

Әнуарбек Е., Кузембаева А.Б.

**Қазақстанның  
көлік-логистикалық  
инфрақұрылымын және  
транзиттік әлеуетін  
жетілдіру мәселесі**

Мақалада Қазақстанның көлік-логистикалық инфрақұрылымына және транзиттік әлеуетіне талдау жасалған. Авторлар Қазақстанның өз транзиттік әлеуетін пайдаланудағы мүмкіндіктерін, проблемалары мен пайдасын қарастырған. Көлік-логистикалық жүйелердің транзиттік әлеуетінің жетілдірілуі отандық экономиканың шикізаттық бағыттан өңдеу салаларына бет бұру арқылы экономикалық өсуге бағытталған мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық дамуының инновациялық белсенді сценарийінің жүзеге асуын қамтамасыз етеді. Әлемдік экономиканың жаһандануы жағдайында транзиттік әлеует елдің халықаралық саудаға белсенді қатысуының маңызды шартына, көлік саласының дамуының басты факторына және мемлекеттік бюджетті толықтырудың көзіне айналуға. Бұл тұрғыда Қазақстанның халықаралық көлік жүйесінде өз транзиттік әлеуетін тиімді түрде жүзеге асыруына мемлекет территориясы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздері ықпал етуде. Қазақстанның тұрақты саяси жағдайы және жағымды инвестициялық климаты мемлекет территориясы арқылы транзиттің артықшылығын айқындайды. Қазіргі таңда Қазақстанның транзиттік әлеуеті толыққанды жүзеге асыру үшін «100 нақты қадам» атты ұлт жоспары аясында Жаңа Жібек жолын құру бойынша ауқымды инфрақұрылымдық жобалар жүзеге асырылуда.

**Түйін сөздер:** транзиттік әлеует, көлік дәліздері, Жібек жолының экономикалық белдеуі, көлік-логистикалық инфрақұрылым.

Anuarbek Y., Kuzembayeva A.B.

**Development of Kazakhstan's  
transport and logistics  
infrastructure and transit  
capacity**

The authors study the opportunities, challenges and benefits of country's transit potential and indicate the necessity for its effective realization. In the context of globalization transit transport capabilities are integral parts of country's active participation in international trade, factors of the development of transport system and sources of replenishment of the state budget. Different international transport corridors passing through the territory of the country promotes development of Kazakhstan's effective transit capacity. Kazakhstan has all the requirements to become the main logistic link due to its political and economic stability and favorable investment climate. Nowadays Kazakhstan will have unique access to world markets through implementing large scale infrastructure projects on creation of New Silk Road within the Action plan «100 steps». China's strategic initiative to build transport corridor of the New Silk Road will provide Kazakhstan with the opportunity to enter the world markets and will bring great economic benefits.

**Key words:** transit capacity, transport corridors, the Silk Road Economic Belt, transport and logistics infrastructure.

Ануарбек Е., Кузембаева А.Б.

**Совершенствование  
транспортно-логистической  
инфраструктуры и транзитного  
потенциала Казахстана**

Авторы изучают возможности, проблемы и выгоды страны от использования своего транзитного потенциала, показывают необходимость его эффективной реализации. В условиях глобализации мировой экономики транзит становится важнейшим условием активного участия страны в международной торговле, фактором развития транспортной отрасли и источником пополнения государственного бюджета. Эффективной реализации транзитного потенциала РК в международной транспортной системе способствуют международные транспортные коридоры, проходящие через территорию страны в разных направлениях. Важным преимуществом транзита через территорию РК является стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат. Реализация масштабных инфраструктурных проектов по созданию Нового Шелкового пути в рамках Плана нации «100 конкретных шагов» начительно увеличит транзитный потенциал Казахстана и создаст для республики уникальные возможности доступа на международные рынки, а также станет мощным инструментом привлечения инвестиций в регион.

**Ключевые слова:** транзитный потенциал, транспортные коридоры, Экономический пояс Шелкового пути, транспортно-логистическая инфраструктура.

