

Торайғыров университетінің
ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Торайғыров университета

**ТОРАЙҒЫРОВ
УНИВЕРСИТЕТІНІҢ
ХАБАРШЫСЫ**

Экономикалық сериясы

1997 жылдан бастап шығады



**ВЕСТНИК
ТОРАЙҒЫРОВ
УНИВЕРСИТЕТА**

Экономическая серия

Издается с 1997 года

ISSN 2710-3552

№ 3 (2022)

Павлодар

**НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Торайгыров университета**

Экономическая серия
выходит 4 раза в год

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о постановке на переучет периодического печатного издания,
информационного агентства и сетевого издания
№ KZ93VPY00029686

выдано
Министерством информации и коммуникаций
Республики Казахстан

Тематическая направленность
публикация материалов в области экономики, управления,
финансов, бухгалтерского учета и аудита

Подписной индекс – 76133

<https://doi.org/10.48081/MCVJ6779>

Бас редакторы – главный редактор
Нургалиева А. А.
к.э.н., ассоц. профессор

Заместитель главного редактора
Ответственный секретарь

Гребнев Л. С., *д.э.н., профессор*
Шеримова Н. М., магистр

Редакция алқасы – Редакционная коллегия

Шмарловская Г. А.,	<i>д.э.н., профессор (Беларусь);</i>
Кунязов Е. К.,	<i>доктор PhD, доцент;</i>
Алмаз Толымбек,	<i>доктор PhD, профессор (США);</i>
Мукина Г. С.,	<i>доктор PhD, доцент;</i>
Алтайбаева Ж. К.,	<i>к.э.н., доцент;</i>
Мусина А. Ж.,	<i>к.э.н., доцент;</i>
Титков А. А.,	<i>к.э.н., доцент;</i>
Омарова А. Р.	<i>(технический редактор).</i>

За достоверность материалов и рекламы ответственность несут авторы и рекламодатели
Редакция оставляет за собой право на отклонение материалов
При использовании материалов журнала ссылка на «Вестник Торайгыров университета» обязательна

***Линьши Сюй¹., В. П. Шеломенцева²**

¹Харбин сауда университеті, ҚХР, Харбин қ.

²Торайғыров университеті, Қазақстан Республикасы, Павлодар қ.,

ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫ – ЕЛДЕРДІ ТОПТАСТЫРУДЫҢ ЗАМАНАУИ ЖОБАСЫ

Бұл мақалада Ұлы Жібек жолын (ҰЖЖ) қазіргі жағдайда дамыту мәселелері қарастырылған. ҰЖЖ Шығыс пен Батысты байланыстырады, осы бірегей жобамен қамтылған елдердің даму катализаторы ролін атқарады. Мақалада әртүрлі елдер өңірлерінің экспорттық-көліктік әлеуетін дамыту қарастырылады.

Ұлы Жібек жолындағы Қазақстан Республикасының тарихи тамыры мен елдің жаңа Жібек жолына қатысу бағыттары айқындалды. Бұл жобаны іске асыру мәдениет, логистика, жаңа өндірістерді құру және дамыту, сауда, ғылым және білім сияқты түрлі салалардағы тату көршілік қатынастарды нығайтуға және дамытуға серпін береді.

Мақалада Ұлы Жібек жолын қайта жандандыруда, оның аумағы өтетін елдер үшін оң әсері, мыналарға байланысты екендігі туралы қорытынды жасалды:

- қандай да бір елдің жобаға қатысуын қарастыру;*
- ҰЖЖ-на өзінің қатысу бағыттарының барлық кешені бойынша елдің қатысуы;*
- әрбір ел жобаға елдің келісілген, көпжоспарлы қатысуынан мультипликативтік нәтиже ала алады.*

Осы мақала авторларының ғылыми ынтымақтастығын белгілі бір дәрежедегі осы жоба аясында да қарастыруға болады, өйткені көптеген мәселелер ғылыми конференциялар мен жұмыс жиналыстарында талқыланды.

