «Шелковый путь» станут углубление интеграционных процессов и устранение ограничений в движении товаров, услуг, капиталов, людских ресурсов между странами-участницами соглашения; развитие международной специализации и кооперации в производстве, науке и технике; совместное финансирование экономики и ее инновационного механизма; структурные изменения в экономике стран-участниц; сближение национальных законодательств, норм и стандартов и др.

Результаты исследования могут быть использованы при создании специальных экономических территорий, приграничных торгово-экономических и промышленных зон. Статья предназначена для привлечения внимания казахстанских предпринимателей и инвесторов с целью активизации их участия в процессе по созданию экономических объектов, установления взаимовыгодного партнерства, формирования благоприятных условий в приграничных региональных территориях.

Ключевые слова: экономический пояс «Шелковый путь», национальная экономика, инфраструктура, модернизация, транзит.

¹ ҚР БҒМ ҒК Экономика институтының директоры, э.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА академигі
Email: ieconomkz@gmail.com

Abstract

The article deals with the issues of scientific, technical and transit-transport and logistics development between the countries belonging to the Silk Road Economic Belt. In the future, it is expected that this will contribute to a higher level of development of regional partnerships. Also on a global scale, the center of gravity of globalization will shift towards the integration of a much smaller number of regional entities.

The socio-economic effect of the infrastructure project of the Silk Road Economic Belt will be the deepening of integration processes and the elimination of restrictions in the movement of goods, services, capital, human resources between the countries participating in the agreement; development of international specialization and cooperation in production, science and technology; co-financing of the economy and its innovation mechanism; structural changes in the economies of the participating countries; approximation of national laws, norms and standards, etc.

The results of the study can be used to create special economic areas, border trade, economic and industrial zones. The article is intended to attract the attention of Kazakhstani entrepreneurs and investors with the aim of enhancing their participation in the process of creating economic facilities, establishing mutually beneficial partnership, creating favorable conditions in the border regional territories.

Keywords: Silk Road economic belt, national economy, infrastructure, modernization, transit.

Кіріспе

«Жібек жолы» Экономикалық белдеуі стратегиясы әлемнің экономикалық және жалпы геостратегиялық дамуының жаңа парадигмасын қалыптастыратын ірі ауқымды бастамалардың бірі болып табылады. «Жібек жолы» Экономикалық белдеуі (ЖЖЭБ) Еуразия құрлығының әлеуетін толықтай аша отырып, оның елдерінің дамуы үшін тұрақты және қауіпсіз орта қамтамасыз ететін инфрақұрылымды, өнеркәсіпті, сауда және қызмет көрсету секторын дамытуға арналған көптеген жобаларды қоса алғанда, бірқатар елдер үшін экономикалық дамудың кешенді жоспары болып табылады. Қазақстан аталмыш жобаны экономиканы дамыту үшін пайдаланудың айырықша мүмкіндігіне ие.

Жібек жолы экономикалық белдеуін құру жаңа технологияларды қолдана отырып, жаңа көлік торабының құрылысын және қолданыстағысын жаңғыртуды, бағытталған инфрақұрылым қалыптастыруды көздейді. Келешекте жол бойында орналасқан ауылды мекендер аймақ орталықтары деңгейіне дейін дамуы мүмкін. Бұл қаржы, логистика, туризм, сауда және т.б. сияқты салалардың әлеуетін кеңейтуге серпін береді. Мұның бәрі елеулі инвестициялық ресурстарды, сондай-ақ оларды шоғырландыру мен пайдаланудың тиімді механизмін қалыптастыруды талап етеді.

«Жібек жолы» Экономикалық белдеуі Стратегиясының негізгі идеясы аймақтық серіктестікті дамыту және тұрақты экономикалық өсуді қамтамасыз ету, Еуразия құрлығындағы елдер арасындағы экономикалық байланыстарды нығайту болып табылады.

2014 жылдың қыркүйек айында Сианьда өткен экономикалық форумда шамамен 8 елден 24 қала кіретін экономикалық белдеу елдерінің инвестициялық серіктестігін қалыптастыру мәселелері қарастырылып-ақ қойған болатын. Сонымен бірге бұл міндет серіктестік қатынастар шеңберінен шығып, жаһандық сипатқа ие болады және болашақта әлемдік қаржы жүйесінің долларландырылуына қарсы тұра алатын жаңа қаржы нарықтары мен ақша одақтарының пайда болуына әкеледі. Осыған байланысты «Жібек жолы» Экономикалық белдеуінің қуатты қаржы механизмін құруға мүмкіндік беретін кешенді стратегия әзірлеу қажет, бұл өз кезегінде зерттеудің әлеуметтік-экономикалық және ғылыми маңыздылығы болып табылады.

Зерттеудің мақсаты «Жібек жолы» Экономикалық белдеуінің даму әлеуетін айқындау және талдау, транзиттік және көлік-логистикалық, ғылыми-техникалық ынтымақтастықты негіздеу және жобаға қатысушы елдермен серіктестікті кеңейтуге және тереңдетуге арналған жағдайларды тиімді пайдалану.

Қазақстанның «Жібек жолы» Экономикалық белдеуін қалыптастыру мен дамытуға атсалысуының өзектілігі мен артықшылықтары төмендегідей факторлармен негізделеді:

- тауарлар, ғылыми-технологиялық қызметтер саудасы мен еңбек ресурстарын пайдаланудың ірі трансаймақтық нарығын қалыптастыру;
- Еуразияның субаймақтарында көлік дәліздерінің желісін қалыптастыру;

- «Серіктестік қатынастар желісін» құру (Шанхай ынтықмақтастық ұйымы);

- елдердің өзара толықтыруларының артықшылықтары.

Қазіргі уақытта «Жібек жолы» Экономикалық белдеуін қалыптастыру мен дамытудың мүмкіндіктерін, артықшылықтары мен келешегін негіздеуге бағытталған жан-жақты ғылыми-практикалық зерттемелер әзірленбеген, бұл жүргізілген зерттеудің маңыздылығы мен жаңалығын айқындайды.

Әдебиеттерге шолу

Аталмыш проблема бойынша қытайдың ғалым-зерттеушілерінің жобаларды қаржыландыру, оның ішінде жол құрылысы мен инфрақұрылымды дамыту саласындағы, әсіресе, Қытайдың интеграциялық одақтарға қатысуы аясындағы теориялық көзқарастары жетерлік. Әлеуметтік-экономикалық және саяси өзара іс-қимыл мәселелері бойынша Қытай Халық Республикасының «Ми орталықтары» Қытай қоғамдық ғылымдар академиясының Ресей, Шығыс Еуропа және Орталық Азия институттары, Шанхай халықаралық зерттеулер академиясы, Қытайдың әлеуметтік-экономикалық зерттеулер орталығы және т.б. болып табылады. Осы проблематикамен айналысатын қытай ғалымдарының – Цзян Сяоцзюань, Цзи Чунвэй, Ван Лолин, Ван Чилэ, Ли Сянлин, Линь Лин, Сянь Гомин, У Цзинлянь, Лю Юешэнь, Ма Хун, Пэн Цзяньго, Чэнь Лигао, Чэнь Гуохун, Чжан Шисянь, және т.б. арнайы бірқатар құнды еңбектері жарық көрді.

Шаруашылық мәселелерін шешудің логистикалық тәсілдерінің проблемалары, олардың экономиканың қызмет етуінің әртүрлі аспектілерімен өзара байланысы, логистиканың іргелі теориялық-әдіснамалық проблемалары Д.Д. Бауэрсокс, Д.Л. Вордлоу, Д.Ф. Вуд, Д.Д. Клосс, Д.М. Ламберт, Д.Р. Сток, ресейлік – В.А. Аникин, И.Ю. Бенке, А.М. Гаджинский, Ю.М.Неруш, И.В. Белов, В.Г. Галабурда, В.И.Сергеев, отандық – О. Сәбден, А.Н. Түлембаева, Е.Д. Атамқұлов және т.б. сынды көптеген ғалымдардың зерттеуінде қарастырылды.

«Жібек жолы» Экономикалық белдеуінің мәселелері шетелдік рейтингілік базаларда терең талқыға салынууда. Nurtazina, R., Tokar, P., & Ruban, S. [1] Шығыс-Батыс қарым-

қатынастарын қозғап, осы жобаның шеңберінде Украина мен Қазақстан арасында шешілуі қажет перспективалар мен проблемаларды анықтайды. Sternberg, T., Ahearn, A., & McConnell F [2] өз зерттеулерінде ЖЖЭБ жобасын Орталық Азияның екі елі – Қазақстан және Қырғызстан тұрғысынан қарастырады. Жобаның дамуына әсер ететін географиялық, геосаяси, тарихи, мәдени және институционалдық факторларды зерттеген. Alff, H., & Schmidt, M. [3] сондай-ақ, арнайы экономикалық аймақтарды құру негізінде Қазақстан мен Қырғызстан және Қытай арасындағы іскерлік және сауда қатынастарын кеңейту мүмкіндіктерін қарастырды. Kembayev, Z. [4] қытайлық-қазақстандық ынтымақтастықты дамытудың әртүрлі кезеңдерін егжей-тегжейлі зерттеді және олардың табысты дамуының негізгі факторларын анықтады.

