

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті

УДК 94 (514) "1949/2015"

Қолжазба құқығында

МАДИЕВ ДАНИЯР ӘРІПБАЙҰЛЫ

ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағын дамыту саясаты (1949-2015)

6D020900 – Шығыстану (тарих ғылымдары)

Философия докторы (PhD)
дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми кеңесшілер:
Тарих ғылымдарының докторы,
профессор Н. Мұқаметханұлы

Шетелдік кеңесші:
PhD докторы,
профессор Чжао Цюаньшэн
АҚШ, Вашингтон қаласы

Қазақстан Республикасы
Алматы, 2020

МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	3
КІРІСПЕ	4
1 ҚХР-дың ШЕКАРА АЙМАҒЫН ДАМУ СЯСАТЫН ЗЕРТТЕУДІҢ ТЕОРИЯСЫ МЕН МЕТОДОЛОГИЯСЫ	21
1.1 Шекара аймағын зерттеудің теориялық және әдіснамалық негіздері	21
1.2 Солтүстік-батыс Қытай шекара аймағын игерудің саяси-экономикалық мәні	32
1.3 ҚХР-дың шекара өңірін әлеуметтік экономикалық дамыту шаралары	39
2 ШЕКАРА АЙМАҒЫН ИГЕРУДІҢ ЭВОЛЮЦИЯСЫ	53
2.1 ҚХР-дың алғашқы жылдарындағы шекара аймағындағы әлеуметтік-экономикалық өзгерістер (1949-1966 жж.)	53
2.2 ҚКП-ның «Мәдени революция» кезеңіндегі шекара аймағында қолданған саясаты (1966-1978 жж.)	68
2.3 Реформа жылдарындағы шекара аймағының әлеуметтік экономикалық дамуы (1978-1991 жж.)	75
3 ҚЫТАЙДЫҢ СОЛТҮСТІК-БАТЫС ШЕКАРА АЙМАҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ КЕЗЕҢДЕГІ ГЕОСЯСИ, ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ ОРНЫ	87
3.1 ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағының халықаралық қатынастардағы маңызының артуы. «Бір белдеу-бір жол» жобасының шекара өңірін дамытудағы рөлі	87
3.2 Солтүстік-батыс шекара аймағының халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытудағы орны	94
3.3 Солтүстік-батыс шекара аймағындағы инфрақұрылым жүйесінің дамуы	105
4 ШЕКАРА ӨҢІРІНДЕГІ ЕРКІН ЭКОНОМИКАЛЫҚ АЙМАҚТАРДЫҢ ҚЫТАЙ МЕН ҚАЗАҚСТАН ҚАТЫНАСЫНДАҒЫ МАҢЫЗЫ	115
4.1 Қытайдың Қорғас еркін экономикалық аймағының қалыптасуы	115
4.2 Қазақстанның шекара өңіріндегі еркін экономикалық аймақтары	128
4.3 Шекара шебіндегі еркін экономикалық аймақтардың екі ел қатынасындағы орны мен рөлі	141
ҚОРЫТЫНДЫ	150
ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ	155

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ҚХР – Қытай Халық Республикасы

ҚР – Қазақстан Республикасы

ҚКП – Қытай коммунистік партиясы

ҚКП ОК – Қытай коммунистік партиясы Орталық комитеті

ШҰАА – Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы

ҚСЗИ – Қазақстанның стратегиялық зерттеулер институты

СЗА – Саяси зерттеулер агенттігі

ДСҰ – Дүниежүзілік сауда ұйымы

ЕО – Еуропалық Одақ

ЖІӨ – Жалпы ішкі өнім

ОА – Орталық Азия

ТМД – Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы

ШЫҰ – Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы

АЭА – Арнайы экономикалық аймақ

ТАТМ – Трансазиялық теміржол магистралі

АТА – Азия-Тынық мұхит аймағы

КІРІСПЕ

Жұмыстың жалпы сипаттамасы. Диссертациялық зерттеу жұмысында ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағында қолданған әлеуметтік-экономикалық даму саясаты және Батыс аймақты қауырт игеру стратегиялық жоспарының жүзеге асуы, шекара бойындағы ҚХР мен ҚР сауда-экономикалық байланыстарының дамуы мен перспективасы қарастырылады.

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. 1978 жылы өткен ҚКП ОК XI шақырылымы 3-Пленумының шешімдеріне байланысты ҚХР әлеуметтік экономикалық дамуының жаңа кезеңіне қадам басты. Қытай дәстүрлі социалистік экономикалық жүйеге реформа жасау арқылы әлемдік экономикаға ықпал жасайтын деңгейге көтерілді. Ел билігінің батыс елдеріне қарай ашылу стратегиясын ұсынуы, елдің батыс аймағының экономикалық даму деңгейін арттырудың және сыртқы әлемге жан-жақты ашылудың маңызды мүмкіндігі болды.

Реформаның алғашқы жылдарында басымдық берілген оңтүстік-шығыс теңіз жағалауындағы аудандардың даму қарқыны артып, елдің басқа өңірлерімен, әсіресе батыс аймақтағы провинциялармен арадағы әлеуметтік-экономикалық даму деңгейі алшақтай түсті. Осы тұста елдің Батыс өңірін дамыту жоспары қолға алынды. Әлеуметтік және экономикалық дамудың басымдылығын Оңтүстік-шығыс Қытайдан Солтүстік-батыс және орталық аудандарға біртіндеп көшіру жобасы жасалды. Бұл жоба 1992 жылы ҚКП-ның XIV съезінде және Бүкілқытайлық Халық өкілдері жиналысының 7-ші шақырылымның сессиясында ресми түрде ұсынылды. Цзян Цзэминь баяндамасында теңіз жағалауындағы аудандардың дамуындағы қарқынды сақтай отырып, Қытайдың Орталық және солтүстік-батыс өңірлерінің өнеркәсіптік өсуін ынталандыру қажет екенін атап өтті [1, 350]. Теңіз маңындағы және ішкі аудандардың экономикалық және мәдени дамуындағы алшақтықты жою елдің табиғи байлықтарын неғұрлым толық және ұтымды пайдаланудың, жалпыұлттық экономикалық кеңістік құрудың маңызды шарты ретінде ғана емес, мемлекеттің аумақтық тұтастығын нығайтудың және әлеуметтік әділдік қағидатын іске асырудың маңызды факторы ретінде де қарастырылды.

1999 жылдың маусымында Үкіметтің ұсынған «Батысты қауырт игеру» жоспары өңірді дамыту саясатын іске асырудың басталуын анықтады. 1999 жылдың қараша айында мемлекеттік жоспарлау комиссиясының бағдарламасының бірінші нұсқасы дайындалды. 2000 жылы батыс аумақтарын дамыту жөніндегі топ құрылды және осы жылдың қазан айында қабылданған ҚХР-ның экономикалық және әлеуметтік дамуының Оныншы бесжылдық жоспарына сәйкес, Батыс Қытайдың дамуын жүзеге асыру стратегиясы басым бағыттардың бірі болып танылып, іске асырыла басталды.

Батыс аймақты игеру жоспарын іске асыруда шекара бойындағы ашықтықты кеңейтудің маңызы зор. Соңғы жылдары көрші елдердің даму қарқыны айтарлықтай жылдамдады, Қытайдың көрші елдермен өңірлік ынтымақтастығы және шекара маңындағы саудасының белсенділігі артты.

Шекараны ашу стратегиясын іске асыру және «шекараны жақсарту және адамдарды байыту» үшін шекаралық экономикалық белдеуді құру батыс өңірдің дамуына жәрдемдесу және үлкен халықаралық саяси және әлеуметтік маңызы бар этникалық аймақтың экономикалық дамуын жеделдету үшін маңызды шара және сөзсіз талап болып табылады.

Елдің Батыс аймағын игеру стратегиясын жүзеге асыру барысында, партия басшылығы Қытайдың солтүстік-батыс өңірінің әлеуметтік-экономикалық дамуына ерекше көңіл бөліп отыр. Географиялық тұрғыда, бұл аймаққа ҚХР-дың дамуында стратегиялық маңызы ерекше бес әкімшілік-территориялық бірлік – Ганьсу, Шэньси, Цинхай провинцияларымен қатар, Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданы мен Нинся-Хуэй автономиялық ауданы кіреді. Аталған әкімшілік-территориялық бірліктердің ішінде тек ШҰАА ғана көршілес мемлекеттермен ортақ шекарасы бар. Шыңжаңның 5600 шақырымнан аса шекара желісінің 1700 км қашықтықты қамтыған бөлігі бір ғана Қазақстан Республикасының аумағымен шекараласады. Осы тұрғыда айта кету керек, Қазақстанмен шекаралас, ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағында орналасқан Іле-Қазақ автономиялық облысына қарасты Іле, Тарбағатай және Алтай аймақтарының, сонымен қатар, Бұратала-Моңғол автономиялық облысының аумағымен шектелетін шекара аймағын дамыту саясаты және Қазақстанмен сауда-экономикалық байланыстары диссертациялық жұмыстың зерттеу пәні ретінде анықталды.

Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы – Қытайдың солтүстік-батыс шекара өңірінде орналасқан стратегиялық маңызы зор әкімшілік-аумақтық бірлік. Шыңжаңның шекара өңірі арқылы көрші мемлекеттермен көлік-транзиттік байланыс орнатудың әлеуеті зор. Шыңжаң ертеден-ақ Қытайдың Батысқа ашылған қақпасы іспеттес. Дегенмен, аумақтың ел орталығы мен дамыған аймақтарынан алшақтығы, басқа өңірлерден салыстырмалы түрде оқшаулығы, партия басшылығы мен орталық үкіметтен осы аймақта өзінің саяси және экономикалық басшылығын қамтамасыз ету, мемлекеттің тұтастығын сақтау тұрғысында өзіне ерекше көңіл бөлуді қажет етеді.

2000 жылы басталып, 2050 жылға дейін жоспарланған «Батысты қауырт игеру» мемлекеттік бағдарламасының Қытайдың батыс аймақтары үшін, оның ішінде Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуында маңызы зор. Бағдарлама, жалпы мемлекеттік деңгейде экономиканың одан әрі өсуіне қосымша серпін беріп қана қоймай, сонымен қатар, Қытайдың Шығысы мен Батысы арасындағы әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіндегі аймақтық айырмашылықты жоюға ықпал етеді. Аймақаралық теңсіздікті жою Шыңжаңдағы қауіпсіздікті тұрақтандыруда өте маңызды, өйткені аймақтар арасындағы даму деңгейіндегі алшақтық, өңірдегі әлеуметтік және этникалық шиеленістің туындау себептерінің бірі болып табылады.

Соңғы жылдары ҚКП басшылығы елдің аймақтық даму стратегиялық жоспарын жүзеге асыру мақсатында халықаралық саяси-экономикалық бағдарламаларды қолға алуда. Осындай бағдарламалардың қатарында, 2013 жылы қыркүйек айында, ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин Қазақстанға жасаған

сапары барысында, аймақтық экономикалық дамытуды жүзеге асырудың механизмі ретінде ұсынған «Бір белдеу - бір жол» стратегиялық бағдарламасын атауға болады. Оның айтуынша, Қытай мен Орталық Азия аймағында орналасқан мемлекеттердің мүддесі ортақ. Осыған байланысты Си Цзиньпин Евразия аумағында ынтымақтастықтың жаңа үлгісіне көшуге, бірлесе отырып «Жібек Жолы экономикалық белдеуін» жүзеге асыруға шақырды. Си Цзиньпиннің айтуынша, көрші мемлекеттерге қатысты сыртқы саясатты табысты ілгерілету Қытайдың дамуы үшін қолайлы орта қалыптастырады, ал Қытайдың бейбіт дамуы, өз кезегінде көрші мемлекеттерге бірлесе өркендеуді жүзеге асыруда үлкен пайда әкеледі. Қытай басшылығының ұсынысы Қытайдың солтүстік-батыс аудандарын дамытуды ынталандыруға, Қытайдың батыс және шығыс аудандарының дамуындағы теңгерімсіздік мәселесін жоюға, Қытайдың Батыстағы мемлекеттерге ашықтығын кеңейту арқылы елдегі артық өндірістік қуаттарды шетелге шығару проблемасын шешуге, тауарлар мен капиталды экспорттау үшін Еуразия құрылысындағы жаңа нарықтарды игеруге көмектеседі деп қарастырылуда.

Бүгінгі таңда, ҚХР Солтүстік-батыс шекара өңірін дамыту стратегиялық жоспарын жүзеге асыруда. Аталған аймақтың стратегиялық маңыздылығын айқындау, Қазақстанмен шекаралас өңірдің әлеуметтік-экономикалық дамуы, инфрақұрылымының жақсаруы, халықаралық сауда-экономикалық байланыстарын ұлғайту саясаты мен жүзеге асыру практикасының еліміз үшін тиімді және тиімсіз тұстарын зерттеу, диссертациялық тақырыптың өзектілігін айқындайды.

Диссертациялық зерттеудің нысаны. Халықаралық интеграция контекстіндегі аймақтық саясат пен шекара аумақтарындағы қазіргі саяси, экономикалық және инфрақұрылым жүйесінің дамуындағы басты тенденциялары мен негізгі ерекшеліктері.

Зерттеу пәні. ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағын дамыту саясаты және Қазақстанмен сауда-экономикалық байланыстары диссертациялық жұмыстың пәні болып табылады.

Зерттеу жұмысының мақсаты мен міндеттері. ҚХР-дың Батыс аймақты дамыту стратегиясының аясында Шыңжаң мен оның солтүстік-батыс шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық даму ерекшеліктерін анықтау. Осы мақсатқа жету үшін, келесідей **міндеттерді** орындау көзделеді:

- ҚХР-ның солтүстік батыс аймағының, шекара аумағының географиялық және әлеуметтік саяси жағдайының ерекшеліктерін анықтау;
- ҚКП-ның елдің солтүстік батыс аймағын дамыту саясатының эволюциялық даму үдерісінің заңдылықтарын анықтау;
- Шекаралық аумақтағы әлеуметтік экономикалық дамудың кезеңдері мен ерекшеліктеріне талдау жасау;
- Шекаралық аумақтың инфрақұрылым құрылысын дамытудың саяси және экономикалық сипатын айқындау;

- Шыңжаңдағы өндірістік-құрылыс корпусының (бинтуань) өлкенің саяси және шаруашылық өміріндегі орны мен рөліне талдау жасау;
- ҚКП-ның батыс аймақты - Шыңжаңды қауырт игеру стратегиясын іске асыру механизмдерін және оның аймақтың әлеуметтік-экономикалық дамуына ықпалын қарастыру;
- Қытай шекара аймағының дамуы мен ҚХР-ҚР шекара бойындағы сауда-экономикалық байланыстарының даму ерекшелігін анықтау.

Зерттеудің теориялық және әдіснамалық негіздері. Ғылыми зерттеулердің логикалық үйлесімділігін қамтамасыз ететін қолданбалы әдіснаманың негізі - шекаралық аймақтардың әлеуметтік-экономикалық дамуын басқару тетігін қалыптастыру және іске асыру жүйесін зерттеудің ғылыми әдісі ретінде жүйелік талдау қолданылды. Диссертацияны дайындау кезінде автор себеп-салдарлық қатынастар принциптерін ұстана отырып, аймақтық және халықаралық әлеуметтік-экономикалық қатынастарды дамыту саласындағы қытай және ресей ғалымдарының тұжырымдарына сүйенді. Тапсырмаларды шешу үшін салыстырмалы-географиялық, факторлық және типологиялық жалпы ғылыми және жеке зерттеу әдістері қолданылды. Жұмыстың теориялық және әдіснамалық базасын мерзімді басылымдағы тиісті монографиялар мен жарияланымдарда, сондай-ақ осы мәселе қаралған ғылыми конференциялар мен семинарлардың материалдары мен ұсынымдарында көрініс табатын аймақтық экономиканы талдау бөліміндегі отандық және шетелдік авторлардың теориялық-тұжырымдамалық жұмыстары құрайды.

Шекаралас аймақтарды зерттеудегі әлемдік экономикалық тәсілдер жүйесінде интеграциялық тәсілді бөліп көрсетуге болады. Интеграциялық теорияларды жақтаушылар тұрғысынан шекаралас аймақтар екі немесе одан да көп елдердің ұлттық экономикалық кеңістігін қоса алғанда, «үлкен экономикалық кеңістіктер» құрылысында табиғи құрылымдар ретінде әрекет етеді. Елдердің өзара іс-қимылының еуропалық тәжірибесі көрсеткендей, шекаралас өңірлер жанындағы ынтымақтастық жаңа аумақтық құрылымдар-еуроаймақтар құруға алып келді. Мұндай аймақтардың қызметі мемлекеттік шекараларды әкімшілік шекараларға айналдыру үрдісін жеделдетеді» [2], - деп атап өтті проф.Л.Б. Вардомский.

Әлемдік экономикалық көзқарас пен ұлттық аймақтық экономика тұрғысынан шекаралас аймақтарды зерттеудің түйіскен жерінде саяси-географиялық тәсіл ерекшеленеді. Ол лимнологияға негізделген. Лимнология зерттеу нысаны ретінде шекараларды анықтайды және шекаралардың морфологиясын және шекаралардағы қазіргі саяси жағдайды, елдердің іргелес аймақтарында саяси келіспеушіліктер мен қақтығыстардың пайда болу тарихын, шекаралардың жіктелуін қарастырады. В.А.Колосов географиялық лимнология шеңберіндегі халықаралық шекаралардың қалыптасуы мен эволюциясы процестерін зерттеудің бірнеше тәсілдерін анықтады[3]. Шекараларды зерттеудің дәстүрлі тәсілдеріне тарихи картографиялық, жіктеу, функционалдық және географиялық және саяси зерттеулер жатады. Тарихи-

генетикалық әдісті пайдалану ШҰАА-ның тарихи дамуын сипаттауға және болып жатқан оқиғалардың себеп-салдарлық байланыстарын анықтауға және өңірдің одан әрі дамуы туралы қорытынды жасауға мүмкіндік берді. Тарихи-салыстырмалы әдісті пайдалану Шығыс, Батыс провинциялары мен Шыңжаңды дамытуға қолданылатын стратегиялардағы айырмашылықтарды анықтауға мүмкіндік берді. Қытайдың экономикасы мен саясатындағы ШҰАА орнын талдау кезінде жүйелік әдіс қолданылды.

Жұмыс барысында сондай-ақ, тарихи, саяси, компаративистік әдістері пайдаланылды, ол таңдалған тақырыптың тарихи, саяси, халықаралық және аймақтық-экономикалық аспектілерін біріктіретін пәнаралық ауқымын қамтиды. Сонымен қатар, диссертация жұмысында эмпирикалық тәсілдер қолданылды: сандық әдіс және болжау тәсілі. Зерттеу әдістемесі сондай-ақ, орыс, ағылшын, қытай тілдеріндегі статистикалық деректерді, жалпы ғылыми және мамандандырылған жұмыстарды жинау мен зерделеуді қамтиды.

Қазақ-қытай сауда-экономикалық байланыстарының жағдайы мен одан әрі дамуын зерттеуде статистикалық әдіс қолданылды. Бұл әдіс ҚХР мен ҚР-ның экономикалық мүмкіндіктерін саралай отырып, болашақ даму жолында экономикалық әріптестік әлеуетін зерделеуге мүмкіндік берді. Сонымен қатар, зерттеу тақырыбын толыққанды ашу үшін деректер мен ақпараттарды сыни тұрғыдан талдау, жинақтау және сұрыптау әдістері кең қолданылды.