**ҚАЗАҚСТАННЫҢ  
КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ  
ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН  
ЖӘНЕ ТРАНЗИТТІК  
ӘЛЕУЕТІН ЖЕТІЛДІРУ  
МӘСЕЛЕСІ**

Көліктің маңыздылығы және шикізат пен дайын өнімді тез арада сенімді тасымалдау негізгі қажеттіліктердің біріне жатады және экономиканың логикалық аксиомасы болып табылады. Бүгінгі күні әлемдік экономиканың өсуімен, көптеген жаңа тәуелсіз елдердің пайда болуымен және мемлекеттік шекаралардың орнатылуымен бұл мәселенің өзектілігі арту түсуде. Әлемдегі бірыңғай нарықтық және көлік-коммуникациялық инфрақұрылымның қалыптасуы нарықтар мен тауарларды тасымалдау жолдары үшін аймақтық және әлемдік көшбасшылар арасындағы тартысты туғызуда. Орта және ұзақ мерзімді болашақта көлік жолдарына бақылау орнатудың маңыздылығы артады деп күтілуде.

Көлік-логистикалық инфрақұрылымның дамытылуы, транзиттік әлеуеттің жетілдірілуі, оның ішінде халықаралық көлік дәліздері жобаларының дамытылуы ортақ саяси кеңістікті құруға, тарифтік және кедендік кедергілерді азайтуға мүмкіндік бере отырып, өткізу нарықтарына жеңілдетілген түрде шығуды қамтамасыз етеді. АҚШ, Қытай, ЕО сияқты әлемдік көшбасшылар Еуропа мен Азияны байланыстыратын құрлықтағы халықаралық көлік дәліздерінің нұсқаларын ұсынуы халықаралық көлік дәліздерінің саяси маңыздылығын айқындайды. Қытай өзінің Жібек жолының экономикалық белдеуі жобасын, Еуропалық мемлекеттер Еуразия елдеріне ТРАСЕКА бойынша ықпалдастықты, ал АҚШ Ауғаныстан территориясы арқылы өзінің халықаралық көлік дәлізі жобасын жүзеге асыруға талпынуда. Қазақстан көлік дәліздерін әлемдік көлік жүйесі мен әлемдік логистикалық кеңістікке қосылудың тәсілі ретінде қарастырады. Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасының негізгі мақсаты Қазақстан көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне интеграциялануын қамтамасыз ету және транзиттік тасымал көлемін екі есе өсіру болып табылады.

Қазақстанның «Нұрлы жол» атты жаңа экономикалық саясатында елдің көліктік инфрақұрылым әлеуетін арттыруға, осы арқылы жаһандық дағдарысқа қарсы шаралар түзіп, экономиканы дамытуға баса назар аударылған. Осыған орай Қазақстан территориясында мемлекет ішінде жоғарғы деңгейлі

тиімді көлік байланыстылығын, республика территориясында жүк тасымалының артуын, құрлықтағы, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмысының үйлестірілуін қамтамасыз ететін заманауи көлік-логистикалық жүйені құру жоспарланған. Сонымен қатар ел аймақтарында жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту және әлемдік көлік жүйесіне интеграциялану көзделген. Мемлекеттік бағдарламаның жүзеге асырылуы жағдайында 30 мың км жуық автомобиль жолдары мен 8,2 мың км темір жол желісі қайта жаңартылады деп жоспарланған. 2020 жылға таман темір жол желісінің 81% ахуалы жақсарады деп күтілуде.

Қазақстанның көлік-логистикалық инфрақұрылымын дамыту маңыздылығы жөнінде бірнеше стратегиялық құжаттарда көрсетілген. Атап айтқанда, Қазақстан Президенті Нұрсұлтан Назарбаев 2012 жылы Астанада шетелдік инвесторлар кеңесінің 25-ші отырысында «Жаңа Жібек жолы» атты ауқымды жобаны жариялаған болатын. Онда Елбасы Қазақстан өзінің тарихи рөлін қайта жаңғыртып, Орталық Азия аймағында ең ірі іскерлік және транзиттік хабқа айналуы керектігін баса айтқан еді. [1].

«Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» атты бағдарламада мемлекеттің экспорттық әлеуетін арттыру, хаб принципі негізінде макроаймақтар қалыптастыру, елдің шығысында логистикалық хабтың және батыс аймағында теңіз инфрақұрылымының салынуын жалғастыру қарастырылған [2].