Toops, S. [5] жұмысы аса қызығушылық танытып, онда Қытайдағы Шыңжаңды Қазақстан, Қырғыз Республикалары және Пәкістанмен байланыстыратын Жібек жолының құрлық бағыттары ұсынылды. Kongyrbay, A. R., Duisen, G. M., & Spankulova, L. S. [6] көлік әлеуетін, географиялық, демографиялық және экономикалық сипаттамаларын ескере отырып, басқа транзит бағыттарымен салыстырғанда Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытудың негізгі кедергілері мен артықшылықтарын анықтады. Zuenko, I. Y. [7] ЖЖЭБ мүмкіншіліктерін қарастырған. Автор Азиядан Еуропаға Ресей мен Қазақстанның шығыс өңірлері арқылы тасымалданған тауарларға қатысты кедендік статистикалық мәліметтерді салыстырды. Нәтижесінде екі транзиттік арналар әртүрлі тауашаларды пайдаланып, бір-біріне зиян келтірместен, теңіз трафигінің бір бөлігін тарта отырып ұлғаю мүмкіндігінің бар екеніне көз жеткізді. Бұл үшін тараптардан көлік инфрақұрылымын жаңғырту және трансшекаралық рәсімдерді жетілдіру талап етіледі.

Izenbayev, B., Mazbayev, O., Saiken, A., Tasbolat, B., & Atasoy, E. Қазақстанда туризмді дамыту тұрғысынан ЖЖЭБ жобасының мүмкіндіктерін қарастырды [8]. Олар ғылым, мәдениет және туризмнің өзара байланысты бағыттарын дамыту арқылы Ұлы Жібек жолы трассасының қазақстандық телімін жаңғырту жолдарын көрсетеді. Raimbekov,

Z., Syzdykbayeva, B., Rakhmetulina, Z., & Zhenskhan, D. [9] халықаралық логистикалық тиімділік көрсеткіштеріне, халықаралық сауда жағдайларына және регрессиялық модельдерге сүйене отырып, Ұлы Жібек жолы бойындағы елдердің экономикалық дамуына әсер ететін артта қалу проблемалары мен себептерін анықтады.

Әдіснама

Зерттеудің теориялық және әдіснамалық негізін аймақтық көлік инфрақұрылымының тиімді жұмыс істеу және дамыту теориясы мен практикасы саласындағы отандық және шетелдік ғалымдардың еңбектері, аймақтардың әлеуметтік-экономикалық дамуын және олардағы инфрақұрылымның жұмыс істеуін реттейтін заңнамалық және нормативтік актілер құрайды.

Зерттеудің әдіснамасы көліктік инфрақұрылымның экономиканың индустриалды-инновациялық даму мақсаттарына сәйкестігін сандық және сапалық бағалау әдістемесіне негізделген, бұл аймақтардың бәсекелестік артықшылықтарын іске асыруға бағытталған оларды теңгерімді дамыту жөніндегі бірқатар ұсыныстар әзірлеуге мүмкіндік берді. Аталмыш әдіснамалық тәсілге кластерлер, кіріктірілген логистика теориялары, орналас-тыру, агломерация, трансакциялық шығындар, аймақтардың бәсекелік артықшылықтары, кеңістіктік модельдер теориясының синтезі арқау болды.

Көліктік инфрақұрылымның аймақтық дамуға тигізетін әсерін кешенді бағалаудың әдістемелік құралдары ықпал ету факторларының жіктелуіне, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын даму деңгейі мен қамтамасыз ету дәрежесінің интегралдық және нақты көрсеткіштеріне жасалған талдау жүйесіне негізделген.

Зерттеу барысында сондай-ақ, жүйелі тәсіл, жалпылау, экономикалық талдау, экономикалық-статистикалық топтастыру, салыстыру әдістері және т.б. қолданылды.

Қорытындылар мен талқылаулар

«Жібек жолы» Экономикалық белдеуі жобасы (ЖЖЭБ) әлемнің 60-тан астам елін (АСЕАН елдері, Батыс және Шығыс Еуропа елдері, Орталық Азия, Кавказ, Таяу Шығыс

және бірқатар Африка елдері) қамтитын ірі ауқымды бастамалардың бірі болып табылады. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың 2014 жылғы 11 қарашадағы Жолдауында жарияланған ЖЖЭБ мен «Нұрлы жол» Қазақстанның жаңа экономикалық саясаты² инфрақұрылымды, ең алдымен көлік пен коммуникацияны дамытуға бағытталғандықтан, жүктелген міндеттер бойынша бір-бірін өзара толықтырады. Ұлы дала өз тарихында алыс аймақтар арасында сауда-экономикалық дәлізін дамытудың табысты тәжірибесіне ие. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаев «Ұлы даланың жеті қыры» атты мақаласында: «Біздің дәуірімізден бастап бұл құрлық жолдары Үлкен Еуразияның Шығысы мен Батысы, Солтүстігі мен Оңтүстігі арасындағы сауда және мәдениет саласындағы байланыстардың трансконтинентальды желісіне – Ұлы Жібек жолы жүйесіне айналды», -деп атап өткен болатын³.

Қазақстан ірі ғылыми әлеуетке мұра болып қалды, алайда, трансформация кезеңі оның параметрлеріне теріс әсер етті. Нәтижесінде қазіргі таңда еліміздің ғылыми әлеуеті экономикалық әлеуетке қатысты тіпті жеткіліксіз болып табылады. Бұған Қазақстанның әлемдік ғылымдағы үлесіне қарағанда (шығындар бойынша) әлемдік экономикадағы үлесінің 10 есе жоғары екендігі дәлел. Бұл негізінен ұзақ ауқыт бойы ғылымның тек қана қолдау көрсететін қаржылық базасы болғандығымен түсіндіріледі. Ғылыми-зерттеу тәжірибелік конструкторлық жұмыстарға (ҒЗТҚЖ) жұмсалатын шығынның абсолюттік өсіміне қарамастан, олардың динамикасы ЖІӨ динамикасынан артта қалуда.

Бюджеттен ғылымды қолдауға бөлінетін қаржының азайғанын да атап өткен жөн.

2 Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың 2014 жылғы 11 қарашадағы Жолдауы. Нұрлы жол – болашаққа бастар жол. <http://www.akorda.kz/ru/addresses/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nazarbaeva-narodu-kazahstana-11-noyabrya-2014-g>

3 Елбасының Н.Ә.Назарбаев «Ұлы даланың жеті қыры» атты мақаласы, 21 қараша 2018 ж. http://www.akorda.kz/ru/events/akorda_news/press-conferences/statya-glavy-gosudarstva-sem-granei-velikoi-stepi

1994 жылы мемлекеттік бюджеттің шығыс бөлігіндегі ғылымға жұмсалған шығындардың үлесі орта есеппен ЖІӨ-нің 1,76% немесе 0,2 % құраған. Бұл көрсеткіш арада 25 жыл салып шамамен 5 есеге төмендеп, қазіргі таңда ЖІӨ-нің 0,04% құрайды. Өз кезегінде бұл ғылыми зерттеулер саласындағы бюджеттік қаржыландырудың қысқаруына алып келді.

Қазақстанның инновациялық әлеуетінің әлсіз жағы – экономиканың төмен технологиялық деңгейі, технологиялық құрылымның жетілмеуі.

Көптеген өндірістердің техникалық деңгейі дамыған елдерден кемінде 50 жыл артта қалып отыр, бұл бәсекеге қабілеттілік тұрғысынан қауіпті үрдіс. Негізгі өндірістік қорлардың физикалық және сапалық тозығы жеткен. Яғни ел экономикасындағы негізгі өндірістік қорлардың тозуы 37,9%, ал өнеркәсіпте – 39,1%, өңдеуші өнеркәсіпте – 46,7% құрайды.

Ғылым әлі де нарық сұраныстарына жауап бере алмайды, ол инновациялық бағдарлылықтың әлсіздігімен, шаруашылық тәжірибесінен шеткері қалуымен ерекшеленеді. Ғылыми зерттеулердің нәтижесі жалпы алғанда, экономикаға аса қажетті емес және ендіріліп те жатқан жоқ. Бұған қазақстандық кәсіпорындардың инновациялық белсенділігі өте төмен деңгейде екендігі дәлел – 8,1%, ал аталмыш көрсеткіш 50%-дан асатын дамыған елдерді айтпағанда, Эстония мен Венгрия сияқты өтпелі экономикалы елдерде тиісінше 36% және 47%.

Инновациялық дамудың – әлсіз тұсы қолайсыз экономикалық орта болып табылады. Бұл ғылымның мемлекеттік және университеттік секторы мен өнеркәсіп арасындағы қарым-қатынастардың нашар дамуымен, банк жүйесінің инновацияларды қаржыландырудан ажырауымен және жеке капиталдың төмен инновациялық белсенділігімен сипатталады. Мемлекеттік және нарықтық институттардың жетілмегендігі оны экономика субъектілерінің инновациялық белсенділігін арттыру үшін ынталандыру шараларын жасауға мүмкіндік бермейді. Әлі де жеке секторда жаңа технологияларды енгізуге, жаңа нарықты іздестіруге және өздерінің инновацияларын ілгерілетуге елеулі мотивация жоқ.

Қазақстан мен Қытайдың ғылыми және технологиялық әлеуетін жаһандық тұрғыда салыстыру.

Жаһандық технологиялық кеңістік біркелкі емес дамуда. ҒЗТКЖ-ға жұмсалатын шығындар бойынша әлемдік көшбасшы АҚШ болып табылады, оның үлесіне әлемдік ҒЗТКЖ-ға жұмсалатын шығындардың 34% тиеселі. R&D Magazine бағалауы бойынша, тек Қытай, Жапония және Германияда АҚШ-пен салыстырмалы ауқымды ҒЗТКЖ инфрақұрылымы бар [10].