Зерттеудің хронологиялық шеңбері зерттеу жұмысының мақсат – міндеттерімен анықталады. Ол 1949 жылдан бастап 2015 жыл аралығындағы солтүстік-батыс шекара өңірінің әлеуметтік дамуын қамтиды.

Зерттеудің деректік базасы. Зерттеу жұмысын жүргізу барысында тақырыпқа байланысты қытай, орыс, қазақ және ағылшын тілдерінде жарық көрген тарихи материалдар, мемлекеттік маңызы бар құжаттар, мұрағат деректері, статистикалық мәліметтер және баспасөз беттерінде жарияланған мәліметтер кеңінен қолданылды. Диссертация жұмысын жазуда пайдаланылған деректерді маңызы мен құндылығына қарай бірнеше топқа бөліп қарастыруға болады.

Дерек көздерінің **бірінші** тобына ҚХР Конституциясы, мемлекеттің заңнамалық актілері мен қаулылары, Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы мен шекара өңіріне қатысты қабылданған ҚКП Орталық комитеті мен Мемлекеттік кеңестің шешімдері, Қытай коммунистік партиясы съездері мен пленумдарының материалдары, «Батысты қауырт игеру» бағдарламасын жүзеге асыруға бағытталған заңдық құқығы бар актілерді жатқызуға болады. Аталған құжаттар ҚХР құрылған уақыттан бастап елде және оның аймақтарында орын алған саяси-әлеуметтік, экономикалық өзгерістерді саралауда, жалпы Шыңжаң мен оның шекара өңірінің даму эволюциясын зерттеуде терең мағлұмат беретін құнды деректер болып табылады. Нақтырақ айтар болсақ, 1949 жылы қараша айының соңында Пекин қаласында өткен Қытайдың Халықтық Саяси кеңесінің алғашқы сессиясында ҚХР Орталық халық үкіметін құру туралы қабылданған Заң және конституциялық күші бар «Бас бағдарламаның» ҚХР құрылған алғашқы кезеңдегі партияның саяси

қадамын саралауға көп көмегі тиді. «Бас бағдарлама» 1954 жылы ҚХР Конституциясы қабылданған уақытқа дейін елдің Ата Заңы қызметін атқарды. Осы бағдарламада көтерілген «Әрбір аз санды ұлт тығыз қоныстанған аймақта ұлттық өңірлік автономия құру жүзеге асырылады» деген ұстанымға сәйкес, 1952 жылы 22 ақпанда ҚХР Мемлекеттік әкімшілік кеңесі ұлттық саясат және ҚХР ұлттық мемлекет құрылысы мәселесіне қатысты «Қытай Халық Республикасында ұлттық автономиялық аудандар құруды жүзеге асырудың негізгі принциптері» деп аталатын нормативті акт қабылдады. «Негізгі принциптер» автономиялық аудандар құру тәртібін, ұлттық автономиялық аудандардың әкімшілік органдарының тәуелсіздік құқығын, ұлтаралық қатынасты және жоғары тұрған органдардың автономиялық құрылымдармен өзара байланысын реттеді [4].

Жаңа құрылған мемлекеттегі алғашқы маңызды қадам ретінде, ауыл шаруашылығын реформалауға бағытталған «Қытай Халық Республикасының жер реформасы туралы Заңын» атауға болады. Заңға сәйкес атқарылған шаралардың нәтижесінде, Шыңжаңның ауыл шаруашылығы саласында экономикалық өрлеуге бастаған айтарлықтай қадамдар жасалды.

Сонымен қатар, осы топқа жататын құжаттардың арасында ҚКП Орталық комитетінің, Мемлекеттік кеңестің, аудандық және жергілікті партия комитеті мен халықтық үкіметтің қабылдаған шешімдері маңызды орын алады. Партия билігінің ҚХР-дың даму тарихының түрлі кезеңдерінде қабылдаған «Ауыл-қыстақтарда Халық коммунасын құру туралы қарары», «Жастарды шекара өңірі мен ұлттық аймақтардағы социализм құрылысына аттандыру туралы шешімі», 1978 жылы басталған «Ашық есік саясатын» шекара өңірінде жүзеге асыруға қатысты шешімі, 2000 жылы қабылданған "Батысты қауырт игеру" бағдарламасының аясындағы Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуына қатысты шешімі, 2010 жылы мамыр айында жарияланған «ҚКП Орталық Комитеті мен Мемлекеттік кеңестің Шыңжаңның қарқынды дамуын және ұзақ мерзімді қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі пікірлері» секілді шешімдер мен қарарлар және мемлекеттік маңызы бар құжаттар зерттеу жұмысын жазу барысында кеңінен пайдаланылды.

Шекара өңіріне қатысты қабылданған саяси құжаттар, халықаралық байланыстарды орнату мен оны жандандыруға байланысты қол жеткізілген ресми келісім-шарттардың мәтіндері диссертациялық жұмысқа арқау болды. Осы саладағы деректік маңызы зор құжаттардың қатарында 1992 жылдың сәуір айында Шыңжаң партия ұйымының тұрақты комитеті, аудандық халық үкіметі Мемлекеттік кеңеске ұсынған «Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының шетелге ашықтығын одан әрі кеңейте түсу туралы нұсқаулықты», 1992 жылғы 10 тамызда Қытайдың Сыртқы істер министрлігі мен Қазақстанның Сыртқы істер министрлігі қол қойған «Қытай-Қазақстан шекара бекеттерін ашу туралы келісімді», 1992 жылы екі ел арасындағы қол жеткізілген «Мемлекеттік шекара арқылы өткізу бекеттерін ашу туралы келісімді», сондай-ақ «Халықаралық автомобиль қатынасы туралы келісімді», екі ел басшыларының тікелей қолдауымен қабылданған «Қорғас» шекара

маңы халықаралық ынтымақтастық орталығын құру туралы келісімді атауға болады. Бұл құжаттар екі елдің шекара өңіріндегі сауда-экономикалық және саяси байланыстарының деңгейіне нақты баға беруге және болашағын болжауға мүмкіндік беретін құнды материалдар болып табылады.

Зерттелген нормативтік құжаттардың арасында, ең алдымен, Шыңжаңның 1-ші бесжылдықтан бастап 12-ші бесжылдыққа дейінгі даму жоспарларын атап өткен жөн. Олар коммунистік партияның Шыңжаңдағы саясатының басты бағытын, яғни, ұлттық-автономиялық құрылысының негізгі ұстанымдарын, әлеуметтік саясаты мен экономиканы дамыту жоспарын анықтауға, сонымен қатар, автономиялық ауданның саяси тарихын тыңғылықты зерттеуге мүмкіндік берді.

Дерек көздерінің **екінші** тобын Қытайдың, ШҰАА, Іле-Қазақ автономиялық облысының жыл сайын жариялап тұратын статистикалық мәліметтері мен ақпараттық мақсатта жарияланып тұратын анықтамалықтар құрады. Аталған топтағы деректерден Шыңжаң мен оның өңірлеріндегі түрлі саладағы қол жеткен көрсеткіштерге, бесжылдық жоспарларының орындалу барысына, еңбек өнімділігі мен халық санағының нәтижесіне, ішкі өнім көлемі мен халық табысының өзгерісіне, аудан мен шекара аймағының экономикалық даму динамикасына қатысты алынған құнды деректер зерттеудің хронологиялық шеңберіне кіретін кезеңдегі аймақтың жалпы жағдайы мен экономикалық өсу деңгейіне объективті баға беруге мүмкіндік береді. Мұндай мәліметтер негізінен қытай тілді басылымдардан алынды. Атап айтқанда, «Чжунго тунци няньцзянь» (Қытайдың жыл сайынғы статистикалық мәліметтері), 1999-2005 жж.; «Синьцзян тунци няньцзянь» (Шыңжаңның жыл сайынғы статистикалық мәліметтері), 1989-2009 жж.; сондай-ақ, аймақтарға қатысты жыл сайын шығып тұратын «Іле-Қазақ автономиялық облысының статистикалық мәліметтері», «Алтай аймағының экономикалық және әлеуметтік дамуының ұлттық статистикалық бюллетені», «Тарбағатай аймағының экономикалық және әлеуметтік дамуының ұлттық статистикалық бюллетені» секілді құжаттардан алынған статистикалық және ақпараттық мәліметтер тақырыпты терең талдай түсуде маңызы зор болды. Шекара өңіріне қатысты мәліметтерде ҚХР үкіметінің шекара аймағында жүргізіп жатқан ашықтық саясатының аясында атқарылған шаралардың нәтижесі туралы, яғни тартылған инвестиция көлемі, инфрақұрылым жүйесінің құрылысы, шекара маңы сауда байланыстарының көрсеткіші, жергілікті халықтың әлеуметтік жағдайына байланысты толыққанды мағлұматтар келтірілген.

Дегенмен, көп жағдайда статистикалық жинақтардың қолжетімсіздігі себепті, зерттеу жұмысын жазу барысында қосымша материал ретінде Шыңжаңға қатысты мәліметтер анықтамалықтардан алынды. Олардың қатарында, 1980 жылы баспадан шыққан «Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая» (Алматы, 1980ж.)[5] және Е.Баженова мен А.Островскийдің «Синьцзян-новый облик древнего Шелкового пути» (Алматы, 2012ж.) [6] жинақтарын атап өтуге болады.

Деректік базаның үшінші тобына ҚХР-дың партия және үкімет басшыларының, мемлекеттік мекеме жетекшілерінің партияның кезекті съездерінде, Орталық комитеттің пленумдарында жасаған баяндамалары, сөйлеген сөздері мен ғылыми жарияланымдары, ақпарат құралдарының беттерінде басылған сұхбаттары топтастырылды. Бұл материалдар ҚХР ресми сайттарында, басылым беттерінде немесе съездер мен пленумдардың арнаулы жинақтарында орналастырылған және ҚКП ОК мен Мемлекеттік Кеңестің Қытай мен оның аймақтарын әкімшілік аумақтарға бөліп басқару, сондай-ақ, «Батысты қауырт игеру» бағдарламасын жүзеге асыру, шеткері аймақтарды, оның ішінде шекара өңірін әлеуметтік-экономикалық дамыту мақсатында атқарған қызметіне талдау жасап, аймақтық даму концепциясы тұрғысынан сараптама жүргізуге мүмкіндік беретін маңызды деректердің бірі болып табылады. Атап айтқанда, Қытайдың мемлекеттік қайраткері, реформаторы Дэн Сяопиннің коммунистік партияның съездерінде жасаған елде экономикалық реформалар өткізу, ішкі және сыртқы саясаттағы ұстанымдары, жалпы мемлекет бойынша және аймақтарда «ашық есік саясатын» қолға алу туралы баяндамалары зерттеу жұмысының дерек көздерінің арасынан маңызды орын алады. Мысал ретінде, Дэн Сяопиннің 1984 жылы өткен ҚКП Орталық комитетінің 12-ші шақырылымының 3 пленумында елдегі жүргізіліп жатқан ашықтық саясатының бағыттары туралы айтқан ойын келтіруге болады, оның «Біріншісі-батыстағы дамыған мемлекеттерге ашықтық, екіншісі-Кеңес Одағы мен Шығыс Европа елдеріне ашықтық, және үшіншісі-даму жолындағы үшінші елдерге бағытталған ашықтық» деп сыртқы әлемге ашықтықты үш бағытқа топтастыруы, елдің экономикалық дамуын қамтамасыз ететін партияның бүгінгі таңдағы басты ұстанымы ретінде жүзеге асырылуда. Сондай-ақ, Дэн Сяопиннің 1992 жылы қаңтар-ақпан айларында елдің оңтүстігіне жасаған сапары барысында жасаған баяндамаларының мәтінін ҚКП ОК 28 ақпанда №2 құжат деген атпен баспаға шығарды. Сол кездегі партияның ішкі қайшылықтарына қарамастан оңтүстікке жасалған сапары барысында айтқан ойлары елдің даму болашағына негіз қалап кетті десе болады.

Сонымен қатар, Қытайдың келесі буын басшылары Цзян Цзэминь, Ху Цзиньтао және Си Цзиньпиннің съезд материалдары мен пленум жинақтарына енген баяндамалары, түрлі баспасөз беттерінде жарияланған мақалалары мен білдірген ойлары зерттеу жұмысының құнды дереккөзі ретінде кең пайдаланылды. Цзян Цзэминьнің теңіз жағалауындағы аудандардың дамуындағы қарқынды сақтай отырып елдің орталық және батыс өңірлерінің дамуына ықпал ету, шекара бойындағы ашықтықты жеделдетуге байланысты ұсынған шарттары мен алдыға қойған міндеттері, Ху Цзиньтаоның 2009 жылы G8 саммитінде Шыңжаңның шекара саудасының даму деңгейіне қатысты айтқан сөзі, ҚХР Төрағасы Си Цзиньпиннің 2013 жылы Астанада «Назарбаев университетінде» жария еткен «Ұлы Жібек жолын» жаңғырту бастамасы диссертация тақырыбын толықтай аша түсуге қажетті маңызды мағлұматтар берді.

Дерек көздерінің **төртінші** тобын тақырыпқа қатысты жарияланған деректік материалдар құрады. Берілген дереккөздері Қытайда және Шыңжаңда орын алып отырған қоғамдық процестерді жан-жақты қарастыруға мүмкіндік береді, әрі зерттеу жұмысының алдына қойған мақсатына жетуіне толық негіз бола алады. Олардың қатарында 1991 жылы Шыңжаң Халық баспасынан жарық көрген «新疆维吾尔自治区第四次人口普查手工汇总资料» [7] атты Шыңжаңдағы халық санағының нәтижесі келтірілген деректер жинағы мен ҚКП Іле-Қазақ автономиялық облысы комитетінің партия тарихын зерттеу бөлімі құрастырып, 2015 жылы Партия тарихы баспасынан шыққан «中国共产党-伊犁哈萨克自治州简史 (1939.3—2001.3)» [1] жинағын ерекше атап кетуге болады.

Дерек көздерінің **бесінші** тобына Бұқаралық ақпарат құралдарының бетінде, мерзімдік басылымдар мен конференция жинақтарында, сондай-ақ, ғылыми журналдар мен электрондық сайттарда жарияланған деректерді топтастырдық. Бұл топқа кірген деректерден Шыңжаңда жүргізіліп жатқан реформалар, саяси биліктің қабылдаған қарарлары мен оның орындалуы, әлеуметтік бағдарламалардың нәтижесі туралы зерттеу тақырыбына қатысты соңғы мәліметтер алуға мүмкіншілік туды. Біршама жиі қолданылған басылымдардың арасынан, Қазақстанда жарық көретін «Дипломатия жаршысы», «Саясат», «Қоғам және дәуір», «Қазақстан-Спектр», «Континент», «Центральная Азия» журналдары және «Ulus» сандық-журналы; ресейлік «Проблемы Дальнего Востока», «Мировая экономика и международные отношения», «Азия Африка сегодня» сияқты журналдар; батыстық «Foreign Affairs», «The Economist», «Diplomat», «The Guardian», «NY Times», «China Daily», «China Economic Journal», «Business Insider», «The Wall Street Journal», сондай-ақ, қытайлық «人民日报» (Renmin ribao), «中国日报» (Zhongguo ribao), «北京日报» (Beijing ribao) газеттері мен «中亚研究» (Zhongya yanjiu), «俄罗斯中亚东欧市场» (Eluosi Zhongya Dongou Shichang), «俄罗斯中亚东欧研究» (Eluosi Zhongya Dongou Yanjiu) «中国外交» (Zhongguo waijiao), «现代国际关系» (Xiandai guoji guanxi), «财新» (Caixin) және «Шелковый путь-ревю» журналдары, және электрондық сайттардың қатарынан <https://kaztag.kz>; www.inform.kz; www.adilet.zan.kz; www.zakon.kz; <https://informbuero.kz>; <http://w\vw.xjdaily.com>; www.economicdaily.com.cn секілді дерек көздерін атап өтуге болады. Демек, тақырыпты зерттеуге мол құжаттар мен деректер пайдаланылды.

Тақырыптың зерттелу деңгейі. Зерттеу тақырыбының ауқымы кең және хронологиялық шеңберіне байланысты Қытайдың қазіргі заманғы тарихындағы бірнеше маңызды кезенді қамтиды. Зерттелетін мәселенің кешенді сипаты Отандық, Ресейлік, Қытайлық және шетелдік авторлардың ШҰАА процестерге қатысты кең тақырыптағы еңбектерін зерттеуді талап етеді.

Зерттеу жұмыстарының **бірінші** тобына Отандық ғалымдардың еңбектері енді. Қазақстан кейінгі жылдары ҚХР-ды зерттеу орталықтарының біріне

айналып келеді, онда ҚР Президенті жанындағы Қазақстандық стратегиялық зерттеулер институты (ҚСЗИ), Орталық Азия саяси зерттеулер агенттігі (СЗА) сияқты ұйымдар құрылған. Осы орталықтардың сарапшы-ғалымдары мен жекелеген қазақстандық қытайтанушы ғалымдардың екі ел арасындағы сауда-экономикалық, саяси-дипломатиялық және басқа да түрлі салалардағы байланыстарын зерттеу жұмыстарының маңызы зор. Сонымен қатар, Отандық ғалымдар тарапынан Қытай тарихы, мәдениеті, коммунистік партияның басшылық рөлі, әлеуметтік-экономикалық мәселелер мен ел үкіметінің аймақтарды дамыту бағдарламасының жүзеге асырылуы секілді өзекті тақырыптарда зерттеу жұмыстары жүргізілуде.

Диссертациялық жұмыстың тақырыбына қатысты маңызды еңбектердің бірі ретінде, қытайтанушы ғалым, профессор Н.Ә. Алдабектің «Тарихы талқыға толы Шыңжаң» атты монографиялық еңбегін айтуға болады. Монографияда Қытайдың Цин империясы тұсындағы Шыңжаңда ұстанған саясаты, Ресейдің, кейіннен Кеңес Одағының Қытаймен Шыңжаңдағы қарым-қатынасы, екі ел арасындағы шекара анықтау секілді оқиғалардың тарихына талдау жасалады [8]. Автордың «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте казахстанско-китайских отношений на современном этапе» және «Казахстан и китайская стратегия «Один пояс-один путь»[9] атты еңбектерінде Қытайдың сыртқы байланыстарын жаңғырту жоспары талданып, қазақ-қытай байланыстарының жаңа деңгейге көтерілу жолдары қарастырылады. Сондай-ақ, осы саладағы маңызды еңбектердің бірі, профессор Н.Ә. Алдабектің басшылығымен жарық көрген, Отандық ғалымдар П.Е. Бектұрғанова, А.Е. Серіккалиева, Д. Дауен, М. Асылдың бірлескен «Модернизация Китая и Казахстан»[10] атты монографиялық жұмысында, 1978 жылы басталған Қытайды жаңғырту барысындағы реформалар кезең-кезеңімен қарастырылып, «Қазақстан-2050» стратегиялық жоспарының орындалуымен байланыстырыла зерттеледі.