Н.Назарбаевтың «100 нақты қадам» атты жоспарында Қазақстанның халықаралық көлік-коммуникациялық ағынына интеграциялану қажеттілігі атап көрсетілген. Жол-көлік инфрақұрылымды дамыту мақсатында стратегиялық инвесторларды тарту міндеттері қойылды, жүктердің Азиядан Еуропаға кедергісіз транзитін қамтамасыз ететін мультимодальды «Еуразиялық трансқұрлықтық дәлізін» құру бойынша жоба жүзеге асырылуда [3].

Осылайша, қазақстандық сарапшылардың пікірінше, Қазақстан Орталық Азия аймағындағы басты мемлекет бола отырып, ішкіаймақтық экономикалық байланыстардың интеграторына, капиталдар мен инвестициялар тартылатын, аймақтық өндірістер немесе халықаралық деңгейдегі қызмет көрсететін әрі Орталық Азия нарығына бағытталған әлемдегі ірі компаниялардың филиалдары орналастырылатын орталыққа айналуы мүмкін. Болашақта Қазақстан Еуропа, Азия-Тынық мұхиты және Оңтүстік Азия экономикалық жүйелерінің өзара әре-

кеттестігін қамтамасыз ететін трансқұрлықтық экономикалық көпір рөлін атқарады деп күтілуде [4].

Сондықтан бүгінгі күні Қазақстан Республикасы өз транзиттік саясатын белсенді түрде жүзеге асыра отырып, жетілдіруде және жаңа бағыттарды қалыптастырумен айналасуда. Өзінің бірегей географиялық орналасуына байланысты Орталық Азия әлемдік сауданың ең маңызды тораптарының біріне айналуы мүмкін. Осы жоспарларды іске асыру үшін ішкі және сыртқы факторлар кешенін ескеру қажет. Сыртқы факторларға тоқталсақ, Орталық Азия аймағы үшін инфрақұрылым мәселелерін шешуде геосаяси және геостратегиялық факторлар аса маңызды болып табылады. Іс жүзінде олар бәсекелестік қабілеттілікке, әлемдік шаруашылыққа интеграциялану және т.б. мәселелерге ықпал етеді.

Бүгінгі күні Орталық Азияда бірнеше бәсекелесуші геосаяси жоба жүзеге асуда. Олардың бірі ретінде Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасын атап өтуге болады. Қытайдың қарқынды дамып келе жатқан экономикасы мен оның негізгі сауда әріптесі Еуропалық Одақ Қазақстанның транзиттік және экспорттық-импорттық мүмкіндіктерінің дамуына алғышарттар тудыруда. Оңтүстік-Шығыс, Оңтүстік және Шығыс Азия елдерінің Еуропамен қалыптасқан белсенді сауда-экономикалық қатынастары Орталық Азия елдерінің көлік коммуникацияларын пайдалануға, сонымен бірге Транссібір магистралі мен Оңтүстік теңіз жолына баламалы құрлық жолын құруға мүмкіндік береді. Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия бағытындағы транзиттік ағындар 330 – 400 млрд АҚШ долл бағалануда және осы ағындардың 20% Қазақстан арқылы өтуі мүмкін. Жаңа жібек жолы жобасы болашақта Оңтүстік-Шығыс Азиядан Еуропаға қарай өтетін теңіз жолына бәсекелес бола алады [5].

Жобаның негізгі мақсаты – экономикалық факторлар ағынын ынталандыру, Азия, Африка және Еуропа арасындағы байланыстарды нығайту арқылы ресурстарды бөлісу және терең нарықтық интеграцияға себептесу. Әрбір мемлекет Жібек жолының экономикалық белдеуіне өз үлесін қоса алады. Бұл белдеу 8 мемлекеттің 24 қаласы арқылы өтеді деп жоспарлануда.

Алдын ала жасалған бағалауға сәйкес, Жібек жолының экономикалық белдеуі әр мемлекеттің мүдделерін қанағаттандыруы тиіс. Жоба жаңа әлемдік көшбасшылардың пайда болуына бейімделген және бұл экономикасы дамыған

инновациялық орталықтарының туындауына белсенді түрде ықпал етеді. Көптеген зерттеушілердің пікірінше, Қытайдың аталмыш жобаны ұсынуы бірнеше себептермен негізделеді:

*Біріншіден*, экономикалық даму және аймақтық экономикалық ынтымақтастықты кеңейту мәселелері тұрғысынан қарағанда Қытай экономикалық құрылымды қайта құруда және экономикалық өсуді ынталандыру үшін жаңа сыртқы жолдарды белсенді түрде іздестіруде. Сондықтан Қытай үшін ТМД мемлекеттері жақын көршілері және маңызды әріптестер ретінде аса маңызды екендігі күмән туғызбайды.