Дегенмен ҒЗТКЖ жаһандануы соңғы 40 жыл бойы сақталып келген АҚШ-тың үстемдік деңгейін біртіндеп өзгертуде. Қытайдың ҒЗТКЖ-ға салатын инвестициялары 10% жыл сайынғы экономикалық өсуге байланысты 9%-ға жуық қарқынмен өсуде. Бұл АҚШ-қа қарағанда әлдеқайда қарқындырақ, бірақ абсолютті шамамен ол жылына 10 млрд долларды құрайды. АҚШ Ұлттық ғылыми қорының мәліметтеріне сүйенсек, соңғы 20 жылда ҒЗТКЖ қаржыландырудың ең жоғары өсімі 2 елге – Қытай мен Оңтүстік Кореяға тиеселі. 1991-2013 жж. кезеңінде Қытайда ЖІӨ-ге шаққанда ҒЗТКЖ-ға жұмсалатын шығындар көрсеткіші 2,8 есе өсті (ЖІӨ-ге шаққанда 0,73 %-дан 2,01%-ға дейін), Оңтүстік Кореяда 2,3 есе (ЖІӨ-ге шаққанда 1,8 %-дан 4,15%-ға дейін) [11]. Сол сияқты, ҒЗТКЖ-ға жұмсалатын абсолюттік шығындар 27 есе, Оңтүстік Кореяда 8 есеге өсті.

RAND зерттеуінің нәтижелері бойынша Қытай Үндістан, Польша және Ресеймен бірге 10-12 технологиялық бағытты игеруге қабілетті елдер қатарына кіреді. Олар ғылым мен технология саласында жоғары қабілетке ие адами және физикалық ресурстармен қамтамасыз етілген. Осымен салыстырғанда Қазақстанның мүмкіндіктері жеті технологиялық бағытпен қана шектеліп қалады. Дегенмен «Жібек жолы» Инновациялық белдеуін қалыптастыру жаңа технологияларды жасауға, пайдалануға және дамытуға мүмкіндік берері анық. Оның шеңберінде Қазақстан мен Қытайдың ауылдық жерлердегі сымсыз байланыс, жаңа сүзгілер және катализаторлар; экологиялық таза өндіріс; диагностика мен хирургияның жаңа әдістері сияқты жаңа технологияларды дамытудағы ынтымақтасуы мүмкін болады.

Қазақстан соңғы жылдары өзгерген жаһандық бағытты ескеретін жаңа даму стратегиясын жасауда. Тұтастай алғанда, бұл стратегия Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың «Қазақстан-2050» Стратегиясы: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Жолдауында тұжырымдалған⁴. Экономикалық саясаттың мәні жан-жақты экономикалық прагматизмде болуда. Осы принциптерге сүйену Қазақстан экономикасы үшін осы кезеңде қандай инновациялар оңтайлы – радикалды, серпінді немесе кезеңдік, инкременталды (толықтырушы, жетілдірілген) деген сұраққа жауап беруге мүмкіндік береді.

Инновацияларды қарқынды түрде қарызға берумен айналысатын Қытай стратегиясы Қазақстан үшін өте тартымды. Мұндай стратегия, әдетте, Қазақстан экономикасы үшін қажет, өйткені ол тез және тиімді шешім қабылдаудың үлкен әлеуетіне ие. Бұдан басқа, туындайтын технологиялық сын-қатерлерге берілетін үйлестірілген бірлескен қытай-қазақстандық жауапты ескерсек, оның өзектілігі Жібек жолы экономикалық белдеуін қалыптастыруға байланысты да арта түспек. Осыған байланысты Қазақстанның ұлттық инновациялық саясаты үшін қытайлық тәжірибенің келесі сипаттамалары аса құнды: жаңа өнімдерді жылдам игеру және оларды нарыққа дейін шығару қабілеті; тұтынушылардың бірегей қажеттіліктеріне бейімделу; жоғалтудың барлық түрлерін анықтау және жою қабілеті жоғары; желілік байланыстардың жаңа нысандарын орнату; инновациялық процесті жеделдетуге ықпал ететін нысандарда оны ұйымдастыру; «рұқсат –тестілеу –жетілдіру» принципі бойынша жаңа өнімді игеру.

Ғылым, технология және инновация саласындағы халықаралық өзара іс-қимыл Жібек жолы Экономикалық белдеуін қалыптастыру үшін ерекше маңызға ие. Жоғарыда айтылған жалпы факторлардың әсеріне Қазақстан мен Қытайдың даму саласындағы тәжірибесінің ұқсастығы, «Жібек

жолы» экономикалық белдеуін қалыптастыруға байланысты туындайтын нақты міндеттер қосымша серпін береді.

Бұл Жібек жолы экономикалық белдеуінің басқа елдері сияқты Қазақстанның да, Қытайдың да мүддесіне ортақ ғылыми-технологиялық кеңістік қалыптастыруға жауап береді. Әрбір мемлекет өздерінің қатысу бағдарламаларын таңдауда еркін болуы керек және нақты бағдарлама жасау туралы ұсыныс жасауға құқылы. Мемлекетаралық бағдарламаға қатысушы мемлекеттер өздерінің ғылыми нәтижелеріне тең құқықты екендігін және жұмыстың нәтижелерін жүзеге асырудан түскен пайданы бөлу әр мемлекеттің қосқан үлесіне тура пропорционал қамтамасыз ету қажет.

Бағдарламаларды іріктеу кезінде келесі критерийлерді ескерген жөн: бір мемлекет шеңберінде мүмкін емес ірі ауқымды зерттеулер жүргізуге теориялық және экономикалық қажеттілік; үлкен нарықты қамтамасыз ету қажеттілігі (жобаның коммерциялық қайтарымдылығы тек жаңа өнім түрлеріне күшті және кең сұраныс болған жағдайда ғана алынуы мүмкін); аталмыш бағдарлама бойынша зерттеулер жүргізуге көптеген елдердің мүдделілігі.

Мұндай бағдарламалардың ішінде Қазақстан ғарыш және ядролық зерттеулерге, информатика мен телекоммуникацияларды дамытумен, ресурстарды үнемдеумен және жаңа материалдарды, медициналық зерттеулер мен экологиялық бағдарламаларды жасаумен байланысты жобаларға қызығушылық танытуы мүмкін.

Мемлекетаралық бағдарламалар әзірлеуге болатын нақты бағыттарды таңдау кезінде еліміздің ғылыми мамандануын ескеру қажет. Қазақстан физика, материалдар технологиясы, химия және химиялық технологиялар, механика және машина жасау, ақпараттық технологиялар, энергетика, табиғатты ұтымды пайдалану, жер туралы ғылым, математика, құрылыс және архитектура, ғарыштық технологиялар, ядролық технологиялар және т.б. мүдделі болуы мүмкін [12].

ЖЖЭБ әсер ету аймағында дамитын экономикалық аймақ инновация, технология және жаңа өндірістер саласындағы жоғары белсенділік аймағына айналуы керек. Бұл үшін

⁴ Қазақстан-2050» Стратегиясы: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты». Қазақстан Республикасының Президенті – Ұлт көшбасшысы Н.Ә.Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы. - Астана, 2012.

эртүрлі жергілікті инновациялық аумақтар құру қажет: ЕЭА, индустриалды парктер, технопарктер мен «Жібек жолы» Инновациялық белдеуін одан әрі қалыптастыра алатын ортақ желіге біріктірілген кластерлер.

Ірі ғылыми-инновациялық кластер Алматы қаласына жақын құрыла алады. Бұл жерде Қазақ Ұлттық зерттеу техникалық университетінің жаңа корпусарының құрылысы басталды, еліміздегі ең ірі Алатау IT City Инновациялық технологиялар паркі, бұрынғы физика-техникалық бейінді академиялық институттардың бірқатары орналасқан. Бұл ғылыми мекемелер ғылыми сыйымды технологиялардың теориялық негіздерін әзірлеуге қабілетті. Қазақстанда ең ірі ғылым және білім әлеуетіне ие Алматы қаласының жақындығының маңызы зор. Мұнда 152 ғылыми ұйымдар мен 42 жоғары оқу орындары жұмыс істейді. Ғылымның кәсіпкерлік секторы даму үстінде. Зерттеушілердің біразы еліміздегі университеттерде шоғырланған.

Алматы қаласы базасында ірі ғылыми-инновациялық кластерін дамыту мынадай міндеттерді шешуге ықпал етер еді:

– заманауи қолайлы ғылыми-білім берудің жергілікті ортасын қалыптастыру;

– ақпараттық-коммуникациялық желілер құруға және олардың кооперациясына жағдайлар жасау, білімге қол жетімділікті жеңілдететін қызметтерді дамыту;

– әкімшілік кедергілерді алып тастау және мемлекеттік білім беру, ғылым және жеке сектордың кооперациясы үшін ынталандыруды дамыту;

– жоғары технологиялық экономикалық өсудегі ғылыми және білім беру әлеуетін трансформациялаудағы кедергілерді еңсеру;

– белгілі бір салаларда білім жинақтау, білім мен технология трансфері жолдарының жоғары өткізу қабілеттерін құру.