Қазақстандық ғалымдардың ішінде Шыңжаң тақырыбында зерттеу жұмыстарымен айналысып жүрген қытайтанушы ғалым, профессор Н. Мұқаметханұлының бірқатар монографиялық еңбектерін атап өтуге болады[11-13]. Автордың «Дипломатиялық қатынастар және қытайтану мәселелері», «XX ғасырдағы Қытайдың тарихи үрдісіндегі қазақтардың әлеуметтік дамуы», «Қытайдың сыртқы саясаты және Қазақстанмен қатынасы (2000-2010 жылдар)» атты еңбектерінде шекара өңірінде қоныс тепкен Қытай қазақтарының XX ғасырдағы тарихы, жаңа үкімет тұсындағы әлеуметтік жағдайының өзгерісі, Қытай мен Қазақстанның дипломатиялық, сауда-экономикалық байланыстары, Қытай билігінің Шыңжаңды дамыту саясаты мен Қытайдың Батыс бөлігін игеру стратегиясы жайында зерттеулер жүргізіп, диссертация тақырыбына қатысты құнды деректер береді.

ҚХР-дағы ұлттық-мемлекеттік құрылыс тұжырымдамасы мен оны жүзеге асыру ерекшеліктерін зерттеудегі ауқымды еңбектерді қазақстандық ғалым К.Л. Сыроежкіннің жұмыстарынан көруге болады [14-18]. Ол қытай дереккөздері мен Батыс басылымдарын пайдалана отырып, Шыңжаңдағы

билік органдарының қалыптасу ерекшеліктерін, осы ауданда жүзеге асырылатын ҚКП кадрлық саясатын жан-жақты талдайды, аудандық ұлттық автономия тұжырымдамасының артықшылықтары мен кемшіліктерін егжей-тегжейлі қарастырады. К. Сыроежкиннің «Казахи в Китае: очерки социально-экономического и культурного развития», «Современный Синьцзян и его место в казахстанско-китайских отношениях», «Казахстан-Китай: от приграничного сотрудничества к стратегическому партнерству» (в трех книгах) және тағы басқа монографияларымен қатар, Қытайдың ШҰАА-дағы ішкі саясатынан бастап Орталық Азиядағы интеграциялық үдерістерді талдауға дейінгі түрлі тақырыптар бойынша жазылған мақалаларын атап өту керек. К. Сыроежкиннің «ӨҚК аббревиатурасының астына не жасырынған?» атты Шыңжаң өндірістік-құрылыс корпусының құрылу тарихына, эволюциясына және қазіргі жай-күйіне арналған мақаласы ерекше назар аударуға тұрарлық. Ол туралы кез-келген ақпарат әлі күнге дейін жабық болып саналады, сондықтан материал, әсіресе қазіргі ШҰАА экономикасындағы корпусының рөлін терең талдау тұрғысынан үлкен құндылыққа ие.

Зерттеу тақырыбына қатысты жүргізілген Отандық зерттеу жұмыстарының ішінде мемлекеттік қайраткер, төтенше және өкілетті елші Қуаныш Сұлтановтың «Мүдделер тоғысы» - ғылыми-танымдық еңбегін ерекше атап өтуге болады[19]. Еңбекте Шыңжаңның тарихы мен өңірдің әлеуметтік-экономикалық жағдайына қатысты мәліметтер беріледі, Қытайдың Батыс өңірін дамыту саясаты мен ҚХР және ҚР арасындағы байланыстарды дамытудағы ШҰАА маңызына тоқталады.

Қазақстандық тарихнамада аталған тақырыпта жүргізілген зерттеу жұмыстарының қатарында Отандық зерттеушілер Ш.М. Надыровтың «Синьцзян-Уйгурский автономный район в динамике экономических и политических отношений РК и КНР» [20], Р.Ю. Изимовтың «Торгово-экономические аспекты сотрудничества Казахстана и СУАР КНР» [21] және «Социально-экономическая ситуация в СУАР КНР: новые тенденции»[22], К.К.Кенесбекованың «Взаимоотношения Республики Казахстан с Китаем на примере СУАР»[23], сондай-ақ, Д.У. Алшимбаева, А.М. Мырзахметова, А.Т. Еримпашевалардың біріккен мақаласы «Трансграничные связи сопредельных государств в контексте развития приграничных территорий: теоретический аспект (на примере Казахстана и Китая)»[24], М. Журсунова мен А.К.Хасенованың «Актуальные вопросы приграничного сотрудничества Республики Казахстан и Китайской Народной Республики»[25], Н.К. Нурланованың «Особенности и механизмы развития экономики приграничных территорий: мировой опыт и Казахстан»[26], Г.У. Хаджиеваның «Место Синьцзян-Уйгурского автономного района в новой региональной стратегии КНР» [27] қатарлы мақалалардан, сондай-ақ, «Бір белдеу-бір жол» тақырыбына қатысты жазылған Ф.Т. Кукеева, Д.К. Дюсебаев, А.К. Ордабаев, М.А. Утегеновалардың «Теоретические аспекты китайской инициативы «Пояс и путь»»[28] атты мақаласынан диссертация жұмысына қатысты бірқатар маңызды мағлұматтар алынды.

Соңғы уақытта жарық көрген еңбектердің қатарында М.А. Омарованың «Орталық Азия мен Қытай арасындағы байланыстар (1992-2010)»[29], Д.Қ. Жекеновтың «Қытай Халық Республикасы «төртінші буын» басшыларының сыртқы саясаты (2003-2013жж.)»[30] атты монографиялық жұмыстарын атап кетуге болады.

Дегенмен де, Отандық қытайтану ғылымында ҚХР мен ШҰАА бойынша кейбір жалпы жұмыстарда Шыңжаңның жекелеген экономикалық және әлеуметтік-саяси мәселелерін зерттеуге арналған бірқатар жұмыстардың болуына қарамастан, ҚХР-дың шекара өңірінде жүргізген даму саясатына, шекара бойындағы халықаралық қатынастарға, әсіресе Қазақстанмен шекара бойындағы байланыстарына арналған кешенді еңбектің жүргізілмегендігін атап өтуге тура келеді.

Зерттеушілердің **екінші** тобына Кеңестік кезеңдегі авторлардың еңбектері топтастырылған. Шыңжаңдағы экономикалық құрылыс мәселелеріне арналған еңбектердің көпшілігі 50-жылдары сол кезде болып жатқан оқиғалардың ізінше жазылып, жарияланды. ХХ ғасырдың 50-ші жылдары мен 60-шы жылдардың басында жарық көрген осындай жұмыстардың қатарына А.Г.Яковлевтің «Аграрные отношения и аграрная реформа в провинции Синьцзян (1949-1953)» еңбегіндегі Шыңжаңның ауыл шаруашылығындағы әлеуметтік-экономикалық қайта құру мәселелері бойынша зерттеулерін жатқызуға болады [31]. Сол кезеңде жарық көрген жұмыстардың үлкен шоғыры Шыңжаңның экономикалық құрылысындағы жалпы мәселелерге арналды. ҚХР-дағы ұлттық-мемлекеттік құрылыстың тұжырымдамасы, оның негізінде аудандық-ұлттық автономия қағидасы, сондай-ақ оны Шыңжаңда жүзеге асыру ерекшелігі К.Ф. Котовтың «Местная национальная автономия в Китайской Народной Республике (на примере Синьцзян-Уйгурской автономной области)» монографиясында қаралады[32]. Қытайдағы ұлттық қатынастардың ерекшеліктері А. Г. Яковлевтың «Решение национального вопроса в Китайской Народной Республике» еңбегінде[33], сонымен қатар, Т.Р. Рахимов [34], И.Б. Шевель[35], А.А. Хакимбаевтың [36] еңбектерінде ашылады.

Кеңес-қытай байланыстары нашарлаған 50-ші жылдардың аяғы мен 60-шы жылдардың басында Кеңестік тарихнамада Шыңжаң мәселесі аз, немесе мүлдем қарастырылмады десе болады. Тек 70-ші жылдары ғана ҚКП-ның ұлттық аудандардағы экономикалық саясатына сыни тақырыпта жазылған зерттеу жұмыстары пайда бола бастайды. Олардың қатарында, кеңестік ғалымдардың «Великодержавная политика маоистов в национальных районах»[37] атты ұжымдық жұмысын, Т.Р. Рахимовтың «Судьба неханьских народов в КНР»[34] монографиясын, В.И.Потаповтың «Экономическая политика руководства КНР в национальных районах»[38] мақаласын атап кетуге болады. Осы жарияланымдардың кейбірі айқын насихаттау сипатында болса да, ҚХР құрылғаннан кейінгі кезеңдегі Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуымен байланысты мәселелердің кең ауқымын қамтиды. ҚКП аграрлық саясатының тұтас бейнесін қалыптастыруда ҚХР-дың ауыл

шаруашылығын дамытуға арналған авторлардың ұжымдық зерттеу жұмысы «Социально-экономический строй и экономическая политика КНР (1949-1975 гг.)»[39] монографиясының көмегі зор болды. Бұл еңбекте кеңес синологиясында алғаш рет ҚХР құрылғаннан 1975 жылға дейінгі кезеңдегі Қытайда жүріп жатқан әлеуметтік-экономикалық процестерге кешенді ғылыми талдау жасалады. КСРО-ның сыртқы экономикалық саясатының тұтастай алғанда ҚХР-ға, әсіресе Шыңжаңға қатысты бағыттары О. Владимировтың, Е.П.Бажановтың монографияларында, О.Борисов пен Б. Т. Колосковтың ұжымдық жұмыстарында көрініс тапты.

Зерттеушілердің **үшінші** тобын Ресейлік ғалымдар құрайды. Соңғы жылдары Ресейлік синологияда ҚХР-дағы ұлттық-мемлекеттік құрылыс мәселелеріне қызығушылықтың өскені байқалады. Бұл тақырып Кеңес Одағы ыдыраған кезде оның аумағында, әсіресе Орталық Азияда тәуелсіз мемлекеттердің құрылуы Шыңжаңның байырғы халықтарының ұлттық бірегейлік сезімінің жандануына түрткі болған жағдайда ерекше өзекті болды. Ресейлік зерттеушілердің ішінде Шыңжаң тарихын және оның Қазақстан мен Ресей халықтарымен қарым-қатынасын зерттеуге Барнаул ғалымдары Б.А. Моисеев пен В.А. Бармин үлкен үлес қосты [40].

Соңғы жылдары Ресей ғалымдарының Шыңжаң мәселесіне арнаған жұмыстарының ішінде О.А. Омельченконың «Экономическое развитие Синьцзяна в 1949-1978 гг.»[41], Е.А. Афанасьеваның «Синьцзян-уйгурский автономный район во внутренней политике Китая (1991-2006 гг.)»[42] және А.В. Бондаренконың «Проблемы и перспективы развития Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР в начале XXI в.»[43] атты диссертациялық жұмыстарын атап кетуге болады. Мұнда авторлар көптеген дерек көздеріне сүйене отырып XX ғасырдың ортасы мен XXI ғасырдың басында ҚХР-дың Шыңжаңда жүргізіп отырған саясатына, Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық даму жағдайына жан-жақты талдау жасайды.

ШҰАА экономикасының жекелеген салаларын дамыту және Шыңжаңның әлеуметтік-саяси жағдайына қатысты мәселелер Қытайдың даму проблемаларына арналған кешенді зерттеулерде кеңінен сипатталады. Мұндай зерттеу жұмыстарының арасынан А.Д. Дикаревтың[44], Е. Кранинаның[45] мақалаларын ерекше атап өтуге болады. Бұл жұмыстарда Шыңжаңда Қытайдың басқа өңірлерімен салыстырғанда аз қарастырылған мәселелерге зерттеу жүргізеді. Авторлардың өз еңбектерінде жасаған тұжырымдары, берген бағасы мен қорытындылары ұлттық фактордың Шыңжаңдағы экономикалық өзгерістердің сипаты мен қарқынына әсерін ашуда елеулі көмегі тиді.

Кейінгі жылдары жарық көрген жұмыстардың арасында Ю. В. Минаковтың [46], В.А. Островскийдің [47], Л.И. Кондрашованың[48], М.В. Александрованың[49] зерттеу жұмыстарын атап өтуге болады.

Сонымен қатар, Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданында соңғы жылдары орын алған өзгерістерді зерттеуге арналған ресейлік ғалымдар Е.С. Баженованың «Синьцзян и новые горизонты Великого Шелкового пути»[50],

Ю.В. Фролованың «Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии» [51], П.С. Пшенцовтың «Влияние экономического развития периферийного района на изменение социально-религиозной ситуации на примере СУАР КНР» [52], В.С. Новичковтың «Основные направления национальной политики в СУАР КНР после 2000 г.» [53] және тағы басқа осы қатарлы еңбектерде ҚХР-дың Шыңжаңда жүргізіп жатқан саяси-экономикалық реформаларына, инфрақұрылымды жетілдіру мәселесіне, аймақтағы демографиялық ахуалға, Шыңжаң мен Орта Азия мемлекеттері арасындағы халықаралық байланыстарға зерттеу жүргізіледі.

Сонымен қатар, Ресей ғалымдары Н. П. Рыжованың «Развитие окраинных регионов КНР: роль «приграничного пояса открытости» [54] және «Политика открытых дверей» в приграничных регионах КНР» [55]; Е.В. Савкович, А.Г. Данковтың «Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров» [56]; Ван Чаолин, Е.В. Савковичтың «Формирование пояса развития в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР в начале 2010-х гг.» [57]; Су Ли, С.Б. Макееваның «История регионального развития приграничных районов Китая (опыт проектных исследований китайских ученых)» [58]; Д.А. Глазуновтың «Позиция регионального руководства относительно политики открытия Синьцзяна (конец 1980-х — начало 1990-х гг.)» [59] және тағы басқа мақалалардан диссертация жұмысына қажетті маңызды мағлұматтар алынғанын атап өтуге болады.

Зерттеушілердің **төртінші** тобына шетелдік ғалымдардың жұмысы топтастырылды. Шетелдік зерттеушілердің ағылшын тіліндегі басылымдарда жарық көрген еңбектері басымдыққа ие. Диссертация жұмысының тақырыбына сай зерттеу жұмысына келетін болсақ, ҚКП-ның 1949 жылдан кейін Шыңжаңдағы ұлттық саясатының тарихы біршама тыңғылықты зерттелген. Аталған тақырып шетелдік синологтар Д.Х.МакМилленнің «Chinese Communist Power and Policy in Xinjiang, 1949-1977» [60] және Л.Бенсонның «National Minority Policy in the Sinkiang-Uighur Autonomous Region: 1949-1974» [61] секілді зерттеулерінде кеңінен қарастырылған. Бұл жарияланымдарда кең әрі нақты материалдарда ҚХР құрылғаннан кейін Шыңжаңдағы саяси ұйымдар мен саяси элиталардың институттарын қалыптастыру ерекшеліктері, аудандағы, сондай-ақ орталық билік пен автономия арасындағы қалыптасқан ұлтаралық және этносаралық қарым-қатынастардың ерекшелігі талданады. Сонымен қатар, бұл жұмыстар «Мәдени революция» кезеңінде Шыңжаңдағы саяси оқиғалардың кейбір сәттерін қайта қалпына келтіру тұрғысынан қызықты, өйткені бұл тақырып әлі күнге дейін Қытайда зерттеушілердің кең талқысына ұсынылмайды.

Жарық көрген бірқатар еңбектер Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданы мен оның жекелеген аймақтарының қазіргі кездегі экономикалық жағдайын зерттеуге арналған. Соңғы жиырма жылда шетелдік синологияда осы тақырып бойынша жасалған жарияланымдар мен жазылған жұмыстар өте аз

болғанымен, тақырыпқа сай мақалалар ішінара кездеседі. Атап айтқанда, бұл тақырып Дж.Дрэйердің «The Xinjiang Uigur Atonomous Region at Thirty: A Report Card» және Т. Хупаның «Observation on Yigur Land Use in Turpan, Xinjang» мақалаларында көтеріледі, берілген жұмыстар тақарыпқа қатысты берілген қысқаша тарихи экскурстарымен және статистикалық деректерімен қызықты.

Н.Лайттың «Qazaqs in the Peoples Republic of China: The Local Proccses of History»[62] жұмысында берілген ҚХР қазақтарының тарихы, мәдениеті және тұрмысы туралы мәліметтер диссертация жұмысына кеңінен пайдаланылды.

Ағылшын тілді басылымдарында жарық көрген Stanley Toops[63], Altay Atli [64] қатарлы ғалымдар өз еңбектерінде Шыңжаңның 1949 жылдан бергі даму жолына, демографиялық өзгерістерге, Жаңа Жібек жолы бағдарламасының Шыңжаң экономикасына ықпалы сияқты бірқатар маңызды мәселелерді зерттеуге көңіл аударған. Сондай-ақ, ағылшын тілді басылымдарда жарық көрген қытайлық ғалымдар ShanWei мен Weng Guifen[65], Susan W.K.Wong-Tworek [66] қатарлы зерттеушілердің бірлескен еңбектерінде аталмыш тақырып аясында бірқатар зерттеулер жүргізілген.

Қытайлық ғалымдардың жұмыстары **бесінші** топты құрайды. Қытайда соңғы жылдары Шыңжаңның тарихы мен экономикасы бойынша көптеген кітаптар жарық көрген. Қытайдың белгілі ғалымы Лю Шициннің "Батысты қауырт игеру саясаты және экономикалық трансформация" кітабында Батыс аймақты игеру саясатының сипаттамасы, оның Қытайдың қаржылық қауіпсіздігіне әсері, батысты игеруді жүзеге асырудың әдістері мен батыс және шығыс провинциялары үшін салдары келтірілген[67]. Автор кәсіпорындарды орналастырудың экономикалық құрылымын, провинциялар арасындағы жұмысты бөлуді тыңғылықты талдайды және саясаттың кемшіліктері мен оның әкелуі мүмкін салдарын көрсетеді.

Шыңжаңның экономикалық өмірінің жекелеген салаларын талдау үшін диссертант нақты тақырыптар бойынша Қытай авторларының аналитикалық мақалаларын пайдаланды. Ши Хайцюаннің «Жер реформасы және ауылдық жердегі өзгерістер: солтүстік-батыс шекара өңірі тұрғысынан» [68], Лю Илэйдің «Батысты қауырт игеру және Шыңжаңның жедел дамуы» [69] атты еңбектерінде Шыңжаңның шекара өңіріндегі әлеуметтік-экономикалық даму үдерісінің жүзеге асырылуы мен ҚКП ұлттық аймақтардағы жергілікті халықты әлеуметтік қолдау саясатының рөліне сараптама жасалады. Сондай-ақ, Қытай ғалымдарының зерттеу жұмыстарының арасынан Ван Юнцзин секілді ғалымдардың Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық даму стратегиясының іске асырылу барысын талдауға арналған еңбектерін атап өтуге болады. Бұл еңбектер стратегиялық саясаттың жүзеге асырылу барысына көбірек талдаулар жасаған. Ван Юнцзин өзінің «Батысты қауырт игеру стратегиясының жүзеге асырылу әсерін бағалау және жалғастыру саясатын зерттеу (Шыңжаң мысалында)» деп аталатын еңбегінде біздің тақырыбымызға қатысты бірқатар мәселелерді зерттеген [70].