*Екіншіден*, Оңтүстік Қытай теңізі аймағындағы территориялық дау Қытай және Оңтүстік Шығыс Азия елдері арасындағы тұрақсыз қатынастардың орнауына әкелді және бұл Қытайдың Еуразияға баса назар аударуына итермелеген басты себеп ретінде қарастырылады.

Үшіншіден, Жібек жолының экономикалық белдеуі Ресей және Орталық Азия елдері арасындағы экономикалық ынтымақтастықтың дамуына және ШЫҰ аясындағы аймақтық интеграцияның ілгерілетілуіне жаңа серпін береді деп күтілуде [6].

Жаңа Жібек жолы концепциясы бірыңғай инфрақұрылым, саяси ұйғарысушылық, валюталық-қаржы ағындар, сауда байланыстары, гуманитарлық қатынас сияқты бес өзара байланысқан элементтер арқылы жүзеге асырылуда. Жібек жолының экономикалық белдеуі жөніндегі әрекет ету жоспары бірінші кезекте жаңа көлік желілерін салуды және қолданыстағы желіні жаңғыртуды қарастырады. Көлік тораптарын салуға инновациялық технологиялар тартылады. Болашақта жоғары жылдамдықты магистральдардың ғаламдық көлік жүйесіне қосылу жоспарлануда. Соңғы жылдары Қытай осы бағытта көп жетістіктерге қол жеткізіп, автомобиль жолдарын салу саласында әлемдік көшбасшыға айналды.

Жібек жолының тұжырымдамасын қаржыландыру үшін түрлі қаржы механизмдері құрылуда. Олардың ішінде, жарғылық капиталы 100 доллар инфрақұрылымдық инвестициялардың Азиялық банкі (АІВ), жарғылық қоры 40 млрд доллар құрайтын Жібек жолы қоры бар. Бұл институттардың құрылуы Жібек жолы мемлекеттерінде көпжақты ықпалдастықты нығайтуға себептеседі. Бұл энергетика, көлік, коммуникациялар және экономиканың басқа да салаларында бірлескен жобаларды қаржыландыруға мүмкіндік береді.

Соңғы жылдары бұл бастама концепциядан ірі халықаралық жобаға ұласып, тек Қытай үшін ғана емес, Ұлы Жібек жолы бойында орналасқан барлық мемлекеттер үшін, оның ішінде Қазақстан Республикасы үшін де экономикалық тұрғыдан қызығушылық туғызуда. Еуропамен, Ресеймен, Түркиямен және Иранмен сауда-экономикалық қатынасты кеңейтуде Орталық Азия аймағы алдыңғы қатарға шығады.

Қазақстан мен Қытайдың сауда-экономикалық және инвестициялық қарым-қатынасы екі ел стратегиялық әріптестігінің маңызды материалдық іргетасы болып табылады және бұл ынтымақтастық өзара бірін-бірі толықтыруымен және қарқынды дамуымен сипатталады.

Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасы және Қазақстанның «Нұрлы Жол» атты жаңа экономикалық саясаты өз мазмұны бойынша бірін-бірі толықтыруда, өйткені олар инфрақұрылымды, оның ішінде көлік пен коммуникацияларды дамытуға бағытталған.

Қазақстандық сарапшылардың пікірінше, бұл үйлесімді стратегиялық бастамаларды бірлесе отырып, жүзеге асырудың арқасында Қазақстанның экономикалық дамуына синергетикалық тұрғыдан қарағанда елеулі түрде ықпал етеді. Бұл ұлттық экономиканың әртараптандырылуына, индустрияландырылуына және жаңғыртылуына себептеседі [7].

Қазақстан және басқа да Орталық Азия елдері үшін Қытайдың «Жібек жолы экономикалық белдеуі» бастамасы айтарлықтай перспективті болып табылады. Бұл жоба аймақтық еңбек бөлінісі мен ықпалдастық, халықаралық бизнес пен инвестициялар, тауар және қызмет көрсету саудасын дамыту, жаңа жұмыс орындарын ашу үшін үлкен мүмкіндіктер туғызады.