Астана қаласының астаналық мегаполис ретіндегі мәртебесін ескере отырып, оны перспективалық Инновациялық белдеудің маңызды бөлігі ретінде қарастырған жөн. Мұнда келесі кластерлердің дамуы күтіледі: конгресс-көрме индустриясы кластері, смарт-сити кластері, Назарбаев университеті жанындағы инновациялық кластерлер, қаржылық қызмет кластері (ЕҚО).

Осылайша, конгресс-көрме индустриясы мен іскерлік туризм кластері шеңберінде көлік-логистикалық және туристік кластерлер дамуы мүмкін, ал ЭКСПО-2017 тақырыптарын ескеретін болсақ, біз баламалы энергетикалық кластердің дамуын күтуіміз керек. Астана Смарт Сити жобасын жүзеге асыру болашақ салалар мен қызметтердің шоғырлануын талап етеді. Ал өңірлік қаржы орталығын құрудың жаңа міндетін қалыптастыру арқасында қаржы қызметтері мен институттарын шоғырландыруды нығайту күтілуде.

Астана қ. инновациялық кластері. Мұнда Назарбаев университетінің рөлін ескеру қажет. 2012 жылдан бастап Назарбаев университетінде «Бизнес-инкубатор», «Коммерциализация офисі» және «Технопарк» сынды инновациялық инфрақұрылымының үш элементін қамтитын зияткерлік-инновациялық кластері дамуда. 2018 жылдан бастап Назарбаев университетінің геологиялық, жоғары технологиялар кластері, инжиниринг, биомедициналық және әлеуметтік-қызмет көрсету сияқты бес кластерден тұратын Astana Business Campus ғылыми паркі жұмыс істеп, ол сегіз мың жұмыс орнымен қамтамасыз етеді [13].

Геологиялық кластер шеңберінде әлемдік деңгейдегі инфрақұрылым – сертификатталған және аккредиттелген зертханалар, тәжірибелік-өнеркәсіптік цехтар құру қажет. Онда минералды және көмірсутегі шикізатының, қатты пайдалы қазбалар мен Қазақстанның және таяу шетел елдердің жер асты суларының интегралды геологиялық, геохимиялық, минералогиялық, тәжірибелік-өнеркәсіптік және тәжірибелік зерттеулері жоспарлауда [14].

Астана қаласында 6 денсаулық сақтау объектілерін қамтитын жаңа орталықтар базасында медициналық қызметтер кластерін құру жоспарын ескерген жөн: Ұлттық ғылыми ана мен бала орталығы, Республикалық балаларды оңалту орталығы, Республикалық диагностикалық орталығы, Жедел медициналық жәрдем ғылыми-зерттеу институты, Республикалық нейрохирургия ғылыми орталығы, Ұлттық ғылыми кардиохирургия орталығы⁵.

⁵ Астана қаласында жаңа орталықтар негізінде медициналық қызметтер кластерін құру жоспары / Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 шілдедегі № 719 қаулысымен бекітілген.

«Жібек жолы» инновациялық белдеуін қалыптастыратын өсу нүктелеріне Қазақстанның ең ірі мұнай-газ аймағы – Маңғыстау облысы кіреді. Мұнда озық даму аймағын құруға болады. Ол *үш субаймақтан* тұруы керек:

Бірінші – бұл Ақтау теңіз портында құрылып қойған арнайы экономикалық аймақ.

Екінші субаймақты мұнай-химия бейініндегі Ақтау өнеркәсіптік жоғары технологиялар паркінің жобасы негізінде құрған жөн.

Үшінші субаймақты бұрынғы Каспий маңы тау-кен-химиялық комбинатының негізінде құру керек. Соңғы екі субаймақ қытай техникалық-экономикалық аймақтарына ұқсас дамитын еді.

Қазақстанның транзиттік әлеуеті

Халықаралық көлік ағындарының генераторы сауда болып табылады. Осы кезеңде көлік ағындарын қалыптастыратын нық сауда қатынастары қалыптасқан. Соңғы жылдары әлемдік экономиканың дамуында әлемдегі жүк ағындарын игерудегі ҚР көлік жүйесінің рөлінің мүмкін өсімін болжауға мүмкіндік беретін үрдістер туындап отыр. Атап айтқанда, келесі үрдістер байқалуда:

1.Әлемдік экономика мен саудада Азия-Тынық мұхиты аймағының (АТА) ұстанымының нығаюы;

2.Трансұлттық компаниялардың бірігуі;

3.Әлемдік контейнерлік жүк тасымалдау нарығының кеңеюі;

4.Теңіз порттарында өткізу қабілетінің жоғарылау проблемасы.

Транзиттік әлеует – мемлекеттің өз аумағы арқылы халықаралық транзит қызметін ұсыну мүмкіндігін анықтайтын сыртқы және ішкі факторлар мен шарттардың үйлесімі. Транзиттік әлеуетті пайдаланудың тиімділігі мемлекеттің бар мүмкіндікті толықтай жүзеге асыру қабілеттілігімен анықталады.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытудың сыртқы факторлары.

Сыртқы факторларға Қытай мен Еуропа арасында жаңа жүк ағындарының пайда болуы жатады. Бұған келесілер ықпал етеді:

• Қытай Халық Республикасының төрағасы Си Цзиньпин 2013 жылы қыркүйекте Қазақстанға жасаған ресми сапары барысында алға тартқан «Жібек жолы экономикалық белдеуін» құру туралы стратегиялық

бастамасы. Бұл идея тұтастай алғанда, Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың «Қазақстан - Жаңа Жібек жолы» атты бастамасымен тоғысады. Бұл жағдайда қытайлық бастаманың басты міндеті сауда және инвестициялық тосқауылдарды біртіндеп төмендету және кейіннен жою болып табылады;

• Қытайда іске асырылып жатқан Бірыңғай көлік стратегиясы («Қарқынды кадам») және «Go West» («Батысқа қарай жүру») ҚХР-дің батыс провинцияларын жедел дамыту бағдарламасы.

Кедендік одаққа кірген кезден бастап Қазақстан Ресей арқылы тауарлар ағынын қамтамасыз ету үшін күресуге мүмкіндік алды, бұл бірқатар артықшылықтарға ие болуға байланысты:

Біріншіден, Қазақстан, Беларусь, Ресей, Қырғызстан және Арменияның кеден заңнамасын бірыңғай жүк тасымалдаудың барлық транзиттік бағдарында бірыңғай кедендік рәсімдеу ережелерін белгілеу тұрғысында біріздендіру орын алды. Бірыңғай тәсілдердің арқасында тауарларды, оның ішінде темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау кезінде кедендік рәсімдеу және бақылау рәсімдері айтарлықтай жетілдірілді.

Екіншіден, шекаралық станцияларда алдынала электронды декларациялау жобаларын іске асыруға байланысты кедендік рәсімдерді іске асыруға жұмсалатын уақыт айтарлықтай қысқарды [15].

Жібек жолы экономикалық белдеуі шеңберінде Қазақстан келесі бағыттар бойынша қатыса алады:

- Трансазиялық магистралінің солтүстік дәлізі: Қытай - Қазақстан - Ресей, Беларусь, Польша, Германия / Батыс Еуропа елдері (Достық - Астана – Петропавл учаскесінде).

- Оңтүстік дәліз: Оңтүстік-Шығыс Еуропа – Қытай және Түркия арқылы Оңтүстік-Шығыс Азия, Иран, Орталық Азия және Қазақстан (Достық / Қорғас - Алматы - Шу - Арыс - Сарыағаш учаскесінде);

- ТРАСЕКА: Шығыс Еуропа - Орталық Азия Қара теңіз, Кавказ және Каспий арқылы (Достық / Қорғас - Алматы – Ақтау учаскесінде);

- Солтүстік-Оңтүстік: Парсы шығанағындағы елдерге Иран арқылы кіру: Ақтау теңіз порты - Энзели - Бендер Аббас.

- «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» дәлізі (Қорғас – Алматы – Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе учаскесінде).

Дәліздер Шығыс-Батыс бағытындағы қашықтықты және жүк жеткізу уақытын едәуір қысқартуы мүмкін.

Трансазиялық магистралінің солтүстік дәлізі деп аталатын бағдар Ляньюньган оңтүстікқытай портынан басталып, ҚХР, Қазақстан, Ресей және ТМД басқа елдердің темір жол желілері арқылы Еуропаға өтеді. Маршруттың жалпы ұзындығы – 11,6 мың км

– теңіз жолына қарағанда екі есе қысқа (кесте 1). Қытай көлік желісі арқылы «Азиялық жолбарыстардың» бүкіл тобына – Жапонияға, Кореяға, Тайваньға, Сингапурға және Оңтүстік Азияның бүкіл аймағына тікелей шығуға болады.

Бүгінгі таңда қытайлық порттардан Беларусьтік Брестке дейінгі трансконтиненталдық теміржол жолына қатысатын барлық елдер арасында транзит тарифі 2-фунт-тік контейнерлерге арналған 1 тонна / километр үшін 14 цент деңгейінде қалыптасады.