Зерттеу жұмысының тақырыбына қатысты соңғы жылдары жарық көрген еңбектердің қатарында Чжу Пеймин мен Ван Баоиннің «中国共产党治理新疆史» [71], Ли Шэн мен Ли Гоцяньнің «中国边疆史地研究综述» [72], Сунь Хуэйдің «新疆扩大向西开放战略研究» [73], Ву Чукэның «中国当代边疆理论创新与发展研究» [74], Ли Хунмэй мен Чжоу Инчжудың «中国西部地区对外开放战略研究» [75], Ма Дачжэның «中国古代边疆政策研究» [76], Ма Манлидің «中国西北边疆发展史研究» [77], Ма Хайсяның «天山南北坡经济协调发展研究» [78], Ли Шэнның «中国新疆: 历史与现状» [79] секілді ғылыми зерттеу жұмыстары бар. Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық даму мәселесін зерттеп жүрген Қытайдағы қазақ ұлтынан шыққан бірқатар ғалымдар бар. Солардың арасынан жергілікті қандасымыз Жақып Мырзаханның «新疆民族经济文化发展研究» [80] атты монографиялық еңбегін атап кетуге болады. Монографиядан шекара өңірінің ашықтығы, аймақтың халықаралық аренадағы маңызын арттыруда атқарылып жатқан жұмыстарына қатысты бірқатар құнды мәліметтер алынды. Алайда бұлардың бәрі біздің тақырыпты толық зерттеген емес.

Зерттеудің ғылыми жаңалығы. ҚКП-ның солтүстік-батыс шекара аймағының әлеуметтік экономикасын дамыту саясатын қазірге дейін Отандық немесе шетелдік қытайтанушылар арнайы зерттемеген тың тақырып болып табылады. Бұл диссертациялық жұмыста мол дереккөздерінің негізінде, гуманитарлық ғылымдардың дәстүрлі және заманауи теориялары мен әдіснамаларын қолдана отырып зерттеу жүргізіп, төмендегідей жаңалықтарға қол жеткіздік:

-ҚХР құрылғаннан бергі солтүстік-батыс шекара аймағының географиялық және этносаяси әлеуметтік ерекшеліктері анықталды;

-Шыңжаңның солтүстік-батыс шекара өңірінің әлеуметтік экономикалық өзгерістерінің тарихи кезеңдері мен ерекшеліктеріне талдау жасалынды;

-Шыңжаң шекара маңына орналасқан өндірістік-құрылыс корпусының (Бинтуанның) әскери-саяси қызметі сипатталып, оның өңірдің экономика және инфрақұрылым жүйесін дамытуғы рөліне баға берілді;

-Шыңжаңда нарықтық экономикалық реформалардың жүргізілуі және тұрғындардың әлеуметтік әл-аухатының жақсару деңгейі анықталды;

-ҚКП ОК «Батысты қауырт игеру» стратегиялық жоспарының жүзеге асыру механизмдері және оның әлеуметтік нәтижелері қарастырылды;

-Шыңжаңның әлеуметтік экономикалық дамуы мен ұлтаралық қатынастардағы мәселелерге талдау жасалды;

- шекара өңіріндегі заманауи инфрақұрылымдардың құрылысына және ҚХР-ҚР сауда-экономикалық байланыстарының дамуына талдау жасалды.

Зерттеу жұмысының қорғауға ұсынылатын негізгі тұжырымдары.

1. ҚХР-дың солтүстік батыс шекара аймағында аз санды этностар- қазақтар, дұңғандар, ұйғырлар т.б. шоғырлы орналасқандықтан, оны саяси әскери жақтан және экономикалық тұрғыдан мықты игеру, қашанда ҚКП-ның ең маңызды саясаты болып табылады;

2. Шыңжаңның қауіпсіздігін қамтамасыз ету және экономикалық дамуын ілгерілету үшін, өлкеде әрі әскери міндет атқаратын, әрі өндіріспен шұғылданатын «өндірістік-құрылыс корпусын» (Биньтуань) орналастырған;

3. Шыңжаңның ерекшелігіне байланысты оны ішкі өлкелермен жан-жақты интеграциялау - ҚКП-ның басты ұстанымдарының бірі. Біртұтастандыру арқылы Шыңжаңның экономикалық даму мәселесі мен ұлтаралық мәселелерді түбегейлі шешу көзделеді;

4. ҚКП Шыңжаңның болмысын тез арада өзгерту үшін «Батысты қауырт игеру» - «Шыңжаңды қауырт игеру» стратегиясын жүзеге асырып отыр;

5. ҚКП Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық жағдайын айтарлықтай дамытқанымен, ондағы ұлтаралық қатынастар шиеленісіп, халықаралық деңгейдегі мәселеге айналды;

6. ҚКП Шыңжаңның геоэкономикалық әлеуетін пайдаланып, Қытайдың ішкі провинцияларынан Орта Азия, Шығыс Еуропа және Ресей елдеріне тауарларын экспорттау және шетелден энергия ресурстарын импорттау үшін шекаралық өткел құрылыстарын жаңартты;

7. «Бір белдеу - бір жол» стратегиясын іске асыру, солтүстік-батыс шекара өңірінің даму үдерісіне жаңа серпін берді.

Зерттеудің теориялық және практикалық маңыздылығы. Диссертациялық жұмыстың ғылыми нәтижелерін, қорытындылары мен тұжырымдарын қытайтанушы ғалымдар мен жас зерттеушілердің, шығыстану, халықаралық қатынастар, аймақтану, саясаттану мамандығы бойынша білім алып жүрген студенттер мен магистранттар, сондай-ақ осы мамандықтар бойынша ізденіс үстіндегі докторанттардың өз зерттеу жұмыстарында, сондай-ақ ЖОО-ның оқытушылардың өз қызметтері барысында қолдануға болады. Сонымен қатар, шығыстану, халықаралық қатынастар, аймақтану, саясаттану мамандықтары бойынша оқулықтар мен оқу құралдарын жазуға, семинарлар өткізуге, арнайы курстар дайындауда қосымша құрал ретінде пайдалануға жарамды. Және де, зерттеу нәтижелерін ҚР мен ҚХР арасындағы қатынастарды жүзеге асыратын мемлекеттік құзырлы органдардың, Сыртқы істер министрлігінің, дипломатиялық қызметкерлердің өз қызметтерінде пайдалануына болады.

Зерттеуді апробациялау. Диссертациялық зерттеудің негізгі қорытындылары мен қағидалары әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінде ғылыми семинарларда, сонымен қатар, отандық және шетелдік ғылыми басылымдарда мақала түрінде жарияланды. Оның ішінде 3 ғылыми мақала ККСОН базасына кіретін ғылыми басылымдарда, 3 мақала халықаралық конференциялардың жинақтарында жарияланды. Тағы 1 мақала халықаралық Скопус базасына кіретін ғылыми журналда басылды.

Диссертация жұмысының құрылымы. Диссертация кіріспеден, төрт

тараудан, қорытындыдан, пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады. Диссертацияның жалпы көлемі – 164 бет.

1 ҚХР-дың ШЕКАРА АЙМАҒЫН ДАМУ ТУРАСЫНДАҒЫ СЯСАТТЫҢ ЗЕРТТЕУДІҢ ТЕОРИЯСЫ МЕН МЕТОДОЛОГИЯСЫ

1.1 Шекара аймағын зерттеудің теориялық және әдіснамалық негіздері

Экономиканың жаһандануы, халықаралық интеграцияның қарқынды процестері және ХХ ғасырдың соңғы онжылдықтарында әлемнің саяси картасында болған түбегейлі өзгерістерден кейін, шекара мен шекара аймақтарын дамыту мәселесі өзекті бола түсті. Әлемде мемлекеттік шекараға жақын орналасқан аумақтарды дамытудың бірлескен бағдарламаларын зерттеуге байланысты ғылыми жұмыстар пайда болды. Қазіргі уақытта мемлекеттік шекаралар мен шекаралық аймақтардың проблемаларына ғылыми қызығушылық артуда. Бұл экономиканың жаһандануы, аймақтық ынтымақтастықтың дамуы, әлемнің саяси картасындағы түбегейлі өзгерістер, әлеуметтік дамудағы демократияны тереңдету тенденцияларына байланысты болса керек. Шекара маңындағы аумақтарды дамыту әрқашан мемлекеттің ерекше бақылауында болды, өйткені мемлекеттік шекараның әр жағында орналасқан елді мекендердің әлеуметтік-экономикалық жағдайындағы үлкен айырмашылық бергі беттегі тұрақсыздыққа әкелуі мүмкін. Немесе мемлекеттің алғы шебінің ашықтығынан туындаған жаппай заңсыз миграция ұлттық қауіпсіздікке нақты қауіп төндіреді.

Шекара маңындағы мәселелердің ғылыми және практикалық маңызы бар, өйткені олармен мемлекеттер мен аймақтық биліктің белгілі бір экономикалық және геосаяси іс-әрекеттері байланысты. Мұндай аумақтарда әлеуметтік-экономикалық және экологиялық саясатта арнайы басымдықтар мен шектеулер қалыптасты.

«Шекара аймағы» ұғымы (біртұтас экономикалық кеңістік ретінде) шекара құбылысын талдаудағы орталық категориясына айналады. Осыған байланысты бұл тұжырымдама ғылыми зерттеулерде жиі қолданыла бастады. Алайда, «шекара өңірі немесе шекара маңындағы аймақ» ұғымына қатысты мамандардың түсіндірмесі біртекті емес, бұл мұндай аймақтардың шекаралары, ерекшеліктері, атқаратын қызметі мен типтерін толық анықтау жүргізілмегендігіне байланысты болса керек [81].

«Шекара маңындағы аймақ» ұғымын анықтаудың бірыңғай тәсілінің болмауы және оның әртүрлі түсіндірмелері қазіргі уақытта практикада жиі байқалады. Айта кету керек, «шекара аймағы» терминінің аясында үш негізгі аспектіні: кеңістікті, қауымдастықтарды және адамдар тобын, сондай-ақ олардың арасындағы қатынастарды қарастырған жөн.

«Кеңістік» түсінігіндегі шекара маңындағы аумақтарды анықтау. «Шекара маңындағы аймақ» ұғымына байланысты шешілмеген мәселелердің бірі шекараны анықтау болып табылады. Әдебиеттерде аймақтың шекараларын

анықтау үшін «шекара кеңістігі», «шекара маңындағы кеңістік» және «шекара бойы» ұғымдары қолданылады.

Кеңістік - саяси жүйелердің қалыптасуы мен жұмыс істеуіне әсер ететін негізгі, базистік факторлардың бірі. Мемлекеттердің қазіргі заманғы жүйесі батыс еуропалық үлгі бойынша құрылған. Батыс Еуропа мемлекеттері өз территорияларын біріктіру, ұлттық нарықтарды дамыту, елдің орталықтарында қуатты басқару органдарын құру секілді ұлттық интеграцияның ауыр процесі арқылы өтті. Сәйкесінше, зерттеушілер де қоғамды саяси ұйымдастырудың осы түріне басым назар аударады. Кейінгі кезде ұлттық мемлекеттердің үйлесімді және қатаң жүйесі «әлсіреп», билікті ішінара ұлттықтан жоғары деңгейдегі басқаруға беру процесі жүріп жатыр [82].

«Кеңістік» деген П. Клавальдің анықтауынша, ол адамдардың өмір сүру кеңістігі және олардың қызмет ету ортасы. Адам тек материалдық байлықты ғана өндіріп қоймайды, ол өз уақытының және өз энергиясының бір бөлігін таза әлеуметтік мақсаттарға жұмсайды. Кеңістік адамдарды біріктірумен де, жылжытумен де байланысты әрекет алаңы болып табылады. Демек, оны адамдардың, заттар мен идеялардың қозғалысына кедергі болатын – қашықтық ретінде анықтауға болады. Қашықтық әлеуметтік қатынастарды қиындатады [83, 59].

Н.М.Сурнинаның пікірінше, экономикалық кеңістіктің (шындықтың), оның динамикасының заңдылықтарын түсінуге әкелетін синтезді ескере отырып экономикалық шындықтың кем дегенде үш түрлі кескін-картасын жүргізуге болады:

- кәсіпкерлік субъектілерінің әрекет ету кеңістігі (неоклассикалық мектеп);
- ресурстар, кірістер, өнімдер айналымы (классикалық және кейнсиандық мектептер);
- экономикалық институттардың жиынтығы (неоклассикалық және неоавстриялық дәстүрлі емес теориялық дәстүрдің идеяларын біріктіретін «Жаңа институционалистік» көзқарас) [83, 67].

«Шекара кеңістігі» термині шекара бойындағы немесе елдің ішкі бөлігіндегі әлеуметтік-географиялық аймақты білдіреді, оның аясында шекаралас процестер мен құбылыстар көрші елдердің мүдделеріне және олардың экономикалық, мәдени, құқықтық және саяси жүйелерінің өзара байланысына қатысты байқалады.

Л. Б. Вардомский және С.В. Годунов шекаралық кеңістікті - мемлекеттік шекараны, мемлекеттік шекара арқылы өткізу пункттерін және олармен байланысты ел ішіндегі объектілерді, шекара маңындағы аумақты, әуе кеңістігін, трансшекаралық (шекара бойындағы) су нысандарын, ішкі теңіз суларын, аумақтық теңізді, олардың суасты ортасын, континенттік қайранды және айрықша экономикалық аймақты қамтитын аймақ ретінде сипаттайды [84, 301].

Әлемдік тәжірибеде шекара өзінің бастапқы мәнін өзгерте отырып, қайта түзілуге қабілетті екенін айғақтайтын көптеген мысалдар бар, бұл ретте олардың бойында «шекара маңы кеңістігі» ұғымында тұйықталатын

экономикалық, әлеуметтік және саяси өмірдің өзіндік өлшемдерімен сипатталатын кеңістіктің ерекше түрі құрылады. «Шекара маңындағы кеңістік» термині көршілес мемлекеттердің экономикалық, құқықтық, әлеуметтік және басқа да жүйелерінің кеңістігіндегі өзара іс-қимылы ретінде түсіндіріледі.

Жаһандану үдерістерінің нәтижесінде шекаралардың функциялары мен шекара маңындағы кеңістіктің конфигурациясы түбегейлі өзгерді. Шекаралар ақпарат пен капиталдар ағынын оңай өткізе бастады, кедендік шектеулердің рөлі күрт төмендеді. Шекара маңындағы кеңістік қазіргі уақытта мемлекеттік шекара сызығының бойындағы аймақты ғана емес, сондай-ақ ел аумағының ішіндегі көптеген алыс аймақтарды - теңіз порттарының, еркін экономикалық аймақтардың және т. б. айналасын да қамтиды.

Өңірлік экономика тұрғысынан шекара маңындағы аумақтар: аймақтар, полюстер, әкімшілік және саяси құрылымдар ретінде қаралуы мүмкін. Ең көп кездесетіні - «шекара маңы аумақтары» термині, бұл мемлекеттік шекараға іргелес орналасқан, арнайы шекара функцияларын орындайтын және осыған байланысты ерекшелігі бар аумақты білдіреді. Шекара аймағын зерттеу тәжірибесі оларды талдаудың бірнеше деңгейін анықтауға мүмкіндік береді.

Академик А.Г.Гранберг «шекаралық аймақ» түсінігін мемлекеттік шекара айтарлықтай әсер ететін, негізгі қызметі кедергі қою, сүзгі жасау және байланыс орнату болып табылатын аумақ ретінде тұжырымдайды. Гранберг шекара маңын үш деңгейге бөліп қарастыруды ұсынады: макро деңгей, мезо деңгей және микро деңгей [85, 66-67].

Шекаралас аймақтың микро деңгейіне тікелей мемлекеттік шекараға кіретін және шекара бойында жатқан елді мекендер жатады. Ресей заңы бойынша бұл аймақ мемлекет шекарасынан шамамен 5 шақырым аймақты қамтиды. Әлемдік тәжірибеде шекара аймағының басқа да өлшемдері қарастырылған. 1969 жылы шыққан Еуропалық Қоғамдастықтың директиваларының бірінде шекара аймағы шекара арқылы өткізу пунктіндегі кедендік пункттен 15 км радиуста орналасқан аймақ ретінде анықталды, және осындай аймақтардың жергілікті тұрғындарына трансшекаралық операцияларды және импортталатын тауарларға акциздер төлеуде ішінара артықшылықтар берілген.

Шекара маңындағы мезо деңгей - бұл сыртқы шекараларының бір бөлігі мемлекет шекарасымен сәйкес келетін неғұрлым ірі өңірлердің құрамына кіретін әкімшілік аумақтар. Осы деңгейде шекара маңындағы ынтымақтастық өзара іс-қимыл туралы ауданаралық келісімдерді, өндірістік-шаруашылық байланыстарды, шекара маңындағы сауданы, бірлескен гуманитарлық іс-шараларды қамтиды.

Шекара аймағының макродеңгейі - бұл сөздің тура мағынасындағы шекара маңы аймағы. Ол әкімшілік-аумақтық шекаралары мемлекеттердің мемлекеттік шекарасының сызығымен сәйкес келетін әкімшілік немесе өзге де мемлекеттік аумақтық құрылымдар шегіндегі өңір.

Осылайша, көрсетілген тәсілдер шекара маңындағы аумақты «кеңістік» санаты тұрғысынан, мемлекеттік шекараға (немесе одан тысқары жерге шығатын) іргелес өңірлік геожүйенің өлшемдік бөлігі болып табылатын және бір мезгілде — тұтас табиғи — шаруашылық ауданның (немесе олардың тіркестерінің) бөлігі, экономикалық, әлеуметтік, мәдени және экологиялық ахуалы көршілес мемлекеттің іргелес аумағының жай-күйіне байланысты және өз кезегінде оған әсер ететін белгілі бір аумақ ретінде айқындауға мүмкіндік береді.

Ғалымдар шекара маңындағы аумақты бөлу және оның шекарасын анықтау үшін негізгі шарттар болуы тиіс деп атап өтті:

- оның шекараларының бірінің мемлекеттік шекарамен сәйкес келуі;
- аумақтың белгілі бір табиғи-шаруашылық ауданына қатыстылығы;
- көрші мемлекеттің шектес аумақтарымен едәуір әлеуметтік-экономикалық және экологиялық байланыстың болуы.

Шекара маңындағы аумақтар–шекаралас аймақтарды біріктіретін территория. Шекаралар - алдымен әлеуметтік түйсікте пайда болып, содан кейін картада белгіленген салыстырмалы түрде соңғы әлеуметтік белдеулер. Шекара маңындағы ынтымақтастық контекстінде шекараны зерделеудің функционалдық тәсілінен басқа, оларды аумақтық бірегейлілік, яғни адамның белгілі бір әлеуметтік және аумақтық, ең алдымен этникалық тобы бар өзін — өзі сәйкестендіру тұрғысынан зерттеу маңызды рөл атқарады. Ресейлік ғалым В. А. Колосовтың пікірінше, егер тұрақты саяси бірегейлік болмаса, тұрақты шекаралар да, жалпы тұрақты мемлекет те болмайды [86].