Қытай басшылығы өз жағынан Қазақстанды Орталық Азиядағы басты және перспективті сауда-экономикалық әріптес ретінде қарастырады. Қазақстанның аймақтағы неғұрлым серпінді даму үстіндегі мемлекет ретіндегі мәртебеге иеленуі, Қытай мен Орталық Азия елдері арасындағы сауда айналымының 70% Қазақстанға тиесілі болуы екі жақ диалогының нығаюына және ынтымақтастық тетіктерінің дамуына мүмкіндік берді.

Сонымен қатар Қазақстан Қытай мен Еуропалық одақ арасындағы жалпы тауар айналымындағы транзиттік жүк көлемін 8 пайызға дейін ұлғайта алады. Түрлі сарапшылар мен экономистердің пікірінше, 2020 жылға қарай Қытай мен Еуропалық одақ арасындағы сыртқы сауда

көлемі қазіргі 500 млрд доллардан 800 млрд долларға дейін ұлғая алады. Бұған қоса, Қытай мен Еуропа арасындағы жүк тасымалының үлесі де 170 млн тоннаға дейін артады. Осы ретте жаңа көліктік жобалар Қазақстанға транзиттік жүк тасымалы көлемін арттыруға мүмкіндік береді. Сарапшылардың пайымынша, Қытай мен ЕО арасындағы жалпы тауар айналымындағы еліміздің транзиттік әлеуеті 8 пайызды құрайды [8].

Жібек жолы экономикалық белдеуі аясында Қытайдан Еуропаға өтетін транзиттік дәліздерді шартты түрде үш топқа бөлуге болады: Солтүстік жол (құрлықтағы экономикалық жол), Теңіз жолы (Теңіз жібек жолы) және Оңтүстік жол. Солтүстік жол Қытай, Қазақстан және Ресей территориялары арқылы өтетін бағыттарды қамтиды. Олардың ішінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік дәлізі бар. Қытай өз бөлігінің құрылысын 2011 жылы аяқтады. Қазақстан жолдың өз бөлігін 2016 жылы аяқтауды көздеп отыр. Басқа бағдар Үрімші – Достық – Омбы – Мәскеу – ЕО елдері бағытында өтеді. Жібек жолы экономикалық белдеуінің теңіз бағдарына Қазақстан территориясы арқылы Каспий және Қара теңізге шығатын бағыттар кіреді. Оңтүстік жол келесі бағыттарды қамтиды: 1) Үрімшіден Ақтау порты арқылы ЕО-ға қарай; 2) Үрімшіден Қазақстан және Орталық Азия территориясы арқылы Иран мен Түркияға қарай.

Аталған бағыттарда Қазақстан өз транзиттік мүмкіндіктерін, атап айтқанда өзінің географиялық ерекшеліктерін, яғни Еуразияның орталығында орналасуын және Қытайға жақындығын пайдалана алады. Қазақстанның ірі іскерлік транзиттік хаб ретінде қалыптасуы мемлекеттің әр облысында стратегиялық жағынан маңызды орталықтардың болуымен (батыста Ақтау теңіз порты, оңтүстікте Алматы, солтүстікте Астана, шығыста «Хоргос – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы), кең ауқымды көлік-логистикалық тораптардың дамуымен айқындалады. Қазақстандағы әртараптандырылған көлік-логистикалық жүйенің болуы жылжымалы құрамды пайдалану тиімділігін және тасымалдау сапасын арттыра алады және көлік-логистикалық шығындарды азайта алады.

Дегенмен, Жібек жолы экономикалық белдеуінің қалыптасуына кедергі келтіретін факторларды атап өтуге болады:

- Жібек жолы бойында орналасқан мемлекеттердің әлеуметтік-экономикалық дамуының және халқының тұрмыс деңгейінің әртүрлілігі;
- Орталық Азиядағы көлік-логистикалық инфрақұрылымның жеткілікті түрде дамымауы;
- көлік-экспедициялық қызмет көрсетудің төмен деңгейі;
- теміржол жылжымалы составының пайдаланылуының төмен деңгейі;
- жергілікті бизнестің халықаралық бәсекелестікке және сыртқы нарыққа шығуға дайын болмауы [7].

Қазақстан үшін қауіп-қатердің бірі ретінде қытай компанияларының инвестициялық жобаларының, негізінен мұнай және газ салалармен байланысты болғандықтан республика экономикасының шикізаттық бағытының сақталуы атап көрсетіледі.