Кілтті сөздер: Ұлы Жібек жолы, Жаңа Жібек жолы, Қытай, Қазақстан, экспорттық-көліктік әлеует, өңір, экономикалық ынтымақтастық

Кіріспе

Шығыс пен Батыс арасындағы көлік және сауда байланыстары өте ертеде пайда болды. Марко Поло, Афанасий Никитиннің саяхаттары, «Ұлы Жібек жолы» керуендері Еуропа тұрғындарын Қытайдың тауарлары мен мәдениетімен таныстырды. «Ұлы Жібек жолы» (Seiden strassen) ұғымын алғаш рет ХІХ ғасырдың аяғында неміс ғалымы Фердинанд фон Рихтхофен енгізген. Ұлы Жібек жолының қызмет ете бастауы біздің дәуірімізге дейінгі ІІ ғасырдың екінші жартысына жатады [1]. Қытай мен Еуразия материгінің басқа аймақтары арасында құрлық жолдар жүйесі қалыптасты, оларда қалалар құрылды. Ұлы теңіз географиялық ашылулардан кейін ХҮІ ғасырдың басында құрлықтағы сауда жолдары ыдырай бастады.

Өткен ғасырдың 80-90 жылдарында ЮНЕСКО «Жібек жолы – диалог жолы» халықаралық бағдарламасын қабылдады, оның мақсаты Орталық Азия халықтарының өркениет тарихын, сондай-ақ кеңінен және толық зерттеу болды. Шығыс пен Батыс арасында тығыз мәдени және экономикалық байланыс орнату ретінде. Осы жылдары және одан кейін де халықаралық ғылыми конференциялар мен семинарлар өткізіліп, Ұлы Жібек жолы бойында ғылыми экспедициялар жүргізіліп, кітаптар мен мақалалар жарық көрді. Үндістанда, Қытайда, Өзбекстанда, Шри-Ланкада, Жапонияда Ұлы Жібек жолы мәселелері бойынша институттар құрылды [2].

2000 жылдардың басынан бастап Азия мен Еуропа арасындағы көлік ағындарын дамыту проблемалары, оның ішінде Ұлы Жібек жолының қайта жандануы белсенді түрде талқылануда. ХХ ғасырдың 90-жылдары осы жобада Қытай, Қырғызстан, Қазақстан, Өзбекстан, Тәжікстан, Түркіменстан, Иран, Түркия және Грузияны біріктіретін «Еуропа – Кавказ – Азия көлік дәлізі» (ТРАСЕКА) мемлекетаралық бағдарламасы қабылданды.

Жобаны жүзеге асыру Еуропа мен Азияның барлық елдеріне тиімді. Еуразиялық көлік жүйесі іс жүзінде Ұлы Жібек жолының бағытын көшіреді және мыналарды қамтиды:

- «солтүстік» бағыты Өзбекстаннан басталып, Қазақстан, Ресей, Беларусь Республикасы арқылы және одан әрі Еуропалық Одақ елдеріне өтеді;

- «орталық» бағыт Орталық Қытайдан басталады, ұзындығы шамамен 5,1 мың км;

- «оңтүстік» бағыты Қырғызстаннан басталып, Өзбекстан, Түркіменстан, Иран арқылы өтіп, Түркияда аяқталады [3].

Ұлы Жібек жолының қайта жаңғыруының өзектілігі барлық елдер үшін ерекше маңызға ие, өйткені бұл жоба олар үшін экономикалық тұрғыдан тиімді және мәдени байланыстар мен туризмді дамыту арқылы елдердің

жақындасуына ықпал етеді. Әрбір ел Ұлы Жібек жолының қайта жандануына байланысты дамудың ықтимал бағыттарын анықтауы керек.

Материалдар мен тәсілдер

Негізгі зерттеу әдістері сараптамалық бағалау әдістері, графикалық әдіс, эконометриялық модельдеу, индекстік әдіс, статистикалық талдау әдісі, салыстыру және мәселені зерттеудің тарихи тәсілі болды. Сараптамалық бағалаулар әртүрлі елдердің осы бірегей, барлық елдер үшін өзара тиімді жобаны жаңғыртуға қатысу мүмкіндіктері, тілектері мен ниеттері туралы түсінік қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Графикалық әдіс, панельдік деректер әдісі және аймақтарға бөлу әдісі елдердің даму көрсеткіштерін визуалды түрде бағалауға және өзгеру динамикасын байқауға мүмкіндік береді. Эконометриялық модельдеу елдердің дамуын тиімді болжауға, Ұлы Жібек жолының елдік жобаларының жүзеге асырылуын бақылауға көмектеседі. Бұл әдістер жобаларға инвестицияның перспективалық көлемін анықтауда қолданылады.

Ұлы Жібек жолының қайта жаңғыру проблемаларын зерделеу кезінде тарихи көзқарасты қолдану, қазіргі заманның осы ауқымды жобасына қатысушы барлық елдердің мәдениетін, дәстүрлері мен мүдделерін ескеру маңызды.