Шекара шекара маңындағы аймақтар тұрғындарының өмір сүру салтын өзгертті, бірақ жергілікті аумақтық қауымдастықтар — орталық биліктердің әсер етуінің пассивті субъектілері емес, олар көршілес елдердегі нақты режимге, сипатқа және шекараны қабылдауға, сондай-ақ, бірегейлікті қалыптастыруға белсенді әсер етеді. Ерекше мүдделер мен мәдениеттің негізінде жергілікті аумақтық қоғамдастықтарда ерекше бірегейлік, кейде — трансшекаралық, әсіресе шекараға іргелес аудандардың тұрғындары тіл және мәдениет бойынша жақын болса, ерекше бірегейлік қалыптасады.

Шекара маңындағы аумақтар өзара тиімді іс-қимыл тұрғысынан. Денис де Ружмонт (1978) келесі тұжырымды келтіреді: «Шекаралық аймақ—бұл өзіне тән географиялық, тарихи, экологиялық, этникалық топтары, экономикалық мүмкіндіктері бар, бірақ шекараның екі жағындағы билеуші үкіметтердің егемендігімен бөлінген әлеуетті аймақ». Осыдан, Еуропалық Одақтағы (ЕО) шекара маңындағы ынтымақтастықты дамыту идеологтарының бірі шекара маңындағы қоғамдастықтардың қалай дамуы керектігін емес, үкіметтердің рөлін көрсетеді.

Іс жүзінде шекара маңына байланысты мәселелер шекара аумағында пайда болып дамитын экономикалық, мәдени және саяси қатынастардың әртүрлі типтерін анықтау үшін үлкен маңызға ие. Осы тәсіл шеңберінде Шекара маңындағы өңір жүйе ретінде әлеуметтік-экономикалық, саяси, мәдени және басқа да күштерді ескере отырып, шекара маңындағы ынтымақтастықтың

басты салаларындағы қарым-қатынастардың жан-жақтылығы тұрғысынан талданады. Сондықтан шекара маңындағы өңірлерде әртүрлі әріптестер арасындағы шарттық байланыстарды ұйымдастыру үшін, мысалы, экономикалық, әлеуметтік, мәдени немесе ғылыми қатынастар саласында «көпірлер» мен «қиылысу нүктелерін» табу өте маңызды.

Мұндай тәсіл сондай-ақ шекаралас өңірлер шеңберіндегі органикалық және даулы қатынастарды айқын ажыратуды білдіреді. Бұл шекара маңындағы аймақтарда кез келген басқа өңірлерге қарағанда көп дәрежеде бір жағынан функционалдық, шарттық, ал екінші жағынан — даулы қатынастар өзара іс-қимыл жасауына байланысты.

Әріптестер үшін теориялық тұрғыдан қоршаған ортаға, жұмыспен қамтуға, инвестициялауға, әлеуметтік қамсыздандыруға, оқытуға немесе бірлескен коммуникацияларға қатысты бірдей проблемаларды бірлесіп шешу мүмкіндігі бар. Алайда, олардың өз еркінен тыс таңылған жүйелерге байланысты шекаралық қатынастар өзара келіспеушілікпен де сипатталады. Сондықтан көптеген еуропалық ғалымдардың зерттеулерінде «шекаралық сананың» және «шекаралық мәдениеттің» пайда болу жолдары мен мүмкіндіктерін іздеу жүргізілуде [82, 248].

Трансшекаралық контексте шекара аумағын анықтау. П.Я.Бакланов пен С.С.Гансей шекаралас аудандардың өзіне тән қасиеттері мен функциялары бар нақты географиялық объектілер екенін, оларды байланыстырушы құрылымдардың тізбегі ретінде қарастыруға болатындығын атап өтті, бірақ, әдетте, олар бүтін географиялық жүйе емес. Бұл мемлекеттік шекараның орналасуы көбінесе табиғи геожүйенің шекараларымен сәйкес келмейтіндігімен түсіндіріледі.

Табиғи шекаралармен бөлінген геожүйелер үшін шекаралық қасиеттері олардың трансшекаралығымен байланысты және жеткілікті зерттелген. «Транс...» (латын тілінен «trans» - арқылы): 1) қандай да бір кеңістік арқылы қозғалыс, оны кесіп өту; 2) бір нәрседен кейін жүру, бірдеңенің қарсы жағында орналасу; 3) бірдеңе арқылы белгілеу немесе беру, ретінде анықталады. Демек, жалпы мағынада трансшекаралық аймақ дегеніміз - бұл ең алдымен кез-келген шекара сызығы кесіп өткен белгілі бір аумақ.

В.Дергачевтің пайымдауынша, «трансшекаралық аймақ (еуро-аймақ) - екі немесе одан да көп мемлекеттердің шекаралас аумақтық қауымдастықтарын қамтитын, экономика, көлік, мәдениет, ғылым, білім және қоршаған орта саласындағы шоғырландырылған бюджеті және бірлескен бағдарламалары бар аймақ» [87, 12].

Еуропа Кеңесінің бірқатар құжаттарының анықтамасына сәйкес «трансшекаралық аудан екі немесе бірнеше көршілес мемлекеттердің табиғи алғашқы негіздегі және қоныстандыру байланыстарының, халықтың еңбек және мәдени-тұрмыстық сапарларының, шаруашылықтың, инфрақұрылымның, тарихи, этникалық және мәдени дәстүрлердің бірлігімен бір бөлігін қамтиды» [88, 161] деп түсіндіріледі.

Көліктік өткелдердің - теміржол, автомобиль, өзен, сонымен қатар көрші өңірлердің шекаралас аймақтарын байланыстыратын құбырлардың болуы трансшекаралық аумаққа ерекше байланыстырушы қасиеттер береді. Бұл жағдайда шекаралас аудандардағы экономикалық басымдылық күрт артады. Шекара маңына тартылған көліктік дәліздер арқылы трансшекаралық аймақ маңызды транзиттік функцияларды орындай бастайды.

П.Я.Бакланов пен С.С.Ганзейдің еңбектерінде «шекара аймағы» және «трансшекаралық аумақ» ұғымдарының мазмұны белгілі бір иерархияға сәйкес келеді. Шекара аймағы экономикалық-географиялық тұрғыда - бұл табиғи ресурстардың өзіндік үйлесімі бар белгілі бір табиғи-экономикалық аймақ, оның әлеуметтік-экономикалық қасиеттері көрші мемлекеттің табиғи-экономикалық аймағы ретінде шекаралас аймақпен тығыз байланысты көрсетеді. Әлеуметтік және мәдени қатынастарда бұл ұлттық салт-дәстүрлер, халықтың көші-қоны және т.б. алмасуды жүзеге асыратын байланыс аумақтары. Екі елдің шекара маңындағы аумақтары шекаралары екі елдің тиісті табиғи-шаруашылық аудандарының шекараларымен айқындалатын халықаралық трансшекаралық аумақтың құрамдас бөліктері болып табылады. Сонымен бірге Н. П. Рыжова соңғы жылдардағы зерттеулерде «шекара» сөзімен «транс» қосымшасы бар терминдерді пайдалану өте кең тараған тәжірибеге айналғанын көрсетеді: трансшекаралық кеңістік, трансмигранттар, трансұлттықшылық, трансорналасу және басқалар [88, 69].

Бұл ретте әр түрлі ғылыми бағыттағы (экономика, мәдениеттану, тарих) зерттеушілердің терминологияны пайдалануы орынды бола бермейді. Нәтижесінде, термин жұмыс құралы секілді мұқалып, оның мазмұнының құны кетеді. Атап айтқанда, трансшекаралық сөзі шекаралық аймақ сөзінің мағынасына синонимдік сипатқа ие болады, бірақ бұл жаһандану теориясы жағдайында шекаралық зерттеулерге бағдарламалық көзқарасты толығымен жоққа шығарады. Оның мәні шекараның бір немесе басқа жағына талдау жасай алмайды, өйткені зерттеу объектілері шекарада емес, оның арасында, үстінде, одан тыс жерде орналасқан.

Осылайша, трансшекаралық (Н.П.Рыжованың пікірі бойынша) - бұл ұлттық мемлекеттің немесе оның әкімшілік бірлігінің шекараларына кіруі міндетті емес, бұрынғы аумақтарды жою және жаңа аумақтар құру процесі. «Көршілес» шекаралық өңірлерде шекарадан алыс өңірлерге қарағанда жаңа трансшекаралық аумақтық құрылымдар белсенді түрде құрылуда.

«Шекаралық аймақ» және «трансшекаралық аумақ» ұғымдары кеңінен пайдаланыла бастады, алайда мұндай аумақтардың шекарасы, қасиеті, функциялары мен типтері анық айқындалмағандықтан, бұл ұғымды ғалымдар әртүрлі мағынада қолданып жүр. Шекаралық және шекара маңы түсінігімен байланысты жалпыға бірдей қабылданған және әмбебап пайдалануға жарамды ұғымдар жоқ, кейде терминдердің орны ауысып, кейде бірін-бірі қайталап жатады [89].

Трансшекаралық аймақ деп екі немесе бірнеше көрші елдер аумағының бір бөлігін қамтитын, табиғи алғашқы негіздің немесе қоныстандырудың,

халықтың еңбек немесе мәдени-тұрмыстық байланыстарының, шаруашылықтың, инфрақұрылымның белгілі бір бірлігімен, сондай-ақ тарихи, этникалық және мәдени дәстүрлермен сипатталатын әлеуметтік-экономикалық жүйе түсіндіріледі. Осыған байланысты Дж.Скоттың трансшекаралық аймақ ұлттық шекаралардың коммуникативті кедергілерін жояды деген пікірімен келісуге болады, бұл Еуропалық қоғамдастықтың тәжірибесі бойынша синергияның экономикалық тиімділігін және тиімді саясатты көрсетуге ықпал етеді [90]. Шекаралас аймақтың тәжірибесі тек Еурорегиондардың жұмыс істеуімен байланысты емес екенін атап өткен жөн. Кейінгі кезде Азия-Тынық мұхиты аймағында шекаралары айқын трансұлттық экономикалық аймақтарды (үш немесе одан да көп елдер) білдіретін даму үшбұрыштары кең танымал болды. Еңбек, капитал және технологиялардың еркін қозғалысы орын алған мұндай құрылымдарды «табиғи экономикалық аумақтар», сондай-ақ «субөңірлік экономикалық аймақтар» деп атайды [91].

Талдау көрсетіп отырғандай, шекара маңындағы және трансшекаралық өңірлер арасындағы айырмашылық географиялық жағдайға (шекараның бір немесе екі жағы бойынша) ғана емес, аумақтың әкімшілік мәртебесіне байланысты және ерекше әлеуметтік-экономикалық, саяси және әлеуметтік-мәдени ортақтықты құруды болжайтын институционалдық-құқықтық факторға негізделеді. Осы тұрғыдан алғанда, трансшекаралық өңір шекара маңындағы және оған іргелес өңірлердің қосындысы ретінде қаралуы мүмкін, немесе, керісінше, шекара маңындағы аймақ трансшекаралық өңірдің бөлігі ретінде айқындалуы мүмкін. Көбіне шеткі аймақтарда орналасқан трансшекаралық өңірлер, орын алған саяси жүйелердің өзгешелігіне қарамастан, әлеуметтік-экономикалық, әлеуметтік-мәдени, саяси және институционалдық сипаттағы ерекше проблемаларға тап болатынын және мүдделі мемлекеттердің басшылығымен көршілермен бірлескен лайықты шешімдер іздеуге тиіс екенін атап өткен маңызды. Мұндай қажеттілік 1980 жылғы 21 мамырда Мадридте қабылданған аумақтық әкімшілік бірліктер немесе жергілікті билік органдары арасындағы трансшекаралық ынтымақтастық туралы Еуропалық конвенция «Конвенцияға екі немесе одан да көп қатысушылардың юрисдикциясы шеңберінде аумақтық-әкімшілік бірліктер немесе билік орындары арасындағы тату көршілік қатынастарды нығайту және көтермелеу жөніндегі кез келген бірлескен акция, сондай-ақ олардың арасында тиісті шарттар немесе келісімдер жасасу» [92, 375] деп айқындайтын трансшекаралық ынтымақтастықтың мәнін қамтиды.

Трансшекаралық ынтымақтастық саяси ұйымның эволюциялық жетілу сатысына байланысты түрлі формада болуы мүмкін. Мұндай ынтымақтастықтың бірінші, қарапайым нысаны-жергілікті шекаралық байланыстар. Екіншісі-бұл аумақтық саяси құрылымдар, мысалы, мемлекеттер немесе жекелеген мемлекеттердің әкімшілік-аумақтық бірліктері арасындағы өзара іс-қимыл. Және үшінші, желілік форма, трансшекаралық ынтымақтастықтың нысаны жаһандану жағдайында ғана қалыптасады [93].

Осы ерекшеліктерді түсіндіру, біздің ойымызша, саяси немесе экономикалық географияның теориялық конструкцияларының шеңберінен шығып, ең алдымен шекара маңындағы аймақтарды дамытудың географиялық факторына назар аударады. Әлемдік шаруашылық байланыстары мен интеграциялық процестерге қосу мүмкіндігі мен әлеуетін айқындайтын аумақтарды дамытуға ықпал ететін қозғаушы күштердің неғұрлым кең ауқымын талдауға тарту қажеттілігі өңірлік дамудың экономикалық теорияларына назар аударады, олардың арасында «жаңа экономикалық география» (ЖЭГ) айрықша маңызға ие болады [94].

Кеңістік, қоғамдастық және адамдар тобы (вернакулярлы аудан терминдерінде), сондай-ақ олардың арасындағы қарым-қатынастарды (шекара маңындағы ынтымақтастыққа баса назар аудара отырып) айқындайтын белгіленген тәсіл географиялық, экономикалық және саяси ерекшеліктердің маңыздылығын атап көрсетеді. Мұның барлығы экономикалық және әлеуметтік қатынастардың ерекшеліктерін одан әрі кешенді зерттеу қажеттілігін, шекара маңындағы аумақтарды дамыту салалары мен сатыларын анықтау, қолайлы факторларды пайдалану және шекара маңындағы қоғамдастықтарға жалпы әлеуметтік-экономикалық проблемаларды тиімді шешуге мүмкіндік беретін толыққанды шекара маңындағы өңірлерді құру жолында кедергілерді еңсеру қажеттігін куәландырады.

Сондықтан ғылыми әдебиетте «шекара», «шекара аймағы және трансшекаралық аумақтар», «шекара маңы және трансшекаралық өзара іс-қимыл (ынтымақтастық)» және т. б. терминдердің жалпыға бірдей қабылданған және әмбебап қолдануға жарамды түсіндірмелері жоқ. Мемлекеттік құрылымдардың жергілікті бөлімшелерінің серіктестігін шекара маңы ынтымақтастығы деп санауға болатын - болмайтындығында айқындық жоқ. Біздің ойымызша, көршілес мемлекеттің шекарасына жақын орналасқан, жергілікті аумақтық ортақтықтар өзінің әлеуметтік-экономикалық дамуында шекара маңы факторын және өңір экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттырудың аймақтық тетігі арқылы географиялық жағдайдан туындаған жеңілдіктерді пайдалану мүмкіндігі бар кеңістікті шекара маңындағы аумақ деп есептеуге болады [95].

Қолданыстағы тұжырымдамаларды талдай отырып, біз шекараны және оған іргелес жатқан аумақтарды зерттеудің негізгі бағыттарын ажырата аламыз. Біріншісі «лимология» деп аталды. Бұл геосаясаттың, саяси географияның, сондай-ақ геоэкономиканың өзекті бағыты.

Екінші бағыт-аймақтық дамудың экономикалық теорияларында көрініс тапқан және шекаралас аймақтың интеграциялық функцияларын жүзеге асыруға қатысты бап.

Лимология жергілікті деңгейді - өздерін барлық шекара маңындағы процестердің белсенді қатысушылары ретінде көрсеткен жергілікті аумақтық қоғамдастықтарды ерекше бөліп көрсете бастады. Мұндай көзқарас көп жағдайда Д. Хауза тұжырымдамасы шеңберінде дамыды, ол мемлекет деңгейіндегі байланыстарды, әрбір шекара маңындағы аумақтың өз

астанасымен қарым-қатынасын, шекара маңындағы аумақтардың халықаралық «тікелей» байланысын, шекара маңындағы аудандардың әр мемлекет шегіндегі өзара қарым-қатынасын қамтитын шекара маңындағы өзара іс-қимылдың арнайы әдістемелік схемаларын әзірледі [96].

Шетел және ресейлік ғалымдардың лимология туралы заманауи тұжырымдамалары шекаралардың коммуникативтік функцияларының өзектілігі мен маңыздылығын көрсетеді. Бұл аумақтарды дамыту басымдықтарын бағалауды, сондай-ақ оларды іске асырудағы билік және басқару органдарының ролін өзгертеді. Бұл тақырыптар Болотов Д. А., Вардомский Л. Б., Гранберг А. Г., Межевич Н. М., Ходачек А. М., Рохчин В. Е., Шлямин В.А. және басқа зерттеушілердің еңбектерінде қарастырылған [95].

И.П.Черная лимологиялық тұжырымдамаларға негізделген жұмыстарының бірінде «шекара» ұғымын ашудағы бағыттарды анықтады:

- ұлттық егемендікті іске асыру кеңістігін бейнелейтін және бүкіл ұлттық жүйенің негізгі элементтері болып табылатын ұлттық аумақтың физикалық шептері;
- аумақтық негізді, ұлттық егемендіктің барлық жүйелерінің іс-қимылы үшін іргетасты құрайтын саяси жүйенің шептері (ұлттық экономика, білім беру, әділет, қорғаныс, валюта, полиция және т. б.);
- билік кеңістігінің шекаралары, әртүрлі күш құрылымдарының қиылысу, жанасу, қабаттасу аймақтары;
- трансұлттық негізде қалыптасқан шаруашылық жүргізуші субъектілердің мамандануының «түйіндері» ретінде әрекет ететін экономикалық өзара іс-қимыл шектері;
- шекара маңы ынтымақтастығы кезінде шектес аумақтарды біріктіретін сүзгілер, қақпалар, интеграция аймақтары;
- түрлі елдердің халқын екі жақты қызметтер мен тауарлармен алмасу арқылы таңдап біріктіретін және байланыстыратын күрделі халықаралық коммуникативтік механизм [97, 23].

Шекараны зерттеу теориясы немесе лимология - саяси географияның, геосаясаттың, ал соңғы уақытта геэкономиканың өзекті бағыттарының бірі. Лимологияның қазіргі тұжырымдамалары негізінде шекараның әртүрлі аспектілерін зерттеу шартты түрде дәстүрлі және постмодернистік деп атауға болатын бірнеше теориялық тәсілдерді бөліп көрсетуге мүмкіндік береді.

Дәстүрлі тәсілдер мемлекеттік шекаралардың құбылысын саяси факторлармен түсіндіріп, оларды көрші елдердің әскери, экономикалық және өзге де қуатының айнасы ретінде түсіндіреді. Мемлекеттік шекараның қауіпсіздікті қамтамасыз етудегі ролін түсіну, ең алдымен, әскери қауіптің алдын алуға негізделді. Осылайша, шекара маңындағы аудандардың басты басымдығы – әлеуетті қарсыластың шабуылын тойтаруға дайын ерекше режимдегі әскери аймаққа айналды. Трансшекаралық ағындарды бақылау шекара аймағындағы тұрғындар аз және шаруашылық белсенділігі төмен болған сайын оңайырақ. Сондықтан мұндай аймақтар экономикалық тоқырау

аумағына айналуы тиіс. Бұл ретте шекара маңындағы аймақтардың қауіпсіздік мүдделері толығымен жалпы мемлекеттік мүддеге сай, яғни геоэкономика геосаясатқа бағынады деп санайды [3, 44-45].