Қорыта айтқанда, Қазақстанның транзиттік әлеуеті Азиядан Еуропаға қарай өтетін баламалы құрлық жолымен байланыстырылады. Қазақстан территориясы арқылы өтетін аталған құрлық жолдарының артықшылықтары Ресей, Закавказье және Орталық Азия елдері, Иран арқылы ЕО елдеріне қарай өтетін жүк тасымалы жолдарының вариативтілігімен, жеткізу жылдамдығымен, теңіз жолдарына қарағанда арақашықтықтың қысқаруымен, Еуразиялық экономикалық одақтың құрылуы нәтижесінде Қытай және ЕО арасында бірыңғай кедендік шекараның болуымен, қолданыстағы халықаралық көлік дәліздерінің жұмыс жасауымен айқындалады.

Қазақстанның көлік инфрақұрылымы заманауи көлік технологияларын пайдалануда артта қалуда және технологиялық жаңғыртуды талап етеді. Бұл тұрғыда келесі факторлар Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін толыққанды пайдалануға мүмкіндік береді: Еуразиялық экономикалық одақ елдерінің транзиттік мүмкіндіктерінің бірігуі, көлік рәсімдері бюрократиясының біршама шектелуі, логистикалық негіздің дамуы, көлік шығындарының азайтылуы, т.б.

#### Әдебиеттер

1. Заключениеное слово Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов. 22.05.2012 г. // [http://www.akorda.kz/ru/speeches/external\\_political\\_affairs/ext\\_speeches\\_and\\_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in](http://www.akorda.kz/ru/speeches/external_political_affairs/ext_speeches_and_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in)

- 2 Послание народу Казахстана. Нұрлы жол – путь в будущее // <http://www.kazpravda.kz/articles/view/nurli-zhol--put-v-budushchee/>
- 3 Сто конкретных шагов Президента Н. Назарбаева // <http://www.zakon.kz/4713070-sto-konkretnykh-shagov-prezidenta.html>
- 4 Ибраимова Ш.А. Развитие трансконтинентальной инфраструктуры Республики Казахстан // <http://www.economy.kz/files/>
- 5 Бутырина Н. Интеграция Казахстана в мировую транспортную систему // Вестник КазАТК. – 2013. – №6 (85).
- 6 Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнёры? // [http://observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf)
- 7 Нурсеитов А.А. Экономический пояс шелкового пути: возможности и перспективы // <http://yvision.kz/post/520219>
- 8 Қазақстан Қытай мен ЕО арасындағы транзиттік жүк көлемін 8 пайызға дейін ұлғайта алады // <http://www.inform.kz/kaz/article/2712869>

#### References

- 1 Zaklyuchitelnoye slovo Prezidenta Respubliki Kazakhstan Nazarbayeva N.A. na 25-m zasedanii Soveta inostrannykh investorov 22.05.2012г. // [http://www.akorda.kz/ru/speeches/external\\_political\\_affairs/ext\\_speeches\\_and\\_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in](http://www.akorda.kz/ru/speeches/external_political_affairs/ext_speeches_and_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in)
- 2 Poslaniye narodu Kazakhstana. Nurly zhol – put' v budusheye // <http://www.kazpravda.kz/articles/view/nurli-zhol--put-v-budushchee/>
- 3 Sto konkretnykh shagov Prezidenta Nazarbayeva N.A. // <http://www.zakon.kz/4713070-sto-konkretnykh-shagov-prezidenta.html>
- 4 Ibraimova Sh.A. Razvitiye transkontinental'noy infrastruktury Respubliki Kazakhstan // <http://www.economy.kz/files/>
- 5 Butyrina N. Integraciya Kazakhstana v mirovuyu transportnuyu systemu // Вестник КазАТК.–2013.–№6 (85).
- 6 Van Chusun', Van' Tcinsun'. Proekty «Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti» i EAES: konkurenty ili partnery? // [http://observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf)
- 7 Nurseitov A.A. Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti: vozmozhnosti i perspertivy // <http://yvision.kz/post/520219>
- 8 Kazakhstan Kytai men EO arasyndagy tranzittik zhuk kolemin 8 payizga deyin ulgaita alady // <http://www.inform.kz/kaz/article/2712869>