Нәтижелер мен талқылаулар

Жаңа Жібек жолы – Ұлы Жібек жолы жүйесін жаңғыртуға арналған халықаралық байланыстар мен сауда ағындарын нығайтуға бағытталған экономикалық, стратегиялық және мәдени жоба. «Жаңа Жібек жолы» немесе «Бір белдеу, бір жол» жобасы екі бөліктен тұрады: Жібек жолының құрлықтағы экономикалық белдеуін салу және теңіз Жібек жолын төсеу [4].

2013 жылдың 7 қыркүйегінде ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин Қазақстанға сапары барысында Жібек жолы экономикалық аймағы идеясын – Еуразиядағы ынтымақтастықтың жаңа моделін құру және Батыс Қытайдан жаңа экономикалық дәлізді қалыптастыру идеясын айтты. Еуропаға саяси байланыстар орнату, біртұтас жол желісін құру, валюта ағындары және халықтық байланыстар арқылы сауда қатынастарын орнату [5]. ҚХР Президентінің айтуынша, бүгінгі Жібек жолының сабақтары «ынтымақ пен өзара сенім, теңдік пен өзара тиімділік, инклюзивтілік және бір-бірінен идеяларды алу, сондай-ақ мүдде үшін ынтымақтастық рухын ұстану қажеттілігі болып табылады. [5]. Қытай Халық Республикасының аймақтық үстемдікке ұмтылмайтыны, ықпал ету аясын орнатуға ұмтылмайтыны, басқа мемлекеттердің ішкі саясатына араласпайтыны анықталды [6].

Баяндама барысында төрт негізгі концепцияға тоқталды:

- Орталық Азия елдері мен Қытай арасындағы ынтымақтастықты арттыруға кепілдік беретін саяси үйлестіруді жетілдіру;

- Шығыс, Батыс және Оңтүстік Азияны байланыстыратын бірыңғай жол желісін салу, Тынық мұхитынан Балтық теңізіне дейінгі көлік магистралін одан әрі салу;

- «сауда кедергілерін жою, сауда және инвестиция шығындарын азайту, аймақтағы экономикалық операциялардың жылдамдығы мен сапасын арттыру» арқылы сауда қатынастарын арттыру [7];

- нарықтың кеңеюіне және ұлттық валюталармен есеп айырысуға байланысты валюталық түсімдердің ұлғаюы.

Қазақстанда Ұлы Жібек жолы Қытай шекарасынан бастау алған. Оның көпестері жібек, қару-жарак, дәрі-дәрмек, күріш біздің дала арқылы Батысқа тасымалдады. Ұлы Жібек жолының Қазақстан аумағы арқылы өтетін негізгі жолы еліміздің оңтүстігі арқылы өтті, шекарадан сауда керуендері Сайрам, Ясы, Отырар, Тараз қалалары арқылы өтіп, одан әрі Орталық Азия, Парсы, Кавказ және Еуропа елдеріне өтті. Бұл аймақтағы Жібек жолының бағыты Жетісу мен Оңтүстік Қазақстан арқылы өтті. Бұл сайттың алғашқы жаңғыруы VI ғасырдың екінші жартысында байқалады. Жетісу мен Оңтүстік Қазақстан арқылы өтетін Жібек жолы XIV ғасырға дейін, яғни ішкі соғыстар қалаларды қиратқанға дейін жұмыс істеді. Соңғы жаңғыру XIII ғасырдың ортасында, оның бойымен Моңғол империясының астанасы Қарақорымға сауда және дипломатиялық елшіліктер көшкен кезде болды [8].

ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин Назарбаев Университетінде оқыған лекциясында Қазақстанның GSR-де ерекше орын алатынын атап өтті, бұл бірқатар факторларға байланысты:

- елдеріміз арасындағы қарым-қатынастардың достық сипаты;
- Қазақстанда инвесторлар үшін тартымды жағдайлар жасалды;
- Қазақстан жаңа идеяларға, білімдерге және инновацияларға ашық;
- Қазақстанның Еуразия континентінің орталығында қолайлы орналасуы.