Кесте 1 – Еуропа-Азия бағытында жүк жеткізудің ұзақтығы мен мерзімі (бағыттың орташа жылдамдығы 900-950 км/тәулік)

№ п/п	Бағыттар	Ұзақтығы, км	Жеткізу уақыты, тәулік	
			жүктерді қайта тиеу уақытын есептегенде	жүктерді қайта тиеу уақытын есептегенде
Транссібір магистралі арқылы				
5.	Роттердам - Ляньюньган	13000	17,8	19,8
Трансазия магистралі арқылы				
6.	Роттердам - Ляньюньган	11600	14,8	16,8
Суэц арнасы арқылы				
7.	Роттердам - Ляньюньган	23000	35,0	35,0
Ескертпе – ҚРҰЭМ Статистика комитетінің мәліметтері бойынша құрастырылған [16]				

Тура бағыттан бөлек, Қазақстан транзиттік тасымалдаушыларға «солтүстік-оңтүстік» бағыттары бойынша, сондай-ақ ТРАСЕКА Орталық Азия мен Кавказдың көршілес елдерінің көлік желілері арқылы қамтамасыз етеді. Оңтүстік-Қытай порттарынан Нидерландыдағы Роттердам портына дейінгі бағыт Қазақстан, Каспий, Әзірбайжан, Грузия арқылы Еуропаның Қара теңіз портына өтеді. Ол транссібір темір жолымен салыстырғанда 2,5 мың км-ге жүк жолын азайтады. Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің ішінде Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау порты арқылы Қытайдың шығыс порттарынан жүк тасымалдау тауарларды тасымалдаудың тартымды бағыттарының бірі болуы мүмкін.

Бұдан басқа БАӘ-нің әлем нарықтарынан орталықазия аймағы мен Ресейге әртүрлі тауарлар транзиті бойынша тұрақты коммерциялық позициясы Ақтау теңіз порты арқылы жүктерді тасымалдау бағытын дамыту үшін жағдай жасайды. Осы орайда **шығыс**

Қытайдан осы бағытта жүк тасымалының ішінара қайта бағдарлануына ықпал ететін бірқатар факторлар бар екендігін айта кеткен жөн, атап айтқанда:

1. барлық жол жүру порттарында бар шығындарды барынша азайтуға мүмкіндік беретін еркін экономикалық аймақ режимінің болуы (Дубай - Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Ақтау);

2. тұрмыстық электр техникасын, халық тұтынатын тауарларды, дөңгелекті көлік техникасын тұрақты тасымалдау бойынша Бандар-Аббас-Бандар-Анзали-Ақтау бағытын пайдаланудағы соңғы жылдардағы табысты тәжірибе;

3. Батыс Қазақстандағы мұнай кен орындарын игерумен айналысатын бірқатар ірі қытайлық компаниялардың әртүрлі тауарларын жеткізуге мүдделілік.

Жоғары жылдамдықты ақпаратты қысқа қашықтықта және теміржол, сондай-ақ автомобиль бағыттарымен қатар беру үшін

пайдаланылатын талшықты-оптикалық байланыс желісінің іс жүзінде аяқталған жобасы – Транс-Азия-Еуропалық ақпараттық супермагистралінің (ТАЕ) артықшылығы маңызды болып табылады.

Бұдан басқа бұл магистраль тауарлардың қозғалысы туралы деректерді беру мүмкіндігін қамтамасыз етеді, бұл жүк тасымалдаудың трансазиялық бағытының қазақстандық учаскесін таңдаудың артықшылығын ескеретін айтарлықтай маңызды факт болып табылады.

1999-2019 жылдар кезеңінде қазақстандық-қытай бағытындағы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі бірнеше есеге артты, оның ішінде транзит көлемі 4 млн тоннадан астамды құрады. Тасымалдаудың тұрақты өсімі мен жүк ағыны, сондай-ақ Қазақстаннан Қорғас-Алтынкөл шекара өткелі арқылы Інін металлургия комбинатына темір рудасын, сондай-ақ ҚХР-ға тасымалданатын күкірт, мақта, астық, көмір және басқа да жүктерді тасымалдауды ұйымдастыруды белсендіру бойынша шараларды қоса алғанда, көлік қызметтерінің сапасын жақсарту, экспорттық, импорттық және транзиттік жүк көлемдерін тарту жалғасуда.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытудың ішкі шарттары. Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытудың негізгі ішкі шарты – оның көлік инфрақұрылымының жағдайы болып табылады.

Жер үсті қатынас жолдары желісінің негізгі үлесі автомобиль және темір жолдарға тиесілі (тиісінше 97,4 және 14,7 мың км). Пайдаланылатын су жолдарының ұзындығы – 4,04 мың км, әуе жолдары – 61 мың км [17]. 1000 шаршы метр аумаққа шаққанда көлік желісінің тығыздығы: 5,5 км темір жол, 31,5 км төселген автомобиль жолдары. Қазақстан мен Қытайдың көлік жүйелерінің интеграциясына көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық параметрлерінің, соның ішінде халықаралық стандарттарға сәйкес келмеуі айтарлықтай кедергі келтіреді.

Түпкілікті өнім құнындағы көлік шығындарының үлесі салыстырмалы түрде жоғары және ішкі темір жол және автомобиль тасымалдары үшін тиісінше 8% және 11% деңгейінде, бұл көрсеткіш дамыған нарықтық экономикасы бар елдерде 4-4,5% құрайды. Жүк сыйымдылық көрсеткіші бойынша Қазақстан экономикасы шамамен 5 есе тиімсіз

болып табылады. Осылайша, доллармен есептегенде ЖІӨ-нің әрбір бірлігіне кемінде 9 тонна километр көлік жұмыстары тиеселі, ал Еуропалық Одақ елдерінде жүк сыйымдылық ЖІӨ-ге шаққанда 1 тонна-километр/доллардан төмен.

Қазақстан үшін Қытаймен басты халықаралық транзиттік пункт Достық-Алашанькоу халықаралық теміржол өткелі болып табылады. Қабылданған шаралардың нәтижесінде 2020 жылға қарай Ақтоғай-Достық учаскесі мен Достық-Алашанькоу шекаралық өткелінің өткізу қабілеттігі 20 млн тоннаға дейін артады.

Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағытында қазақстандық тауарлар үшін де, транзиттік жүктер үшін де жаңа бағыттар қалыптастыруға 2012 жылғы аяқталған Жетіген - Қорғас және Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара темір жол желілерінің құрылысы ықпал етті. Жетіген-Қорғас теміржолы Қытаймен екінші теміржол өткелін ашып, Азия-Еуропа бағыты бойынша 500 км қашықтықты қысқарта отырып, ҚХР-дан Еуропалық және Азия елдеріне транзиттік жүк тасымалдау көлемін ұлғайтты.

Өз кезегінде Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара Түрікменстанға, Иранға және Парсы шығанағы елдеріне тікелей шығуды қамтамасыз ететін Таяу және Орта Шығыс елдеріне жүк тасымалдау үшін бағытты оңтайландыруға мүмкіндік береді.

2014 жылы Жезқазған - Бейнеу (988 км) және Арқалық - Шұбаркөл (214 км) теміржол желілерін құрылысы жүзеге асырылды. Жезқазған-Бейнеу желісі Достық және Алтынкөл станцияларынан Ақтау теңіз портына дейін 1036 шақырымға дейінгі транзиттік тасымал қашықтығын қысқарта отырып, бұл теміржол көлігімен тасымалдау үшін жүктерді тартуға жағдай жасауға мүмкіндік берді⁶.

Елдің шығысында «Қорғас - Шығыс қақпасы» Еркін экономикалық аймағы аясында құрғақ порт (аяқталған) пен логистикалық аймақтың магистралдық желілерінің құрылысын (30% аяқталды) көздейтін көлік-логистикалық хаб құру бойынша жұмыстар жүргізілуде. Соңғы 10 жылда жалпы ұзын-

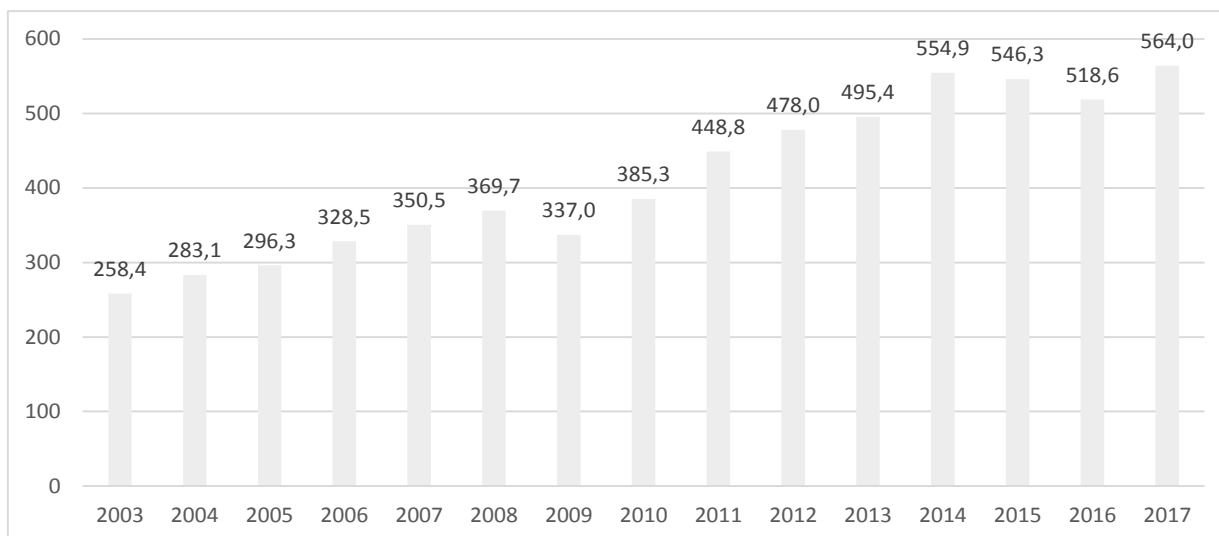
6 ҚТЖ» ҰК»АҚ 2020 жылға дейінгі даму стратегиясы, «ҚТЖ»ҰК» АҚ Директорлар кеңесі (№ 3 хаттама)

дығы 97,4 мың км жалпыға ортақ жолдардың 51,9 мың км астам жолдары қайта жасалып, әртүрлі жөндеуден өткізілді, оның ішінде республикалық желі – 28,0 мың км. Әрине бұл ең алдымен, жалпы ұзындығы 8,445 км, оның ішінде Қазақстан аумағы бойынша 2 787 км құрайтын Батыс Еуропа - Батыс Қытай трансконтинентальды автожол дәлізін құру жөніндегі мегажобаны жүзеге асыру болып табылады. Бұл магистраль – қатысушы елдері ең аз, яғни шекаралары да аз Қытайдан Еуропаға қатынайтын ең қысқа жол.