Шекараның жақындығын түсіну шекаралас аймақтардың тұрғындарының этномәдени, діни, аймақтық және саяси ерекшеліктеріне әсер етеді. Шекара саясаты шекаралардың тосқауыл және байланыс функциялары арақатынасымен анықталады. Ол мемлекеттің, шекаралас аймақтардың және жергілікті билік органдарының басым мақсаттарын көрсетуге арналған және институционалдық, құқықтық, институционалдық және ұйымдастырушылық аспектілерді, сыртқы саясат мәселелерін қамтиды.

Шекара маңындағы аймақтарды зерттеудегі әлемдік экономикалық тәсілдер жүйесінде интеграциялық тәсілді бөліп қарастыруға болады. Интеграциялық теорияларды жақтаушылар тұрғысынан шекаралас аймақтар екі немесе одан да көп елдің ұлттық экономикалық кеңістігін қоса алғанда, «үлкен экономикалық кеңістіктер» құрылысының табиғи құрылымы ретінде әрекет етеді. Еуропа елдерінің өзара іс-қимыл тәжірибесі көрсеткендей, шекара маңындағы өңірлердің ынтымақтастығы жаңа аумақтық құрылымдар-еуроаймақтар құруға алып келді. «Мұндай аймақтардың қызметі мемлекеттік шекараларды әкімшілік шекараларға айналдыру процесін жеделдетеді» [98] - дейді проф. Л.Б.Вардомский. Шынында да, Еуроодақ үшін интеграция бірқатар бірлескен функцияларды ұлттықтан жоғары органдарға беруге, шекаралардың ашықтығына алып келді. Экономикалық өмірдің интернационализациясы және адамдардың, ақпараттың, тауарлардың, капиталдардың трансшекаралық ағынының қарқынды өсуі, ұлттықтан жоғары органдардың пайда болуы, халықаралық ұйымдар құзыреттерінің кеңеюі және шекара маңындағы аумақтардағы трансшекаралық субъектілердің ықпалының өсуі-мұның барлығы шекаралардың жойылуына алып келеді. Алайда, авторлардың көпшілігі шекаралар жойылады деген теориямен келіспейді. Оның үстіне, егер шекаралық режимді ырықтандырудың бірінші кезеңінде көршілес елдер арасындағы байланыс басым болса, онда кейіннен қуатты ұлттық индустриялық белдеу құру барысында, шекара маңындағы өңірлердің мемлекеттің басқа өңірлерімен экономикалық байланыстары неғұрлым тығыз бола түсуі мүмкін.

Ұлттық ауқымда аймақтық экономика болып белгіленген шекара маңы ынтымақтастығын зерттеу әдіснамалық тәсіл шеңберінде бірнеше бағытта жүргізілуі мүмкін.

Өңірлік экономикамен белгіленген ұлттық ауқымда әлеуметтік-экономикалық жүйені зерттеудің осы әдістемесіне сәйкес, орталықтар оларға қарасты шеткі аймақтардың даму барысына әсер ететін, қаржылық, ақша және валюта ағындарын шоғырландыратын, модернизация мен жаңашылдықтың негізгі нүктелері және экономикалық өсудің тіректері болып табылатын коммерциялық саяси және әкімшілік шешімдер қабылдау орны ретінде қызмет етеді. Кеңістіктің шеткі бөліктері экономикалық даму, білім беру, әлеуметтік инфрақұрылым, экономиканың дәстүрлі салалары бойынша орталықтардан

артта қалумен сипатталады, өзін-өзі дамыту мен өзін-өзі ұйымдастыру әлеуеті шектеулі.

Ұлттық кеңістіктегі «орталық-периферия (шеткі аймақ)» түсінігі дамыған және артта қалған аймақтарды ажыратады. ҚХР-да «орталық» ретінде ел астанасы мен шығыс жағалаудағы провинцияларды қарастырсақ, ал шеткі аймақтар ретінде - батыс және солтүстік-шығыс, оңтүстік аймақтағы провинцияларды атауға болады. Бұл әдіснамалық көзқараста ұғымдардың салыстырмалылығы маңызды. Аймақтық асимметрия ел дамуының тұрақтылығын төмендетеді, экономикалық және саяси әлеуетін әлсіретеді. Ел өз аймақтары күшті болғанда күшті. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, мемлекеттер өздерінің аймақтық саясатында дамудың үйлесімділігі мен біртұтастығына ұмтылады, өз аумақтарының әлеуметтік-экономикалық дамуын теңестіру бағдарламаларын жасайды және іске асырады. Осы аспект бойынша, диссертация, мемлекеттің стратегиялық серіктестік саясатына сәйкес шекаралас аймақтардың жақындық факторын даму факторына айналдыруға, орталықтың қолдауымен және қатысуымен қарқынды дамып келе жатқан көрші елдердің мүмкіндіктеріне негізделген жергілікті бизнес құрылымдарын қалыптастыруға ұмтылысын зерттеуге бағытталған.

Өңірлік экономиканы зерттеу шеңберінде шекара маңындағы аймақтарды зерттеудің функционалдық-салалық тәсілін бөліп көрсетуге болады – яғни, шекара маңындағы сауданың, инвестициялық ынтымақтастықтың, көші-қон ағындарының, трансшекаралық тасымалдардың, табиғи жүйелерді сақтау проблемаларының мәні ретінде айқындау тәсілі. Осы тәсілге сәйкес туыстық жүйелердегі жеке салалар зерттеледі. Бірақ тағы бір көзқарас бар – елдің бүкіл шекара периметрі бойынша - бір немесе басқа елмен байланысына қатысты шекаралық аймақтарды зерттеу. Бұл тәсіл трансшекаралық кеңістіктегі көрші елдермен туындаған көптеген мәселелерді жан-жақты шешуге мүмкіндік береді [99].

Біздің шекара туралы түсінігіміз, шекара - екі тәуелсіз мемлекет арасын анықтап тұрған сызық. Көрнекі түрде шекара мемлекет аумағын анықтайтын белгілермен көрсетіледі. Шекара ұғымымен шекаралас аумақтар мен шекара аймақтары деген ұғымдар сәйкес келеді. Шекара аумағының және шекара аймағының айырмашылығын анықтау үшін біз әлемдік тәжірибеге жүгінеміз. Шекара аймағына еуропалық тәжірибе бойынша шекара сызығынан елдің ішіне қарай 10-50 км қашықтықты жатқызуға болады. Шекара маңы аймағының тұрғындары айналым салығынан босатылған және импорттық баждар, визалық режим бойынша жеңілдіктерді пайдалануға тиіс аумақ ретінде сипатталады. Бұл шекаралық аймаққа белгілі бір артықшылықтардың болуын білдіретін аймақтық тәсіл. Халықаралық тәжірибеде аймақтық тәсіл еуроаймақтарды, еркін сауда аймағын, шекарадан өту орындарын қалыптастыру арқылы іске асырылады. Сонымен қатар, евроаймақ, бірқатар шектес елдердің аумақтық қауымдастығы ретінде, жергілікті сипаттағы бірлескен немесе жақын проблемаларды шешу үшін әрқашан нақты аумаққа

байланыстырылады, сол арқылы әкімшілік және аймақтық тәсілді сәтті үйлестіреді.

Жаһандану және аймақтандыру процестерімен анықталған әлемдік дамудың қазіргі тенденциялары жекелеген аумақтық құрылымдардың даму принциптері мен заңдылықтарын зерттеудегі жаңа әдістер мен тәсілдерді іздеуді қажет етеді. Бұл жағдайда әр түрлі философиялық зерттеулерде кеңінен қолданылатын элеуметтік-мәдени тәсіл неғұрлым перспективалы болып табылады.

Біз жоғарыда пайымдағандай, ғылыми теориялар мен зерттеу әдіснамалары негізінде көтерген тақырыбымыздағы мәселелерді терең тануға және оны ғылыми түрде зерттеуге ұмтылыс жасадық.

1.2 Солтүстік-батыс Қытай шекара аймағын игерудің саяси-экономикалық мәні

Шекара және шекара аймақтары мемлекет саясатында аса маңызды орынды ұстайды. Шекараның беріктігі оны қорғауға қойған әскери күштің әлеуетімен өлшене бермейді, көбінесе шекаралас мемлекеттер арасындағы өзара сенім мен саяси-экономикалық ортақ мүдделердің қалыптасуы аса маңызды рөл атқарады.

Қытай ежелден өзінің шекарасы мен шекара аймағын бекемдеуге баса көңіл бөлетін мемлекет. Қазіргі реформа және ашықтық саясатын атқару барысында, төңіректегі елдермен кең көлемде қарым-қатынас өрістетуге - ҚХР-дың жаңа дәуірдегі сыртқы саясатының басым бағыты болып саналады.

Қытайдың құрылықтағы шекара бойының ашықтығы мен теңіз жағалауы ашықтығы арасында белгілі алшақтық болғанымен, оның бәрі де сыртқы әлемге ашықтық стратегиясының жарқын көрінісі. Дэн Сяопин коммунистік партияның XII съезінің ашылу салтанатында жасаған баяндамасында: «Біз ашықтық саясатын берік ұстанып, теңдік пен өзара тиімділік негізінде сыртқы байланыстарды белсенді түрде кеңейтеміз» деп атап өтті. 1984 жылы өткен ҚКП Орталық комитетінің XII шақырылымының 3 пленумында, сыртқы әлемге ашықтықты үш бағытқа топтастырды: «Біріншісі-батыстағы дамыған мемлекеттерге ашықтық, екіншісі-Кеңес Одағы мен Шығыс Еуропа елдеріне ашықтық, үшіншісі - даму жолындағы үшінші дүние елдеріне бағытталған ашықтық». «Қытайдың шекара өңірінің әртүрлі ішкі және сыртқы себептерге байланысты ұзақ уақыт жабық жағдайда болуы, аймақтың экономикалық дамуына кедергі келтірді. Бұл жағдайды өзгерту үшін біз сыртқы әлемге ашылуды кеңейтуіміз керек, шекараны ашу стратегиясын жүзеге асырып, көрші елдермен тауар биржалары мен экономикалық және технологиялық ынтымақтастықты белсенді жүргізіп, халықаралық еңбек бөлінісіне белсенді қатысып, шекара өңірі мен шекаралық аудандардағы тұрғылықты халықты байыту процесін жеделдетуіміз керек» [100, 1] деп көрсетті.

Қытай әлемде халық саны ең көп және табиғи ресурстары шектеулі ел. Оның даму ерекшеліктерінің бірі — провинциялардың әлеуметтік экономикалық деңгейінің алшақтығы және оның ұлғая түсуі.

ҚХР-да 40 жылдан астам жүргізіп келе жатқан экономикалық реформа процесінде ішкі аудандар теңіз жағалауындағы аймақтарға қарағанда баяу дамуда. Табиғи ресурстардың үлкен қорының болуы Қытайдың ішкі аудандарының жедел әлеуметтік-экономикалық дамуының кепілі болмайтындығын көрсетті. Мысалы, солтүстік-батыс өңір табиғи ресурстарға бай, қолайлы қоршаған ортаға және басқа да оң факторларға қарамастан артта қалып отыр, ал солтүстік-батыс пен Шығыс өңір арасындағы дамудағы алшақтық ұлғаяуда.

Дамудың және бастапқы экономикалық және техника-технологиялық база жағдайындағы үлкен айырмашылықтарға байланысты әрбір ауданда жаңғыртуды жүргізу жылдамдығы әртүрлі. Тиісті статистикалық деректерге сәйкес, елдегі өңіраралық айырмашылықтар 1968-1988 жылдары 60,59% - дан 1994-2002 жылдары 99,44% - ға дейін өсті. Бұл ел өңірлерінің экономикалық даму дәрежесіндегі диспропорция қауіп төндіретін өлшемдерге ие болғанын және өңірлік экономикалық стратегиядағы басты назарды батысқа ауыстыру керектігін көрсетеді. Басқа деректерге сәйкес, ресми кедей санатына жатқызылған уездердің 70%-ы Солтүстік-Батыс Қытайда орналасқан, ол аймаққа елдің барлық кедей халқының 80% - дан астамы келеді. Осы тұрғыдан алғанда, солтүстік-батыс аудандардың артта қалуы Қытайды жаңғырту бағдарламасының толық іске асуына айтарлықтай кедергі келтіруде. Қытайды жаңғыртуды жүзеге асыру Солтүстік-Батыс Қытайды игеру міндетін қамтуы тиіс, өйткені солтүстік-батыс өңірлер Қытайды артқа тартуда.

Айта кету керек, Қытайдың шығыс және ішкі аудандары арасындағы экономикалық қарама-қайшылық жаңа туындаған мәселе емес, ол тарихтың салдары. Бірақ экономикалық реформа жүргізуде Қытай билігінің теңіз жағалауындағы аймақтарды дамытуға басымдық беру саясаты ол айырмашылықтарды ұлғайта түсті. Бұл елдің солтүстік-батыс аймақтарының даму стратегиясын қабылдауға себеп болды. Реформалар мен ашықтық саясатын жүзеге асыру басталған уақыттан бері Қытайда ірі өзгерістер орын алды: келтірілген сандар қытай экономикасының шын мәнінде тарихи маңызы бар көрсеткіштерге қол жеткізгенін білдіреді [101].

ҚХР үкіметі 1986 жылы қабылданған қарарға сәйкес, елді үш меридиандық аймаққа бөлді: шығыс, орталық және батыс аймақтар. Мұндай бөліністе географиялық әлеуметтік факторларды, саяси және экономикалық жағдайды ескергені белгілі. Батыс өңір он провинциядан тұрады — Шэньси, Ганьсу, Цинхай, Нинся (Нинся-Хуэй автономиялық ауданы), Шыңжаң (Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданы), Сычуань, Чунцин (қала), Юньнань, Гуйчжоу және Тибет (Тибет автономиялық ауданы). Бұл аймақтың аумағы 5,38 млн. шаршы км, яғни Қытайдың барлық аумағының 56% құрайды. Халық саны-285 млн. адам, яғни ҚХР халқының 23%. Осы аймақтың ресми шекараларына қосымша көптеген ғалымдар бұл жерге артта қалған автономды аудандарды

— Ішкі Моңғолия мен Гуанси-Чжуан автономды аудандарын жатқызды. Кейінірек бұл аудандар ресми түрде батыс аймаққа енгізілді. Осы толықтыруларды ескере отырып, аймақтың аумағы 6,85 млн. шаршы км құрайды, яғни Қытайдың барлық аумағының 71%-ы болды. Өңір халқы 365 млн. адамды құрайды, яғни ҚХР халқының 29% жетті. Үш үлкен аймақты — Шығыс — Орталық — Батыс аймақтарды салыстырғанда, XX ғасырдың 90-шы жылдары, Шығыс бір жағынан, Орталық пен Батыс екінші жағынан, экономикалық даму және әлеуметтік қолдау деңгейіндегі қарама-қайшылықтардың ұлғайғанын көруге болады.

Өзі кең әрі бай аймақты дамыту жоспары осы кезеңде қолға алына бастады. ҚХР-да экономикалық реформаның бастапқы кезеңінде әлеуметтік және экономикалық белсенділікті Оңтүстік-шығыс Қытайдан Солтүстік-батыс және орталық аудандарға біртіндеп көшіру идеясы ұсынылды. 90-шы жылдары ҚХР Төрағасы Цзян Цзэминь өңірді дамыту мәселелері, реформалар барысы, даму және тұрақтылық туралы айтты. Ішкі аудандарды елді жаңғырту процесіне белсенді араластыру қажеттілігі аумақтық ашықтық саясатында жаңа міндеттерді және өңірлік экономика мәселелерінде принципті тәсілдерді жариялаған 1992 жылғы ҚКП-ның XIV съезінде және Бүкілқытайлық Халық өкілдері жиналысының 7-ші шақырылымның сессиясында ресми түрде ұсынылды. Цзян Цзэминь баяндамасында теңіз жағалауындағы аудандардың дамуындағы қарқынды сақтай отырып, Қытайдың Орталық және солтүстік-батыс өңірлерінің өнеркәсіптік өсуін ынталандыру қажет екенін атап өтті. Оның айтуынша, бұл аумақтардың экономикалық өрлеуі «Қытайдың экономикалық даму стратегиясының бүкіл архитектурасын анықтайтын ауқымды мәселе» болып табылады. Теңіз маңындағы және ішкі аудандардың экономикалық және мәдени дамуындағы алшақтықты жою елдің табиғи байлықтарын неғұрлым толық және ұтымды пайдаланудың, жалпыұлттық экономикалық кеңістік құрудың маңызды шарты ретінде ғана емес, мемлекеттің аумақтық тұтастығын нығайтудың және әлеуметтік әділдік қағидатын іске асырудың маңызды факторы ретінде де қарастырыла бастады [102].

1999 жылдың маусымында Үкімет «Батысты қауырт игеру» жоспарын әзірледі. Елдің Премьер-министрі Чжу Жунцзи осы жоспар бойынша батыс провинцияларының басшыларының пікірін білу үшін батыс өңірге арнайы барды. 1999 жылдың қыркүйегінде XV сайланған ҚКП ОК төртінші пленумында Қытай үкіметі Батыс Қытайдың даму стратегиясын іске асыру туралы шешім қабылдады. Сол жылдың қараша айында мемлекеттік жоспарлау комиссиясының бағдарламасы дайындалды. 2000 жылы батыс аумақтарын дамыту жөніндегі топ құрылды және осы жылдың қазан айында қабылданған ҚХР-ның экономикалық және әлеуметтік дамуының Оныншы бесжылдық жоспарына сәйкес, Батыс аймақ Қытайдың стратегиялық басым бағыттардың бірі болып танылды және оны іске асыру қолға алынды.

Солтүстік-Батыс Қытай - Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданын, Нинся-Хуэй автономиялық ауданын, Шэньси, Ганьсу және Цинхай провинцияларын

және Ішкі Моңғолия автономиялық ауданын қамтиды. Бұл аудандар ел аумағының 1/3 бөлігін алып жатыр. Сондай-ақ ол Шығыс Азияның Орталық Азиямен жалғасатын жерінде орналасқан, Орта және Батыс Азияға, тіпті Еуропаға шығудың ең маңызды қақпасы болып табылады. Солтүстік-батыс өңірлері рельефінің күрделілігімен, қатаң климатымен, халықтың сирек қоныстануымен және көп ұлтты болуымен ерекшеленеді. Аумақтың басым бөлігі таулы, олардың арасында үлкен шөлдер бар. Игеруге жарамды жерлер өте аз. Егістік жерлердің төрттен үш бөлігі орта санатқа жатады. Топырақтың жеткіліксіз ылғалдылығы мен эрозиясы секілді табиғи-географиялық ерекшеліктер өңірде ауыл шаруашылығын дамытуда белгілі дәрежеде кедергілер келтіреді. Егін шаруашылығында тек қымбат гидромелиорациялық іс-шараларды жүзеге асырған жағдайда ғана жерді қосымша игеру мүмкіндігі туындайды. Аумақтың едәуір бөлігін ормандар мен далалы алқап алып жатыр. Солтүстік-батыс аумақтың демографиясы салыстырмалы түрде төмен. Мұнда халықтың орташа тығыздығы 22 адам / шаршы км құрайды, бұл жалпы ел бойынша халықтың орташа тығыздығынан екі есе төмен [103].