GSR – Қазақстанға аймақтағы маңызды артықшылықтар беретін интеграциялық жоба. Теңізге шығудың жоқтығы тауарлардың экспорты мен импортындағы көлік-логистикалық мүмкіндіктерді айтарлықтай төмендетеді. Сондықтан Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» бастамасы Қазақстанның Еуразиядағы транзиттік тартымдылығын арттырады. 2016 жылы Қытай мен Қазақстан үкіметтері «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясаты мен Жібек жолы экономикалық белдеуінің (ЖЖЭБ) құрылысын байланыстыру бойынша ынтымақтастық туралы келісімге қол қойды.

Осы ірі инфрақұрылымдық жобалардың синергиясы екі ел үшін де тиімді және Қазақстан экономикасының орта және ұзақ мерзімді перспективада дамуы үшін жаңа мүмкіндіктер туғызады, әртүрлі салалар нарықтарға мұқтаж, ал Қытай ең тартымды нарық болып табылады. Бұл

еліміздің алдына жаңа міндеттер – Жаңа Қазақстан құрылысын қойып отырған қазіргі жағдайда ерекше маңызға ие. Осы жобаның арқасында Қазақстан Тынық мұхитына шығу мүмкіндігіне ие болды [9].

«Қорғас-Шығыс қақпасы» еркін экономикалық аймағында еліміздегі ең ірі көлік торабы салынды, тау-кен металлургия кешені, машина жасау, агроөнеркәсіптік кешен, энергетика және жаңартылатын энергия көздері, инфрақұрылым, мұнай өндіру салаларында 51 ірі жоба жүзеге асырылуда. өңдеу, химия және жеңіл өнеркәсіп, құрылыс материалдарын өндіру.

Қазақстанда өндірілген ауыл шаруашылығы өнімдері өз нарығына жоғары сапалы экологиялық таза өнім жеткізуге мүдделі Қытайда сұранысқа ие [10].

Экономикалық тұрғыда Қытай Қазақстанның негізгі серіктестерінің бірі болып табылады, біздің елге тартылған шетелдік инвестиция көлемі бойынша Нидерланды, АҚШ және Ұлыбританиядан кейін 4-ші орында. Автомобиль және темір жолдардың, заманауи инфрақұрылымы бар республикаішілік жолдардың, логистикалық орталықтардың салынуы жаңа жұмыс орындарының ашылуына және жергілікті жердегі жұмыспен қамту мәселесінің шешілуіне ықпал етеді, кәсіпкерліктің дамуын ынталандырады.

Мәдени өлшем – бұл Жібек жолын жаңғырту жобасының құрамдас бөлігі, ол халықтарға бір-бірінің салт-дәстүрін, тарихын және қазіргі шындықты жақынырақ тануға, гуманитарлық байланыстарды дамытуға, тәжірибе мен білім алмасуға мүмкіндік береді. Екіжақты қарым-қатынастар аясында туризмді дамытуға көп көңіл бөлінуде. Елдер Жібек жолы бойындағы туристік кластерді дамытуға күш салуда.

Қорытынды

Жаңа Жібек жолы – оған қатысушы барлық елдер үшін өзара тиімді қазіргі заманның ең ірі инфрақұрылымдық жобасы. Оны толық және уақытылы жүзеге асыру мыналарға ықпал етеді:

- елдердің экономикасының дамуының жаңа мүмкіндіктерінің пайда болуы, нарықтың кеңеюі;

- тату көршілік қатынастарды нығайту;
- тәжірибе, білім және инновациялармен алмасу;
- білімді дамыту;
- халықтарымыздың мәдениеті мен салт-дәстүрін зерделеу;
- мәдени байланыстарды нығайту және кеңейту;
- ҰЖЖ бағыты бойынша туризмді дамыту.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕКТЕР ТІЗІМІ

1 **Барбашин, А.** Новый Шелковый путь [Текст] // World Economic Journal. 2014. Январь [Электронный ресурс]. – URL: http://world-economic.com/ru/articles_wej-382.html (Дата обращения: 20.05.2022).

2 **Примбетов, С.** Возрождение древнего Шелкового пути [Текст] // Азия – экономика и жизнь. 1996. № 47. С. 2–10.

3 **Оуян, С.** Транспортная интеграция в Центральной Азии и координация политики «Экономического пояса Шелкового пути» [Текст] // Российские, восточноевропейские и среднеазиатские исследования. – 2016. – № 2. – С. 63–74.

4 **Шень, С. Сяо Ц.** Новое состояние мирового регионального экономического сотрудничества и стратегия о сотрудничестве в инициативе «Одного пояса и одного пути» [Текст] // Макроэкономика. – 2014. – № 11. – С. 30–38.