2020 жылға дейін республикада 7 млрд АҚШ долларын құрайтын (2,4 триллион теңге) 11 жоба жүзеге асыру және 7 мың шақырымнан астам автомобиль жолдарын қайта жаңарту қолға алынды. Ел астанасынан барлық бағыттар бойынша, яғни Орталық-Оңтүстік, Орталық-Шығыс, Орталық-Батыс бағында «сәулелік» принципімен жолдарды қалпына келтіруге және жаңа жол салуға бағытталған автожол жобалары жүргізілуде.

Экономиканы әртараптандыру бағдарламалары шеңберінде теміржол көлігі саласындағы технологиялық серпіліс үшін жағдайлар жасалып жатқандығын айта кеткен жөн. Осылайша General Electric, Talgo, Siemens және Alstom сияқты жетекші әлемдік өндірушілердің қатысуымен қазақстандық кәсіпорындар базасында теміржол машина жасаудың жаңа өндірістік қуаттарын құру бойынша бірқатар жобалар жүзеге асырылуда. 2009 жылы американдық «General Electric» компаниясымен бірге локомотив құрастыру зауыты пайдалануға берілді. Бұдан басқа олардың әрқайсысы құрамдас бөлшектер мен қосалқы бөлшектер өндірісін оқшаулаудың жоғары деңгейін қамтамасыз етеді. Бұл жобалар жылжымалы құрам паркінің тозу деңгейін төмендетуге бағытталған.

Қазақстандағы жүк айналымының динамикасын талдай келе, соңғы 10 жылда Қазақстан экономикасына елеулі ықпал еткен қаржы дағдарысына қарамастан, ол 1,5 есеге өскенін атап өтуге болады (сурет 1).



Ескертпе – ҚР ҰЭМ Статистика комитетінің мәліметтері бойынша құрастырылған [18].

Сурет 1 – 2013-2017 жылдардағы Қазақстандағы жүк айналымының динамикасы, млрд км

Кесте 2-де көрсетілгендей, тек 2009 жылы жүк тасымалдау көлемі 2 188,7 млн тоннадан 2,103,3 млн тоннаға дейін төмендеген. Кейінгі жылдарда жүк тасымалдау көлемінің тұрақты өсімі байқалды. 2014 жылы жүк тасымалдау көлемі 2006 жылмен салыстырғанда 1,9 есе өскен.

Кесте 2 – Көлік түрлері бойынша тасымалдау көлемінің динамикасы, млн тонна

Атауы	Жылдар											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Теміржол	246,9	260,6	269,0	248,4	267,9	279,7	294,8	293,7	390,7	341,4	338,9	387,2
Автомобиль	1582,6	1667,4	1721,0	1687,5	1971,8	2475,5	2718,4	2983,4	3129,1	3174,0	3180,7	3322,3
Ішкі су	1,3	1,3	1,2	0,9	1,1	1,1	1,3	1,1	1,3	1,2	1,2	1,6
Теңіз	0,4	1,1	1,7	3,6	4,6	4,6	4,0	4,0	3,6	2,5	2,6	2,1
Әуе, мың тонна	16,5	25,7	22,7	22,0	28,9	31,6	21,9	23,9	19,1	17,2	18,0	22,5
Құбыр жүргізу	192,2	193,8	195,8	162,9	194,0	214,0	213,2	225,9	225,0	214,6	205,8	232,8
Барлығы	2023,4	2124,2	2188,7	2103,3	2439,4	2974,9	3231,8	3508,0	3749,8	3733,8	3729,2	3946,1

Ескертпе – ҚР ҰЭМ Статистика комитетінің мәліметтері бойынша құрастырылған [19].

Сонымен қатар, қатынас түрлері бойынша жүк тасымалдаудың көлемін қарастырсақ, онда тасымалдаудың басым бөлігі республика ішінде жүзеге асырылады. 2016 жылға дейін транзиттік тасымалдың негізгі бөлігі теміржол көлігімен жүзеге асырылып, жылына 14,4 млн тоннаны құрағанымен, теміржол көлігімен жасалған тасымалдың жалпы көлемінің тек

2% құрайды. Статистикаға сәйкес автокөлікпен жүзеге асырылған тасымал 61,4 млн тоннаны құрайды, бұл барлық автокөлікпен жасалған тасымалдардың тек 1,8% құрайды. Осы орайда бұл екі көлікпен транзиттік тасымалды дамытудың үлкен перспективалары туралы тұжырым жасауға болады (кесте 3).

Кесте 3 – Қатынас түрлері бойынша жүк тасымалдау көлемі, млн тонна

Атауы	Темір жол көлігімен				Автомобиль көлігімен			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Тасымалданған жүк, млн тонна	390,7	341,4	338,9	387,2	3129,1	3174,0	3180,7	3322,3
соның ішінде қатынас түрлері бойынша:								
Халықаралық	121,1	137,0	130,6	146,7	1277,8	906,6	904,1	3323,2
- ТМД елдері	105,1	121,3	116,2	-	808,4	730,4	-	-
- транзит	16,0	15,7	14,4	17,5	-	-	19,0	61,4
Қалааралық (республика ішінде)	154,2	204,4	208,3	240,6	1973,2	2061,9	2331,6	1823,4

Ескертпе – ҚР ҰЭМ Статистика комитетінің мәліметтері бойынша құрастырылған // 2013-2017 жылдардағы Қазақстан Республикасындағы көлік, Астана 2018ж. – 106 б.

Негізгі жүк түрлерін жүктеу көлемінің өзгеруі тұтастай алғанда өнімнің тиісті түрлерін өндіру көлемінің динамикасына сәйкес келеді. Қазақстан темір жолдарындағы жүк тиеу құрылымы Қазақстандағы тау-кен өнеркәсібі өнімінің әлі көпшілік бөлігін иеленетінін көрсетті. Темір жолдар үшін негізгі жүк түрлері – тас көмір (жалпы көлемнің 41,3%), темір және марганец кені (17,7%), мұнай (8,2%).

2008-2017 жж. аралығында барлық көлік түрлерімен жолаушылар тасымалы 2008 жылы 11355,4 мың адамнан 2017 жылы 22,744 мың адамға дейін екі есеге артқан.

Бүгінгі таңда транзиттік жүктердің негізгі бөлігі келесі дәліздер бойынша тасымалданады:

- 1) Орталық Азия дәлізі (шамамен 10 млн тонна);
- 2) Солтүстік - Оңтүстік (шамамен 3 млн тонна);

3) Оңтүстік ТАТМ (шамамен 2,7 млн тонна);

4) Солтүстік ТАТМ (шамамен 0,6 млн тонна).

«Қорғас - Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағын Қытаймен, Кеден одағы және Орталық Азия елдерімен тауарларды жылжыту, «Қорғас» халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығының аумағындағы қызметті тиімді жүзеге асыруды қамтамасыз ету үшін «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағында арнайы экономикалық аймақты, «Қорғас - Жетіген» теміржол желісі мен «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» автомагистралін технологиялық байланыстыруды көздейтін индустриалды-логистикалық хаб құру жөніндегі мәселе пысықтауды қажет етеді.

«Қорғас» хабының қызметін Ақтау теңіз портымен «ТРАСЕКА» және «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық дәліздеріндегі негізгі

қазақстандық көлік торабы ретінде үйлестіру Қытайдың батыс және орталық аймақтарынан Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркияға және Еуропа елдеріне тауар жылжытудың тиімді бағытын құруға мүмкіндік береді.

Осыған орай бағдарлама шеңберінде Ақтау теңіз портының өткізу мүмкіндігі 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн тоннаға дейін ұлғайтылатын болады, ол үшін тереңдету жұмыстары жүргізілетін болады және үш құрлық жүк терминалының құрылысы жүргізіледі, тиеу-түсіру жұмыстары автоматтандырылып, Ақтау портының 12-айлағы толығымен жөндеуден өтеді және жаңа 11-ші айлақ салынады.

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, біз макроэкономикалық көрсеткіштердің негізінде Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің дамуына SWOT-талдау жасап, экономиканың күшті және әлсіз жақтары, сондай-ақ мүмкіндіктері мен қауіптері айқындалды (кесте 4).