ҚХР-дың аймақтық даму стратегиясын жүзеге асыруда шекара бойындағы аймақтарды жан-жақты ашық ұстаудың мәні зор. Географиялық тұрғыдан алғанда, қытайдың сыртқы әлемге ашықтық стратегиясы, әдетте, «үш жақты» ашу стратегиясы ретінде қарастырылады. «Үш жақты» ашықтыққа оңтүстік-шығыс теңіз жағасындағы ашықтық, ішкі өзендердің бойындағы ашықтық және шекара бойындағы ашықтық жатады.

Ең алдымен оңтүстік-шығыс теңіз жағасындағы ашықтықты жүзеге асыру қолға алынды. Алғаш Шэньчжэнде, Чжухай, Шаньтоу және Сямынь қаласында төрт ерекше экономикалық аймақ құрылды. Одан соң 1984 жылы теңіз жағалауындағы 14 қала ашық болып белгіленді. 1985 жылдың ақпанында Чжуцзян өзені мен Янцзы өзенінің атырауында, Аньхой өзенінің оңтүстік бөлігінде 61 округ пен қалалар ашылды. 1988 жылы жағалаудың ашылуы Ляонинге, Шаньдун түбегі мен басқа да жағалау аудандарына дейін кеңейтілді.

1992 жылы Дэн Сяопиннің елдің оңтүстігіндегі жасаған баяндамасындағы маңызды нұсқаулықтарға сәйкес, ҚКП Орталық Комитеті мен Мемлекеттік Кеңес Янцзы өзенінің бойында Уху, Цюцзян, Хуанши, Ухань, Юэян және Чунцин секілді 6 қалаларының ашылуына жан-жақты шаралар қабылдады.

Шекара бойындағы ашықтық. 1992 жылы Қытайдың алты негізгі шекаралық провинцияларында 13 шекаралық қала ашылды - Цзилиндегі Хуньчунь, Хэйлунцзянда Суйфэньхэ және Хэйхэ, Ішкі Моңғолияда Маньчжурия және Эрляньхоте, Шыңжаңда Тарбағатай және Құлжа, Юннаньда Хэкоу, Руйли, Ваньтин, Гуансиде Пинсян және Дунсин және барлық провинциялардың орталық қалалары ашық деп жарияланды. 1993 жылы мемлекет Хулунбайэр, Ухай қаласы, Яньбянь Корей автономды облысы, Цяньдуннань Мяо және Дун автономды облысы, Линься Хуэй автономды облысы, Голмуд қаласы және Іле-Қазақ автономды облысы сияқты 7 этникалық аймақты реформалау және ашықтық жөніндегі пилоттық жоба ретінде таңдап алды. Бірінші санаттағы 241 ашық порттар және 14 шекаралық

техникалық ынтымақтастық аймақтары ашылды. 2005 жылдың соңына қарай Қытайда су көлігі үшін 133 портты қоса алғанда, бірінші санаттағы 253 ашық порттар құрылды.

Экономикалық және технологиялық даму аймағының кепілдендірілген аймағының ашылуы шетелдік банктерге шетел валютасын айналымға шығаруға мүмкіндік береді. Қытайдың шекара өңірлері Далянь, Гуанчжоу, Циндао, Чжанцзямен, Нинбо, Фучжоу, Сямынь, Шаньтоу, Хайкоу кеден аймақтарын құру мақұлданды; Инкоу, Вэйхай, Вэньчжоу, Куньшань, Жунцяо, Дуншань, Харбин, Чанчунь, Шеньян, Ухань, Чунцин, Уху, Ханчжоу, Хуэйчжоу және Сяошаньда экономикалық және технологиялық даму аймағы ашылды; 63 банк немесе шетелдік қаржы мекемелері шетелдік инвестициялар салымын кеңейте отырып, Шанхай, Тяньцзинь, Далянь, Гуанчжоу, Нинбо, Циндао және Нанкинді қоса алғанда, бес ерекше экономикалық аймақта және жеті қалада шетел валютасымен операцияларды жүзеге асырды. Сыртқы сауда жүйесін одан әрі тереңдету, шетел валютасын ұстап қалудың бірыңғай ұлттық коэффициентін енгізу және сыртқы сауданың басты арнасы үшін негіз құру реформасы жүргізілді.

2001 жылы Қытайдың ДСҰ-на мүшелікке қабылдануы олардың әлемдік нарыққа кіруіне кең жол ашты. 2006 жылы 9 шекаралық провинцияның 140 шекара маңындағы аудандарында 107 құрлықтағы шекаралық өткел және 14 шекара маңындағы ынтымақтастық аймағы ашылды. Олардың ішінде Батыс провинцияларындағы бірінші санаттағы 61 ашық порттар бар, оның үлесіне елдің шекара маңындағы ашық порттарының 57% тиесілі [100, 10-11].

Шекара бойындағы ашықтық батыс өңірін дамыту стратегиясын іске асыру үшін маңызды шара болып табылады. Батыс өңірінің кең, әрі ауқымды дамуын жүзеге асыру жаңа жүзжылдықта партия мен мемлекет ұсынған маңызды стратегиялық шешім және шекара маңындағы этникалық аймақтарды экономикалық көтеру үшін атқарылатын қажетті міндет. Цзян Цзэминь Қытайдың коммунистік партиясының XIV съезінде: «Шекара маңындағы аумақтарды кеңейту мен ашуды және ішкі провинциялар мен автономды облыстардың ашылуын жеделдету қажет» деп атап көрсеткен болатын. 2004 жылғы 11 наурызда жарияланған «Батыс өңірлерін дамытуға одан әрі қолдау көрсету туралы Мемлекеттік Кеңестің бірнеше пікірі» атты құжатта (мемлекеттік бағдарлама [2004] № 6): «Батысты дамытудың жүзеге асырылуы елдің жалпы экономикалық және әлеуметтік дамуына, ұлттық бірлік пен шекараның тұрақтылығына әсер ететін маңызды стратегиялық жоспар болып табылады» деп анық айтылған. «Батыс өңірдегі сыртқы сауда мен экономикалық және технологиялық ынтымақтастықты дамытуға жәрдемдесу үшін тиімді шаралар қабылдау, көрші елдермен және өңірлермен экономикалық ынтымақтастық пен технологиялық алмасуларды барлық бағыттар бойынша және әр түрлі нысандарда кеңейту, сондай-ақ халықаралық сауда мен шекара маңындағы сауданы дамытуға ұмтылу» басты назарда болуы керектігі атап өтілді. Ұлттық өңірлерде тұрақтылықты сақтаудың маңызды

бағыттарының бірі осы өңірлердегі экономикалық даму мен әлеуметтік прогресті тұрақты жеделдету болып табылады.

Батыс аймақты игеру жоспарын іске асыруда шекара бойындағы ашықтықты кеңейтудің маңызы зор. Соңғы жылдары көрші елдердің даму қарқыны айтарлықтай жылдамдады, Қытайдың көрші елдермен өңірлік ынтымақтастығы және шекара маңындағы саудасының белсенділігі артты. Шекараны ашу стратегиясын іске асыру және «шекараны жақсарту және адамдарды байыту» үшін шекаралық экономикалық белдеуді құру батыс өңірдің дамуына жәрдемдесу және үлкен халықаралық саяси және әлеуметтік маңызы бар этникалық аймақтың экономикалық дамуын жеделдету үшін маңызды шара және сөзсіз талап болып табылады. 2009 жылғы 16 қазанда премьер-министр Вэнь Цзябао батыс Қытайдың 10-шы Халықаралық жәрмеңкесінде Қытай үкіметі Батыс өңірді жаңа дәуірде дамыту мен ашудың стратегиялық орталығы ретінде қарастыратынын, батыс өңір мен көршілес елдер арасындағы жан-жақты ынтымақтастыққа жәрдемдесетінін, сондай-ақ Қытай мен басқа әлемнің өркендеуін ілгерілететінін атап өтті [100, 12].

Қытай ғалымдарының аймақтық даму тақырыбын зерттеу жұмыстары. 1980 жылдардың аяғында Біріккен Ұлттар Ұйымының Экономикалық даму агенттігінің қолдауымен Қытайдың экономикалық жүйені реформалау институты Батыс Азиядағы кейбір елдерге қысқа мерзімді экономикалық зерттеу жүргізді. Зерттеу жұмыстарымен айналысқан қытай ғалымдарының бірі Фэн Ваньпин (Feng Wanping, 1989) шығыстағы жағалау аудандарын ашу стратегиясының маңызды толықтырушысы ретінде батыс аймақтарды батысқа қарай ашуды ұсынды. «Біздің сыртқы ашықтық стратегиямыздың маңызды бөлігі ретінде батысқа ашықтық стратегиясы жаһандық, тұтас және ұзақ мерзімді оң маңызы бар. Геосаяси тұрғыдан көршілес елдер дамуының салыстырмалы артта қалуы жағдайында Батыстың ашылуы шекара маңындағы өңірлерде ұлттық бірлікті сақтауға және әлеуметтік тұрақтылықты қолдауға ықпал етеді» деді. Сонымен қатар, аймақтанушы Е Сяовэньның (Ye Xiaowen, 2004) айтуынша, Батыстың ашылуы Еуразиялық байланыстарға қолжетімділікті ашады және Еуразияда ынтымақтастықтың жаңа тәртібін қалыптастыруға және Қытайдың қоршаған ортасының өсуін жақсартуға ықпал етеді. Ван Чжифэй, Цао Шоуфэн, Ма Хуэйлань (Wang Zhifei et al., 2009; Cao Shoufeng, Ma Huilan, 2011) секілді бірқатар ғалымдардың пайымдауынша, өңірлік экономикалық байланыстар тұрғысынан батыс өңір мен Орталық және Батыс Азия арасында айқын экономикалық өзара толықтырушылық бар. Бір жағынан, Батыстың ашылуы Батыстың артықшылықтарын іске қосуға, Батыстың экономикалық қуатын арттыруға және орталық және шығыс аймақтарымен экономикалық алшақтықты қысқартуға көмектеседі. Екінші жағынан, дамыған батыс елдеріне экспортқа шығаруға қойылған көптеген шектеулер аясында батысқа ашылуы экспорттық нарық құрылымын толық ашуға және түзетуге жәрдемдесудің маңызды құралы болады. Чжоу Синьшэн (1994), Лю Цзяцзинь және басқалар (2004) Шығыс провинцияларының экономикалық әлеуетіне сүйене отырып, Шығыс пен Батыс арасындағы өзара

іс-қимылды нығайтуға, Батыстың географиялық және ресурстық артықшылықтарын пайдалана отырып сыртқы ынтымақтастық саласын кеңейтуге, өңірде инфрақұрылым құрылысын жылдамдатып жүргізуге шақырды. Ли Вэй, Сунь Хайхуа, Чу Чэндэ, Ся Сюэмэй (Li Wei, 2009; Sun Haihua, 2008; Chu Chengde, Xia Xiumei, 2006) секілді ғалымдар батыс аймағындағы жалпы экономикалық ашықтық саясатының іске асырылу барысын зерттеді және оны Шығыс және Орталық аймақтармен салыстырды. Зерттеу жұмыстарының жасаған қорытындысына қарайтын болсақ, батысты қауырт игеру стратегиялық жоспарының жүзеге аса бастаған уақыт аралығында, батыс өңірлерді шетелдерге ашу саясатының нәтижесінде әлеуметтік-экономикалық тұрғыда үлкен ілгерілеушілік байқалғанымен, елдің шығыс аймақтарымен арадағы даму деңгейіндегі алшақтықтың әлі де кең екенін көруге болады [73, 15].

ҚХР-дағы Аймақтану зерттеулерінің тарихы мен әдіснамасы Қытайдың Орталық, Шығыс жағалау аймағын және шекаралас аудандарды кешенді зерттеуге сүйенеді. ҚХР Қоғамдық ғылымдар Академиясының Қытай шекара маңы аумақтарының географиясы мен тарихын зерттеу орталығының жұмыс шеңберінде Қытай ғалымдарының ғылыми-зерттеу қызметінің жинақталған тәжірибесін ескере отырып, ХХІ ғасырдың басында «Солтүстік-Шығыс жоба», «Шыңжаң жобасы», «Солтүстік Шыңжаң жобасы» үш жобасын іске асыру ерекше маңызды [104].

Батысты игеру және өңіраралық айырмашылықтарды қысқарту бірінші кезекте елдегі саяси және экономикалық тұрақтылыққа қол жеткізуді қамтамасыз ететуді көздейді. Қытайда жүргізілген сауалнамалардың мәліметтері бойынша, сұралғандардың 84%-ы аудандар арасындағы экономикалық және әлеуметтік дамудағы шамадан тыс алшақтық әлеуметтік тұрақсыздыққа әкелуі, ал 16% - ы мемлекеттің құлдырауына алып келуі мүмкін деп қауіптенеді. Бірнеше жыл бұрын жүргізілген талдамалық зерттеулер аймақаралық айырмашылықтар қоғамдық тәртіпсіздіктерді тудыруы мүмкін екенін көрсеткен. Жалпы, өңірлік экономикадағы теңсіздікті іс жүзінде болдырмау мүмкін емес, бірақ Шығыс және Солтүстік-Батыс Қытай арасындағы айырмашылық тепе-теңдіктен қатты ауытқыған жағдайларда экономикалық проблемалар бірте-бірте саяси және әлеуметтік мәселеге айналып, бүкіл мемлекеттік стратегияға кері әсерін тигізеді. Егер қандай да бір елде өңірлердің әлеуметтік-экономикалық дамуындағы айырмашылықтар тым үлкен болса, бұл өңірдің қалыпты дамуы үшін кедергі жасайды және сайып келгенде артта қалған аудандар халқының жаппай наразылығын және тұтастай алғанда елдің әлеуметтік-саяси жағдайының тұрақсыздығын тудырады, ұлттық экономиканың тұрақты, дұрыс дамуына кері әсерін тигізеді. Мемлекеттің Шығыс Қытайға баса назар аудару саяси бағыты бір жағынан оң әлеуметтік экономикалық және қаржылық нәтиже берді, бірақ екінші жағынан, Орталық және Солтүстік-Батыс Қытай мен Шығыс Қытай арасындағы күрт алшақтықты туғызып, өте күрделі теріс әлеуметтік салдарлар қалыптастырды. Бұл әлеуметтік әділеттілік принципіне үлкен зиян келтірді, адамдар

арасындағы, экономика мен саясатта қарама-қайшы теңсіздікті тудырды, әлеуметтік тұрақсыздыққа жағдай жасады [102].

Солтүстік-батыс Қытайды игерудің саяси мәнін географиялық жағдайының ерекшелігі тұрғысынан талдауға болады. Біріншіден, Солтүстік-Батыс Қытай - бұл аз ұлттардың тығыз өмір сүретін ауданы. Солтүстік-батыс өңірлерді дамыту мен тұрақтандырудың ұлттық бірлік пен мемлекеттік тұрақтылық мәселелерін шешудегі маңызы зор. ҚХР құрылғаннан кейін ҚКП ОК ұлттық автономия құруды, сол арқылы аз ұлттардың ұлттық экономикасын дамытуды қолдады, ұлттық аудандарға инвестициялық қызметте, кедейшілікті, сауатсыздықты жоюда және басқа да салаларда қолдау көрсетті, сондықтан ұлтаралық қарым-қатынастар біршама теңгерімді қалыптасты. Солтүстік-батыс аймақтағы ерекше әлеуметтік және ұлттық ахуалға байланысты, басқа өңірлерде маңызды болып көрінбейтін мәселелер мұнда белгілі бір тарихи және діни ерекшеліктерге байланысты айырықша өткір сипатқа ие болады. Әсіресе, 90-шы жылдары, бүкіл әлем бойынша ұлтшылдық қозғалысының көбеюінен, Кеңес Одағының ыдырауынан және Шығыс Еуропадағы орасан өзгерістерден кейін, ұлттық сепаратизм толқыны көтерілген кезде ерекше жағдай болды. Сондықтан да, Солтүстік-батыс Қытайдың әлеуметтік-экономикалық дамуын жеделдету ұлттық бірлікті нығайтады, ұлтаралық қайшылықтарды пайдалану әрекеттерін толық бейтараптандыруға кепілдік береді. Солтүстік-батыс Қытайдың дамуын жеделдету экономиканың өрлеуіне және ұлттық топтар қоныстанған аудандарының әлеуметтік ілгерілеуіне, демек жалпы прогреске, барлық ұлттардың жалпы өркендеуіне, қытай ұлтының бірігуін күшейтуге көмектеседі. Екіншіден, құрылықта орналасқан және оншақты мемлекетпен ортақ шекарасы бар солтүстік-батыс аудандары Оңтүстік-Шығыс, Шығыс, Орталық Азияға, сондай-ақ стратегиялық шикізат экспортталатын Еуропаға апаратын маңызды транспорт дәлізі болып табылады. Шекара саясаты тұрғысынан дамып келе жатқан Солтүстік-Батыс Қытайдың мемлекеттік қауіпсіздікке кепілдіктегі стратегиялық маңызды өте зор. Экономикалық тұрғыдан алғанда, солтүстік-батыс Қытайдың игерілуі Қытайды жаңғыртудың маңызды стратегиялық қадамы болып табылады.

1.3 ҚХР-дың Шекара өңірін әлеуметтік экономикалық дамыту шаралары

ҚХР-дың әлеуметтік экономикалық жағдайы ХХІ ғасырдың басында қарқынды дами түсті. 2011 жылғы наурызда ҚХР Мемлекеттік статистикалық басқармасы жарияланған ресми құжаттарға сәйкес, 2006 - 2010 жылдар ішінде Қытайдың ұлттық экономикасының орташа жылдық өсімі 11,2% - ды құраған, бұл ұқсас әлемдік көрсеткіштен (3,5%) едәуір асып түсті. Ал елдің әлемдік ЖІӨ-дегі үлесі көрсетілген кезеңде 5-тен 9,5% - ға дейін өсті [105].

ҚХР-ның бұрын-соңды болмаған экономикалық жетістіктері "ашық экономика" тұжырымдамасын табысты іске асырумен түсіндіріледі, оның маңызды құрамдас бөлігі мемлекеттік шекаралардың периметрі бойынша

өзіндік "ашықтық белдеуін" құруға бағытталған шекаралас аумақтардың экономикалық ашықтығы болып табылады.

Егер мәселенің тарихына жүгінетін болсақ, «шекаралық ашықтық белдеуі» 1980 жылдардың басында қалыптаса бастаған. Экономиканы құрылымдық қайта құру мен жаңғырту Ляонин, Фуцзянь, Хэбэй, Цзянсу, Чжэцзян, Шаньдун, Гуандун провинциялары мен орталыққа тікелей бағынышты Шанхай мен Тяньцзинь қалаларында алғаш қолға алынды.