5 **Денисов, И.** Путешествие на запад [Текст] // Россия в глобальной политике. 2015. № 1 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315> (Дата обращения: 20.05.2022).

6 Экономический пояс Шелкового пути – какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? [Текст] // «Жэньминь жибао» онлайн. 2013. Октябрь [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html> (Дата обращения: 20.05.2022).

7 Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев-университете [Текст]. 16 сентября 2013 // Посольство КНР в республике Казахстан [Электронный ресурс]. – URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (Дата обращения: 20.05.2022).

8 **Баильдинов Е., Кенжегузин, М.** Развитие экспортно-транзитного потенциала — необходимое условие экономического роста в Казахстане [Текст] // Транзитная экономика. – 1998. – № 3. – С. 114–119.

9 **Воробьев, В.** Новый Шелковый курс [Текст] // Россия в глобальной политике. 2014. № 3 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-shelkovyi-kurs-16776> (Дата обращения: 20.05.2022).

10 **Дэн, С.** Строительство «Экономического пояса Шелкового пути» и энергетическое сотрудничество между Китаем и странами Центральной Азии [Текст] // Карамайский журнал. – 2015. – № 6. – С. 3

11 **Юань, Ш., Ван, В.** «Экономический пояс Шелкового пути» и китайские политики в отношении Центральной Азии [Текст] // Мировая экономика и политика. – 2015. – № 5. – С. 21–41.

REFERENCES

1 **Barbashin, A.** Novyj Shelkovy put' [New Silk Road] [Text]// World Economic Journal. 2014. Yanvar' [Electronic resource]. – URL: http://world-economic.com/ru/articles_wej-382.html (Date of access: 20.05.2022).

2 **Primbetov, S.** Vozrozhdenie drevnego Shelkovogo puti [Revival of the ancient Silk Road] [Text] // Aziya – ekonomika i zhizn'. – 1996. – № 47. P. 2–10.

3 **Ouyan, S.** Transportnaya integraciya v Central'noj Azii i koordinaciya politiki «Ekonomicheskogo poyasa Selkovogo puti» [Transport Integration in Central Asia and Policy Coordination of the Silk Road Economic Belt] [Text] // Rossijskie, vostochnoevropejskie i sredneaziatskie issledovaniya. – 2016. – №– 2. P. 63–74.

4 **Shen,' S., Syao, C.** Novoe sostoyanie mirovogo regional'nogo ekonomicheskogo sotrudnichestva i strategiya o sotrudnichestve v iniciative «Odnogo poyasa i odnogo puti» [New state of world regional economic cooperation and cooperation strategy in the Belt and Road Initiative] [Text] // Makroekonomika. – 2014. – № 11. P. 30–38.

5 **Denisov, I.** Puteshestvie na zapad [Journey to the West] [Text] // Rossiya v global'noj politike. 2015. № 1 [Electronic resource]. – <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315> (Date of access:20.05.2022).

6 Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti – kakimi konkurentnymi preimushchestvami obladaet Kitaj v Central'noj Azii? [Silk Road Economic Belt – What competitive advantages does China have in Central Asia?] [Text] // «Zhen'min' zhibao» onlajn. 2013. Oktyabr' [Electronic resource]. – URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html> (Date of access: 20.05.2022).

7 Vystuplenie Predsedatelya KNR Si Czin'pina v Nazarbaev-universitete [Speech by Chinese President Xi Jinping at Nazarbayev University] [Text]. 16 sentyabrya 2013 // Posol'stvo KNR v respublike Kazahstan [Electronic resource]. – URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (data obrashcheniya: 20.05.2022).

8 **Bail'dinov, E., Kenzheguzin, M.** Razvitie eksportno-tranzitnogo potentsiala – neobhodimoe uslovie ekonomicheskogo rosta v Kazahstane [Development of export and transit potential is a necessary condition for economic growth in Kazakhstan] [Text] // Tranzitnaya ekonomika. – 1998. – № 3. P. 114–119.

9 **Vorob'ev, V.** Novyj Shelkovyj kurs [New Silk Course] [Tekst] // Rossiya v global'noj politike. 2014. № 3 [Electronic resource]. – URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-shelkovyi-kurs-16776> (Date of access: 20.05.2022).