Кесте 4 – Қазақстанның транзиттік әлеуетінің дамуының S.W.O.T. талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
<ul style="list-style-type: none"> • Байытылған темір кендері және минералды ресурстары • Шикі мұнай мен табиғи газдың үлкен қоры • Еуропа мен Азия арасындағы стратегиялық орналасуы • Өңірдегі дамыған көлік әлеуеті • ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің бірыңғай кеден аумағы • Инфрақұрылымды дамытуды қаржыландыруы 	<ul style="list-style-type: none"> • Өндірістік сектор дамымаған • Жергілікті нарықта тауарлар мен қызметтерге сұраныстың төмендігі (шағын экономика) • Теңгерімсіз экономикалық даму, шалғай аудандарда • Өнімнің шикізат бағыттылығы қосылған құны төмен өнімдерді ұзақ қашықтыққа алып өтуді талап етеді (көмір, темір рудасы, мұнай өнімдері, металлургия өнеркәсібі мен ауылшаруашылық өнімдері (астық, жүн, ет және т.б.) • Үлкен аумақ теміржолдар мен жолдардың тығыздығын арттыру үшін көп инфрақұрылымдық инвестицияларды талап етеді • Теңізге шығу мүмкіндігі жоқ ел - теңіз порттарына тікелей қол жеткізе алмайды • Біріктірілген логистиканы оқыту бағдарламаларының болмауы
Мүмкіндіктері	Қауіптері
<ul style="list-style-type: none"> • ҚХР - Қазақстан - Батыс Еуропа транзиттік маршрутын дамыту • Ресей, Қытай және Үндістанға жақындығы - экономикасы дамып келе жатқан елдер арзан жеткізілімдер мен ірі экспорттық нарықтармен қамтамасыз етеді • Жібек жолы экономикалық белдеуін дамыту 	<ul style="list-style-type: none"> • Әлемдік сауда нарықтарына тікелей қол жетімділіктің болмауы • Халықаралық стандарттарға сәйкес жылжымалы құрамның жоқтығы • Контейнерлерге арналған импорттық тарифтердің жоғары құны • Жергілікті тасымалдаушылардың халықаралық көлік нарығындағы қызметін шектеу • Экономикалық дағдарыс қолдағы несиелер мен капиталды төмендетуі мүмкін • Талаптар мен тарифтердегі жеке өзгерістер жоспарлауды қиындатады

Бүгінгі таңда жүргізілген талдаудың негізінде **қытай бағытында Қазақстанның транзиттік мүмкіндіктерін дамытуды тежейтін мынадай негізгі факторларды** атап өтуге болады:

Саяси факторлар. Транзитке деген бәсекелестіктің артуы жағдайында, сондай-ақ аймақтағы ішкі саяси және экономикалық бәсекелестіктің аясында Қазақстан үшін Қытайдан Еуропаға тауар транзитін тежейтін бірқатар кедергілер бар. Осылайша, көрші елдердің бір жағынан, өз мүмкіндіктерін (Ресей Федерациясы, Қырғызстан, Түрікменстан) жүктеуде, екінші жағынан Қазақстаннан (Қытай, Өзбекстан) көлік және транзиттік тәуелділікті төмендетуге байланысты айқын ұлттық мүдделері бар [20].

Транзиттік әлеуетті дамытуға кедергі келтіретін ұйымдастырушылық факторлар: шекарада кеден қызметтерін үйлестіру; логистикалық қызметтер нарығының дамуының төмен деңгейі; жүк иелері мен тасымалдаушылардың менеджмент деңгейінің төмендігі; тасымалдау үдерісін басқарудың, сондай-ақ бақылау-қадағалау органдары қызметінің ашық емес механизмі; институционалдық басқару; кредиттік-қаржылық ресурстардың жоғары құны.

Қазақстанда транзиттік мүмкіндіктерді жүзеге асыруға кедергі келтіретін техникалық факторлар: жол мен жылжымалы құрамның физикалық және моральдық тозуы (50-60%), жылжымалы құрамның жетіспеушілігі; көлік-логистикалық кешендер мен терминалдардың жоқтығы; заманауи ақпараттық технологиялар мен жүйелердің жоқтығы; тасымалдау процесін ұйымдастыру мен басқару технологияларының ескіруі; бақылау-өткізу пунктерінің өткізу мүмкіндіктерінің төмендігі және басқалар.

Тәуекелдің де жоғары деңгейін ұмытпаған жөн, жүкті беймәлім жаққа жібергеннен гөрі, әлемге танымал және миллиард доллар капиталы бар тасымалдаушыға тапсырудың жөні бөлек. Сондай-ақ жүк иесіне тауарларды өндіру ритмін болжап қана қоймай, сонымен қатар өндіріс немесе саудаға арналған қоймадағы тауар көлемін несиелендіруге мүмкіндік беретін уақытша кепілдік ала отырып, ұзын маршрут жолында жүктерді несиелеу шығынын өтеу тиімдірек.

Қорытынды

ЖЖЭБ әсер ету аймағында дамитын экономикалық аймақ инновация, технология және жаңа өндірістер саласындағы жоғары белсенділік аймағына айналуы керек. Бұл үшін әртүрлі жергілікті инновациялық аумақтар құру қажет: ЕЭА, индустриалды парктер, технопарктер және кейін «Жібек жолының» Инновациялық белбеуін қалыптастыра алатын ортақ желіге біріктіретін кластерлер. «Жібек жолы» Инновациялық белбеуін құру жобаларын жүзеге асыру үшін мемлекеттік қолдау қажет, кластерлерге ЕЭА мәртебесі берілу керек (берілмегендеріне). Шамамен, Алматы, Астана-Қарағанды, Ақтау, Атырау, Шымкент, Тараз қалалары болашақ инновациялық белбеудің басты бағдары ретінде қарастырылуы тиіс. Мұндай ауқымды жобаларды жүзеге асыру үлкен инвестициялар мен ұзақ уақытты қажет етеді.

Транзиттік жүк ағындарын тарту міндеттерін ескере отырып, сондай-ақ, «Жібек жолы» Экономикалық белбеуінің бәрінде логистикалық, өнеркәсіптік және сауда байланыстарын біріктіру мақсатында шаралар кешенін қабылдау ұсынылады:

1) Көлік дәлізінің инфрақұрылымын жетілдіру:

- қолданыстағы инфрақұрылымды оңалту және жаңғырту;
- көлік-логистикалық орталықтарды, терминалдарды және т.б. салу;
- шекара инфрақұрылымын және кеден бекеттерін жаңғырту;
- инвестициядан кірістерді қайтарғанға дейін көмекші инфрақұрылым объектілерінде жұмыс істейтін бизнестер үшін қолайлы салық режимін қолдану;
- инфрақұрылымды дамыту мақсатында МЖӘ механизмін қолдану;
- жылжымалы құрамды жаңарту;
- техникалық стандарттарды біріздендіру;
- жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін дамыту;
- инфрақұрылымды дамытуға отандық және шетелдік инвестицияларды тарту үшін қолайлы жағдайлар жасау.

2) Бірыңғай ақпараттық кеңістік қалыптастыру мақсатында ақпараттық жүйелердің өзара іс-қимылын және ықпалдастығын қамтамасыз ету:

– ақпараттық және телекоммуникациялық технологияларды дамыту, әртүрлі көлік түрлерінің ақпараттық стандарттарын жақындастыру;

– көлік құралдары қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жаһандық навигациялық-коммуникациялық жүйелер мүмкіндіктерін жүзеге асыру;

– электрондық құжат айналым жүйесін дамыту;

– көлік операторларының және жүк иелерінің ақпараттық жүйелерінің тікелей өзара іс-қимылын дамыту;

– көлік түрлерінің көлемдері, түрлері және тасымалдау бағыттары туралы мәліметтерді жинақтауға, талдауға және болжауға мүмкіндік беретін көлік деректері базасының ақпараттық-талдамалық жүйесін енгізу;

– көліктің өтпелі және кері жүктелуін қамтамасыз ету үшін ақпараттық жүйелерді құру.

3) Көлік-логистикалық қызметтер нарығын дамыту үшін жағдай жасау:

– халықаралық жүк тасымалдарын жүзеге асыруға рұқсат беру рәсімдерін жетілдіру;

– тасымалдаудың негізгі транзиттік бағыттарында тауарларды ең үздік әлемдік стандарттар деңгейіне жеткізудің коммерциялық жылдамдығын қамтамасыз ету;

– шекаралық өткелдер арқылы жедел өткізу мақсатында кеден органдарын тасымалданатын тауарлар туралы алдын-ала хабардар ету;

– көліктік-логистикалық желінің негізгі түйіндеріне, оның ішінде мемлекеттік шекара арқылы өткізу пункттерінде жүк партияларын өңдеу уақытын қысқарту;

– көліктік-логистикалық қызметтің жалпы көлеміндегі 4- және 5PL халықаралық деңгейдегі басқару логистикасының үлесін арттыру;

– бірлескен кедендік бақылауды енгізу, сондай-ақ шекарадан өту рәсімдерінің ашықтығын қамтамасыз ету;

– логистика провайдерлерінің заманауи ақпараттық және телекоммуникациялық технологияларды пайдалануы үшін жағдай жасау;

– тасымалдар қауіпсіздігі саласында бірыңғай саясат жүргізу.

4) Қазіргі заманғы инновациялық логистикалық тасымалдау технологияларын (мультимодальды, интермодальды, аралас және т.б.) жан-жақты дамыту:

- көлік тораптарындағы барлық көлік түрлерінің жұмысын үйлестіру жөніндегі органдар құру арқылы көліктің барлық түрлерінің өзара іс-қимылын жақсарту;

- интер-, мультимодальдық тасымалдарға мамандандырылған шетелдіктердің қатысуымен логистикалық операторларды ынталандыру;

- шекарадан өту кезінде интер-, мультимодальдық тасымалдарға арналған «бір терезе» технологияларын қолдану.

- нормативтік-құқықтық базаны және тарифтік жүйені жетілдіру;

- әртүрлі көлік түрлерінің жарғылары мен кодекстерін, олардың ережелерін тиісті халықаралық келісімдердің ережелеріне жақындату бағытында жетілдіру;

- БҰҰ және Дүниежүзілік кеден ұйымының көпжақты конвенциялар мен келісімдер жүйесіне елдердің қатысуы, олардың құқықтық имплементациясы;

- мультимодальдық (интермодальді) тасымалдарға ілеспелі халықаралық құжаттардың барлық кешенінің ратификациясына жәрдемдесу;

- халықаралық автомобиль тасымалын жүзеге асырудың рұқсат беру жүйесін жетілдіру;

- тарифтік жүйені түбегейлі жаңғырту және қызмет түрі, тасымалдау бағыттары, сондай-ақ қызмет көрсетулер сапасының кепілді сипаттамалары бойынша сараланған тарифтік жүйе құру;

- «Жібек жолы» Экономикалық белдеуіне қатысушы барлық елдер үшін бірыңғай тарифтік саясат әзірлеу үшін тиімді үкіметаралық комиссиялар мен жұмыс топтарын құру.

Пайланылган әдебиеттер тізімі

1. Nurtazina R., Tokar P., & Ruban S. (2018). Ukraine and Kazakhstan: Together in the great silk road project. *Central Asia and the Caucasus*, 19(3), 73-81. Retrieved from www.scopus.com
2. Sternberg T., Ahearn A., & McConnell F. (2017). Central Asian 'characteristics' on China's new Silk road: The role of landscape and the politics of infrastructure. *Land*, 6(3) doi:10.3390/land6030055
3. Alff H., & Schmidt M. (2011). Silk road 2.0?: Trade and mobility in the border area Kazakhstan - Kyrgyzstan - Xinjiang. [SeidenstraBe 2.0?: Handel und mobilitat im Grenzraum Kasachstan - Kirgisistan - Xinjiang] *Osteuropa*, 61(11), 63-76. Retrieved from www.scopus.com
4. Kembayev Z. (2018). Development of China-Kazakhstan cooperation: Building the silk road of the twenty-first century? *Problems of Post-Communism*, doi:10.1080/10758216.2018.1545590
5. Toops S. (2016). Reflections on china's belt and road initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 352-360. doi:10.1080/23792949.2016.1233072
6. Kongyrbay A. R., Duisen G. M., & Spankulova L. S. (2017). Analysis of Kazakhstan's transport infrastructure in the context of the silk road economic belt development. *Journal of Applied Economic Sciences*, 12(7), 2050-2060. Retrieved from www.scopus.com
7. Zuenko I. Y. (2016). Transcontinental transit Asia-Europe. *World Economy and International Relations*, 60(7), 70-76. doi:10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76
8. Izenbayev B., Mazbayev O., Saiken A., Tasbolat B., & Atasoy E. (2016). The great silk road as a factor of development of the tourism industry. *Oxidation Communications*, 39(1-I), 378-383. Retrieved from www.scopus.com
9. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Rakhmetulina Z., & Zhenskhan D. (2018). The effectiveness of logistics development and its impact on the economies of the countries along the silk road passing through Kazakhstan. *Transport Problems*, 13(4), 127-142. doi:10.20858/tp.2018.13.4.12
10. The Globalization of R&D // *R&DMagazine*, 2010 (December). - MODE OF ACCESS: www.rdmag.com
11. Research and development expenditure // World Bank Database. - MODE OF ACCESS: <http://data.worldbank.org/indicator/GB.XPD.RSDV.GD.ZS>
12. Форсайт. – 2015. - Т. 9. - № 4. – С.54-66.
13. Научный парк Astana Business Campus откроется в 2018 году. - Mode of access: <http://today.kz/news/science/2015-07-01/619057-astana-business-campus-otkroet-svoi-dveri-v-2018-godu/>
14. Astana Business Campus - Научный парк Назарбаев университета. - Mode of access: [kz/ http://www.kazgeology.kz/ru/press-center/news/1241-abc](http://www.kazgeology.kz/ru/press-center/news/1241-abc)
15. Вестник межпарламентской ассамблеи. «Береста»: С.-Петербург. – 2012. – № 3 (63). – 65 с.
16. ҚР ҰЭМ Статистика комитеті [Электронды ресурc]. URL: http://stat.gov.kz/faces/homePage.jsessionid=jyF1bVlwYAdleMLo74CE9FGwAR4Kr2ckZ-rWqgIY4ve15P1De9jg!348688367!-1451647803?_afLooP=2924744487491401#%40%3F_afLooP%3D2924744487491401%26_adf.ctrl-state%3D5rfa9vkof_4
17. Транспорт в Республике Казахстан. 2010–2014 гг. - Статистический сборник. - Астана, 2015.
18. ҚР ҰЭМ Статистика комитеті [Электронды ресурc].URL: <https://www.stat.gov.kz>
19. Транспорт в Республике Казахстан. – 2013-2017 гг. – Астана, 2018. – 106 с.
20. Казахстан – ворота Китая в Центральную Азию. Д. Попов (Уральское отделение РИСИ), 19-09-2012. [Электронный ресурс]. URL: <https://geopolitica.ru>

References

1. Nurtazina R., Tokar P., & Ruban S. (2018). Ukraine and Kazakhstan: Together in the great silk road project. *Central Asia and the Caucasus*, 19(3), 73-81. Retrieved from www.scopus.com
2. Sternberg T., Ahearn A., & McConnell F. (2017). Central Asian 'characteristics' on China's new Silk road: The role of landscape and the politics of infrastructure. *Land*, 6(3) doi:10.3390/land6030055
3. Alff H., & Schmidt M. (2011). Silk road 2.0?: Trade and mobility in the border area Kazakhstan - Kyrgyzstan - Xinjiang. [SeidenstraBe 2.0?: Handel und mobilitat im Grenzraum Kasachstan - Kirgisistan - Xinjiang] *Osteuropa*, 61(11), 63-76. Retrieved from www.scopus.com
4. Kembayev Z. (2018). Development of China-Kazakhstan cooperation: Building the silk road of the twenty-first century? *Problems of Post-Communism*, doi:10.1080/10758216.2018.1545590
5. Toops S. (2016). Reflections on china's belt and road initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 352-360. doi:10.1080/23792949.2016.1233072
6. Kongyrbay A. R., Duisen G. M., & Spankulova L. S. (2017). Analysis of Kazakhstan's transport infrastructure in the context of the Silk road economic belt development. *Journal of Applied Economic Sciences*, 12(7), 2050-2060. Retrieved from www.scopus.com

7. Zuenko I. Y. (2016). Transcontinental transit Asia-Europe. *World Economy and International Relations*, 60(7), 70-76. doi:10.20542/0131-2227-2016-60-7-70-76

8. Izenbayev B., Mazbayev O., Saiken A., Tasbolat B., & Atasoy E. (2016). The great silk road as a factor of development of the tourism industry. *Oxidation Communications*, 39(1-I), 378-383. Retrieved from www.scopus.com

9. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Rakhmetulina Z., & Zhenskhan D. (2018). The effectiveness of logistics development and its impact on the economies of the countries along the silk road passing through Kazakhstan. *Transport Problems*, 13(4), 127-142. doi:10.20858/tp.2018.13.4.12

10. The Globalization of R&D // *R&DMagazine*, 2010 (December). - MODE OF ACCESS: www.rdmag.com

11. Research and development expenditure // World Bank Database. - MODE OF ACCESS: <http://data.worldbank.org/indicator/GB.XPD.RSDV.GD.ZS>

12. Foresight. – 2015. - V. 9. - № 4. – P.54-66.

13. Science Park Astana Business Campus will open in 2018. - Mode of access: <http://today.kz/news/science/2015-07-01/619057-astana-business-campus-otkroet-svoi-dveri-v-2018-godu/>

14. Astana Business Campus - Nazarbayev University Science Park. - Mode of access: [kz/ http://www.kazgeology.kz/ru/press-center/news/1241-abc](http://www.kazgeology.kz/ru/press-center/news/1241-abc)

15. Inter-Parliamentary Assembly Bulletin. «Beresta»: St. Petersburg. - № 3 (63). – 2012. - 65 p.

16. MNE RK Statistics Committee [Electronic resource]. URL: http://stat.gov.kz/faces/homePage?_afLoop=2924744487491401#%40%3F_afrLoop%3D2924744487491401%26_adf.ctrl-state%3D5rfa9vkof_4

17. Transport in the Republic of Kazakhstan 2010-2014.- Statistical compilation – Astana. - 2015. http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/homeNumbersTransport?_afLoop=3588834705742084#%40%3F_afrLoop%3D3588834705742084%26_adf.ctrl-state%3Ddh6p57uxc_42

18. MNE RK Statistics Committee [Electronic resource]. URL: <https://www.stat.gov.kz>

19. Transport in the Republic of Kazakhstan 2013-2017. – Astana. - 2018. – 106 p.

20. Kazakhstan is China's gateway to Central Asia. D. Popov (Ural branch of RISI), 19-09-2012. [Electronic resource]. URL: <https://geopolitica.ru>