10 **Den, S.** Stroitel'stvo «Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti» i energeticheskoe sotrudnichestvo mezhdru Kitaem i stranami Central'noj Azii

[Construction of the «Silk Road Economic Belt» and energy cooperation between China and the countries of Central Asia] [Text] // Karamajskij zhurnal. – 2015.– № 6. P. 3

11 Yuan, ' SH., Van, V. «Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti» i kitajskie politiki v otnoshenii Central'noj Azii [The Silk Road Economic Belt and Chinese Policies towards Central Asia] [Text] // Mirovaya ekonomika i politika. – 2015.– № 5. P. 21–41.

Материал баспаға 21.09.22 түсті.

*Линьши Сюй¹ В.П. Шеломенцева²

¹Харбинский университет коммерции, КНР, г. Харбин,

²Торайгыров университет, Республика Казахстан, г. Павлодар.

Материал поступил в редакцию 21.09.22.

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ – СОВРЕМЕННЫЙ ПРОЕКТ КОНСОЛИДАЦИИ СТРАН

В данной статье рассмотрены вопросы развития Великого Шелкового пути (ВШП) в современных условиях. ВШП связывает Восток и Запад, выполняет роль катализатора развития стран, охватываемых этим уникальным проектом. В статье рассматриваются развитие экспортно-транспортного потенциала разных стран.

Определены исторические корни Республики Казахстан в Великом Шелковом пути и направления участия страны в Новом Шелковом пути. Реализация этого проекта придаст импульс для усиления и развития добрососедских отношения в разных областях: культура, логистика, создание и развитие новых производств, торговля, наука и образование.

В статье сформулировано заключение, что положительный эффект от возрождения Великого Шелкового для стран, по территории которых он проходит, зависит от:

- проработанности участия той или иной страны в проекте;*
- вовлеченности страны по всему комплексу направлений своего участия в ВШП;*
- каждая страна может получить мультипликативный эффект от согласованного, многопланового участия страны в проекте.*

Научное сотрудничество авторов этой статьи в определенной мере тоже можно рассматривать в рамках этого проекта, поскольку многие вопросы обсуждались на научных конференциях и рабочих совещаниях.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, Новый Шелковый путь, Китай, Казахстан, экспортно-транспортный потенциал, регион, экономическое сотрудничество

**Xu Linshi*¹ *V. P. Shelomentseva*²

¹Harbin University of Commerce, Harbin, China

²Toraighyrov University, Republic of Kazakhstan, Pavlodar.

Material received on 21.09.22

THE NEW SILK ROAD - MODERN COUNTRIES CONSOLIDATION PROJECT

This article discusses the development of the Silk Road in modern conditions. The Silk Road links East and West and acts as a catalyst for the development of the countries covered by this unique project. The article discusses the development of the export and transport potential of different countries.

The historical roots of the Republic of Kazakhstan in the Silk Road and the directions of the country's participation in the New Silk Road are determined. The implementation of this project will give impetus for the development and strengthen of the good-neighborly relations in various fields: culture, logistics, creation, and development of new industries, trade, science, and education.

The article concludes that the positive effect of the revival of the Great Silk Road for the countries through which it passes depends on:

- elaboration of the participation of a particular country in the project;*
- the country's involvement in the entire range of areas of its participation in the Silk Road;*
- each country may get a multiplier effect from the coordinated, multifaceted participation of the country in the project.*

The research cooperation of the authors of this article to a certain extent may be considered as part of this project, since many issues were discussed at scientific conferences and workshops.

Keywords: the silk road, China, Kazakhstan, integration, export and transport potential, region, economic cooperation.

Теруге 21.09.2022 ж. жіберілді. Басуға 30.09.2022 ж. қол қойылды.

Электронды баспа

1,14 Мб RAM

Шартты баспа табағы 7,59

Таралымы 300 дана. Бағасы келісім бойынша.

Компьютерде беттеген А. К Мыржикова

Корректор: А. Р. Омарова, Т.А. Оразалинова

Тапсырыс № 3972

Сдано в набор 21.09.2022 г. Подписано в печать 30.09.2022 г.

Электронное издание

1,14 Мб RAM

Усл.п.л. 7,25. Тираж 300 экз. Цена договорная.

Компьютерная верстка А.К Мыржикова

Корректор: А. Р. Омарова, Т.А. Оразалинова

Заказ № 3972

«Toraighyrov University» баспасынан басылып шығарылған

Торайғыров университеті

140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.

«Toraighyrov University» баспасы

Торайғыров университеті

140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.

8 (7182) 67-36-69

e-mail: kereku@tou.edu.kz

www.vestnik.tou.edu.kz