XX ғасырдың 90-шы жылдарынан бастап, ҚХР үкіметі ресми құжаттарға сәйкес алты провинцияны (Ганьсу, Гуйчжоу, Сычуань, Цинхай, Шэньси, Юньнань), бес автономды ауданды (Гуанси-Чжуан, Нинся-Хуэй, Шыңжаң-Ұйғыр, Тибет, Ішкі Моңғолияны) және орталық бағыныстағы Чунсинь қаласын қамтитын Батыс аймағының дамуына көңіл бөле бастады. ҚХР аумағының жартысынан көбін құрайтын осы он екі әкімшілік бірлікте ел халқының төрттен бір бөлігі ғана тұрады. Аталған аймақтың ерекшелігі, табиғи ресурстардың жеткілікті үлкен қорларына қарамастан, әлеуметтік-экономикалық артта қалушылығымен сипатталады.

Қытайдың шекара аймағы - Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы Қазақстанмен шекараласады. ШҰАА – Қытайдың солтүстік-батыс шекара өңірінде орналасқан стратегиялық маңызы зор әкімшілік-аумақтық бірлік. Шыңжаң елдің осы аймағында орналасқан сегіз мемлекетпен шектеседі, шекарасының жалпы ұзындығы 5600 шақырым, оның ішінде тікелей солтүстік-батыс шекара аймағының ұзындығы 1782,75 км қашықтықты қамтиды. Шекара өңірі арқылы көрші мемлекеттермен көлік-транзиттік байланыс орнатудың әлеуеті зор. Шыңжаң ертеден-ақ Қытайдың Батысқа ашылған қақпасы іспеттес. Дегенмен, аумақтың ел орталығы мен дамыған аймақтарынан алшақтығы, басқа өңірлерден салыстырмалы түрде оқшаулығы, партия басшылығы мен орталық үкіметтен осы аймақта өзінің саяси және экономикалық басшылығын қамтамасыз ету, мемлекеттің тұтастығын сақтау тұрғысында өзіне ерекше көңіл бөлуді қажет етеді.

2000 жылдан 2050 жылға дейін жоспарланған «Батысты қауырт игеру» мемлекеттік бағдарламасының Қытайдың батыс аймақтары үшін, оның ішінде Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуында маңызы зор. Бағдарлама, жалпы мемлекеттік деңгейде экономиканың одан әрі өсуіне серпін беріп қана қоймай, сонымен қатар, Қытайдың Шығысы мен Батысы арасындағы әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіндегі аймақтық айырмашылықты қысқартуға ықпал етеді. Аймақаралық теңсіздікті жою Шыңжаңдағы қауіпсіздікті сақтауда өте маңызды.

ҚХР Орталық үкіметінің алдында, аймақтағы тұрақтылық пен аумақтың тұтастығын сақтау, «Батысты қауырт игеру» бағдарламасы шеңберінде жергілікті халықтың өмір сүру деңгейін арттырумен бірге әлеуметтік-экономикалық қайта құруларды жүзеге асыру және ШҰАА-ның Шығыс провинцияларының деңгейіне дейін тарту, аймақтық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, атап айтқанда, этникалық ұлтшылдық пен сепаратизм көріністеріне қарсы күрес және басқа да маңызды міндеттерді жүзеге асыру секілді міндеттер тұр.

Алайда, көп ұлтты және көпконфессиялы Шыңжаң жерінде осы және өзге де міндеттерді саяси, әлеуметтік, экономикалық, діни, мәдени бағыттарда дұрыс шешім қабылдаған жағдайда ғана табысты шешу мүмкін болады. Бұл ұлтаралық тепе-теңдікті қолдау үшін қажетті жағдай, өз кезегінде өңірдегі саяси және әлеуметтік тұрақтылықты сақтаудың басты кепілі.

Жалпы, ҚХР үкіметі 1949 жылдан бастап Шыңжаңда ерекше саяси-экономикалық бағыт ұстанып келеді. Аймақта партия билігін нығайту мен территориялық тұтастығын сақтау – басты орынға қойылған. ҚХР құрылған алғашқы жылдары Шыңжаңда халық шаруашылығын қалпына келтіру жұмыстары жүргізілді. 1952-1953 жылдары мемлекет көлемінде қолға алынған аграрлық реформа кезінде, аймақтағы ауыл шаруашылығы мен мал шаруашылығы жаңа даму сатысына көтерілді. 1978 жылы жарияланған «Ашық есік саясаты» Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуына ерекше серпін берді. 1980 жылдары Қытай-Кеңес сауда-экономикалық қатынастарының жандануы, Шыңжаңның Қазақстанмен арадағы сыртқы сауда байланыстарының қалыптасуына және аймақтағы экспортқа негізделген өндірістің өркендеуіне жол ашты. 1991 жылдан бері Орта Азиядағы тәуелсіз мемлекеттермен халықаралық байланыстары жалпы аудан экономикасының, оның ішінде шекара өңірінің дамуына өз әсерін тигізіп келеді.

ШҰАА экономикасын дамытудың жаңа кезеңі 1978 жылы өткен ҚКП Орталық комитетінің XI шақырылымының 3-Пленумынан кейін, ашық есік саясатының іске асырылуымен басталған.

XX ғасырдың 80-ші жылдары Қытайдың аймақтарды дамыту саясаты Дэн Сяопиннің нұсқауы бойынша жүргізілді: алдымен оңтүстік-шығыс теңіз жағасында орналасқан аудандардың экономикалық мүмкіншілігін арттырып, соңынан орталық және батыс аудандарды жұмыла дамытуға күш салу жоспарланды [1, 423]. Дэнның 1988 жылы берген нұсқауына сәйкес, үкімет 200 млн адам тұратын жағалаудағы аймақтың қауырт дамуына көмек беріп, артынша дамыған аймақтың батыс аудандарды игеруге атсалысуын қамтамасыз ету көзделді. 1982 жылы қыркүйек айында өткен Қытай коммунистік партиясының XII съезі аймақтарды дамытудың стратегиялық жоспарын ұсынды. Артынша өткен ШҰАА партия комитеті мен үкімет басшыларының халыққа съезд шешімдерін жариялау жиынында Шыңжаңды дамытудың негізгі стратегиялық жоспары таныстырылды. Ауданды дамытудағы стратегиялық басымдылықтар ауыл шаруашылығы, мұнай және мұнай өңдеу, энергетика, транспорт және құрылыс материалдарын өндіру салаларына берілді.

Шыңжаңды дамыту жұмысы үкіметтің Бесжылдық жоспарына сай, кезең-кезеңімен жүргізілді. Алтыншы, жетінші Бесжылдықтар кезінде негізінен осы жоспарды жүзеге асыру жұмыстары қарқынды жүргізілді. Шыңжаңды индустрияландыру мақсатында аймақта нашар дамыған ауыр өнеркәсіп, машина жасау, инфрақұрылым құрылысы, туризм сияқты маңызды салаларға шетелдік және мемлекеттік инвестициялар тартыла бастады. Қытай үкіметінің мақсаты - Шыңжаң экономикасын Қытайдың өнеркәсіптік өңірлерімен бір

деңгейге жеткізу. Бұл мақсатқа жетудің бір жолы - шетелдік инвестицияларды тарту болды.

Бұл үдеріс 1980 жылы басталды, осы жылы ашылған екі кәсіпорынға тартылған шетелдік инвестициялар 9 млн долларды құрады. 1994 жылға дейін жалпы сомасы 225 млн АҚШ доллары болатын шетелдік инвестицияларға жалпы саны 725 кәсіпорын ашылды. 1995 жылы жалпы сомасы 315 млн доллар болатын 132 келісім-шартқа қол қойылды, ал нақты инвестициялар көлемі 347 млн долларды құрады. Осылайша, инвестициялар көлемі 1994 жылғы 67 млн АҚШ долларымен салыстырғанда 150% өсім көрсетті. Шетелдік инвестициялар негізінен мұнай-газ өндірісіне, минералды ресурстарды өндіру, ауыл шаруашылығы саласына тартылды, сондай-ақ, жаңа инфрақұрылым құрылысына жұмсалды. 1994 жылы ШҰАА орталығы Үрімші қаласында ҚХР-дың солтүстік-батысындағы алғашқы еркін экономикалық аймақ құрылды. Оған Қытайдың оңтүстігіндегі осындай аймақтар үлгі ретінде алынды, ол жерде қолайлы жағдай жасау арқылы көптеген шетелдік инвестиция тартуға мүмкін болды. Мұндай жетістік Қытай үкіметінің алдына Шыңжаңға жаппай инвестиция тарту міндетін қойды. Жалпы, өңірлік инвестиция тарту Қытайдың басқа аймақтарында, мысалы, Хэнань, Сычуань провинцияларында өзін ақтады.

Экономикалық реформа жылдары теңіз жағалауындағы аудандардың нарықтық экономикада артықшылықтары болды, теңіз порттарына жақын орналасуы себепті өндірілген өнімнің өзіндік құны арзан шықты, үлкен мөлшерде инвестиция тартылды және сыртқы сауда байланыстары орнатылды. Нәтижесінде, 2000 жылға қарай батыс аудандардың Жалпы ішкі өнімінің көлемі біршама ілгерілегеніне қарамастан, шығыс аудандармен салыстырғанда әлі де айтарлықтай төмен болды.

1990 жылдардан бастап ел билігі Шыңжаңды дамытуға ерекше көңіл бөле бастады, және ол стратегиялық маңызы бар бірқатар бағыттар бойынша жүргізілді:

-Орта Азиядағы мемлекеттермен ынтымақтастық орнату, шекара маңындағы сауда-саттықты дамыту;

-ШҰАА территориясында орналасқан табиғи ресурстардың өндірісін арттыру және Қытайдың орталық, шығыс аудандарына құбыр тарту құрылысын жүргізу;

- Шыңжаңда өсіруге болатын ауыл шаруашылығы өнімдерін анықтау, оларды өсіру және өңдеу (мақта, жеміс-жидек, көкөніс, қант қызылшасы, және т.б.), ауыл шаруашылығын дамытуға инвестиция тарту.

Аталған кезеңде, яғни ШҰАА құрылған 1955 жылдан 2000 жылға дейін, статистикалық мәліметтерге сәйкес, Шыңжаңға шетелдік инвестициямен қатар, Орталық үкімет тарапынан да кең көлемде қаржылық көмек көрсетілген. Мемлекет қазынасынан дотация ретінде тартылған қаржының көлемі 87, 741 млрд юань-ға жеткен. Әсіресе 1996 жылдан бастап, Орталық үкіметтің қаржылық мүмкіншілігінің артуы мен батыс аймақты игеру стратегиялық бағдарламасының іске асырыла бастауына байланысты, Шыңжаңға үкімет

тарапынан бөлінетін қаржылық көмектің көлемі де артып отырған. Мысалы, 1996 жылы бөлінген қаржының көлемі 5,907 млрд юань болса, 1997 жылы-6,838 млрд юань, 1998 жылы-8,012 млрд юань, 1999 жылы-9,4 млрд юань, 2000 жылы-11,902 млрд юань, ал 2001 жылы тартылған қаржының көлемі 18,382 млрд юаньді құраған [51].

ҚХР-дың Шыңжаңды игеруінің 3-кезеңі 2000 жылдардан басталып, осы күнге дейін жалғасып келеді. ХХІ ғасырдың басынан бастап Қытайдың Шыңжаңды дамыту саясаты 2050 жылға дейін жоспарланған «Батысты игеру» бағдарламасының аясында жүргізілуде. Бағдарламаға сәйкес, Қытайдың батысындағы аудандарды дағдарыстан шығарып, әлеуметтік-экономикалық дамуын жеделдететін, олардың аймақаралық байланысқа белсенді араласуын қамтамасыз ететін және жергілікті халықтың әл-ауқатын арттыратын кешенді шараларды жүзеге асыру көзделген. Бұл мақсатта ең алдымен Шыңжаң билігінде қажетті тағайындаулар жүргізілді. 2010 жылдың көктемінде Шыңжаң партия комитетінің бірінші хатшысы болып бұрын Хунань провинциясын басқарған Чжан Чуньсянь тағайындалады. Оған өзінің әкімшілік бай тәжірибесін пайдаланып, Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық жағдайын жақсарту міндеті тапсырылды [51].

Бағдарламаны толық іске асыру 3 кезеңге жоспарланған. 2001-2010 жылдарға жоспарланған Бірінші кезеңі аяқталды. Нәтижесінде батыс аудандардың экономикасы индустрияландырудың алғашқы деңгейіне өтіп, ЖІӨ-нің жылдық орташа өсімі 10% құрады. Ал Шыңжаңда бұл көрсеткіш алғашқы 10 жылда 10%-дан төмендемеді, 2012 жылы тіпті бүкілқытайлық деңгейден де жоғары 12% жетті (119 млрд АҚШ доллары). Жергілікті халықтың жеке басына шаққандағы кірісі де артты, қала халқының кірісі 18151 юань, ауыл халқының кірісі 6442 юань болды.

Қазіргі кезде бағдарламаның екінші кезеңі жүріп жатыр (2011-2030 жылдар), бұл кезеңде негізгі басымдық өндіріс орындарын жаңғыртуға беріледі. 2010 жылдан бастап Қытайда елдің 19 провинциясы мен қаласының Шыңжаңға «шефтік экономикалық көмек көрсету» бағдарламасы жүзеге асырылуда. Егер 2010 жылға дейін Шыңжаңға көмек ретінде Қытайдың ішкі аудандарынан негізінен білікті мамандар жіберіліп отырса, ендігі кезекте қаржылық және техникалық көмек көрсету алдыңғы орынға қойылды. 2010 жылдан бері аталған қалалар мен провинциялар Шыңжаңда денсаулық сақтау, білім беру, тұрғын үй, ауыл шаруашылығы мен информатизация салаларында эксперименталды жобаларды жүзеге асыруда. Соңғы 3 жылда олар бұл аймаққа 24,8 млрд юань инвестиция салып, 2378 жобаны жүзеге асырды, оның 75% жергілікті халықтың әл-ауқатын арттыруға бағытталған [51].

2010 жылы 17-19 мамырда Пекинде ҚКП Орталық Комитеті және Мемлекеттік Кеңес Шыңжаң жөнінде кеңейтілген отырыс өткізді. Отырыста Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік тұрақтылығын арнайы зерттейтін және ұзақ мерзімді қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық міндеттерін белгілейтін «ҚКП Орталық Комитеті мен Мемлекеттік кеңестің Шыңжаңның қарқынды дамуын және ұзақ мерзімді қауіпсіздігін қамтамасыз

ету жөніндегі пікірлері» тұжырымдалды. Құжатта: «Даму мен ұзақ мерзімді бейбітшілік пен тұрақты дамытудың стратегиялық міндеті-жаңа жағдайда Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік тұрақты дамуын алға жылжытудың маңызды және шұғыл міндетіне мұқият назар аударуымыз керек» делінген. Отырыс сонымен қатар, Шыңжаңның батысқа қарай ашылуын стратегиялық тұрғыдан кеңейтті және Орта Азияда, Батыс Азияда, Оңтүстік Азияда, тіпті Еуропада «Қытай-Евразия көпірінің» ықпалын одан әрі күшейту туралы шешім қабылдады. Қашғар мен Қорғаста ашық экономикалық аймақ құрып, айрықша экономикалық саясат жүргізуді, және оны Қытайдың батысқа ашықтығы мен Шыңжаңның жаңа экономикалық өсу нүктесінде пайдалануды бекітті. Бірқатар өнеркәсіптік кластерлер құрудың жалпы жоспары жасалды, кластерлік топқа кіретін кәсіпорындарға жер, салық салу, импорт және экспорт сияқты жеңілдік саясатын қолдану қарастырылды. Шыңжаңның шекара өңірінде қолайлы сауда саясатын енгізу, яғни, бірқатар шекара өткелдерін іске қосу, өткелдерді басқару институтын енгізуді жылдамдату, шекара маңындағы биржалар үшін салықтан босату лимитін тиісті түрде арттыру және шекара саудасы арқылы импортталатын шикізат өнімдеріне жеңілдік беретін импорттық саясатты жүргізуге мүмкіндік беру ұсынылды. Сонымен қатар, отырыста Шыңжаң Қытайдың сыртқа ашықтығының негізгі қақпасы ретінде кең көлемді ашықтыққа қол жеткізуге болатын стратегиялық аймақ деп атап өтілді.

Мемлекеттік Кеңес жариялаған «Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік дамуын одан әрі ілгерілету туралы бірқатар пікірлері», партияның Орталық Комитеті мен Мемлекеттік Кеңестің «Шыңжаңның дамуы мен тұрақтылығы туралы стратегиялық зерттеу есебінің» негізінде жасалған Шыңжаңды одан әрі дамытуға бағытталған бағдарламалық құжат. Құжат Шыңжаңның бүкіл ел дамуындағы позициясын нақты анықтайды, яғни Шыңжаң Қытай үшін маңызды энергетикалық стратегиялық база, батыс аймақтағы экономикалық өсудің маңызды тірегі, Қытайдың батысқа ашылуының негізгі қақпасы және Қытайдың солтүстік-батыс шекара бойындағы стратегиялық қорған. Демек, Қытайдың батысқа қарай ашылуы орталық биліктің назарындағы маңызды нысанға және ашықтық стратегиясының ажырамас бөлігіне айналған [22].

Он екінші бесжылдық (2011-2015) кезеңіндегі Шыңжаңды дамытудың басты міндеті ретінде жан басына шаққандағы ішкі өнім көлемін бүкілқытайлық орташа көрсеткіш деңгейіне жеткізу көзделді. Шыңжаңның оңтүстігі мен солтүстігінің даму деңгейіндегі айырмашылықты азайту, қала мен ауыл тұрғындарының кірісін арттыру, инфрақұрылымды жетілдіру жұмыстары жоспарланды, сонымен қатар, 2020 жылға қарай Шыңжаңда орта дәулетті қоғам құру міндеті жүктелді. Транспорттық инфрақұрылымды жетілдіру Шыңжаңның тұрақты экономикалық дамуын қамтамасыз ететін маңызды алғышарт есебінде қарастырылды. Сол себепті, бірінші кезекте инфрақұрылымды кеңейту мен жаңғырту жұмыстарына көп көңіл бөлінді.

Шыңжаңды қауырт игерудің үшінші кезеңінде (2031-2050 жылдар) ғылым мен техниканың жетістіктерін пайдаланып заманауи өндіріс көздерін ашу қарастырылған. Алайда, «Батысты игеру» концепциясы-батыс аймақтың экономикалық даму деңгейін Қытайдың оңтүстік-шығыс аймағының экономикалық деңгейіне жеткізуді көздейтін жалпы стратегия. Дегенмен, бұл стратегияда Шыңжаңның артықшылықтары мен кемшіліктерін ескере отырып автономиялық ауданды дамытуға ерекше көңіл бөлінгені сөзсіз. Бағдарламаға сәйкес, Қытай билігі Шыңжаңда келесі стратегиялық қызметтерді жүзеге асыруды көздейді:

-ҚХР-дың сыртқы саясатына сәйкес, батыс елдерімен экономикалық байланыс жасайтын жаңа плацдарм құру;

-Каспий-Орта Азия аймағынан, болашақта тіпті Парсы шығанағынан шикізат импортын жүзеге асыратын тиімді транспорттық дәліз құру;

-Қытай экономикасына қажетті металдардың импорты мен көрші елдердің нарығына тауар экспортын жолға қою [51].

Қытай басшылығының пайымдауынша, Шыңжаңның географиялық орналасуындағы артықшылықтарды тиімді пайдалану үшін, бірінші кезекте ауданның тұрақты даму жағдайын қамтамасыз ету керек. Осыған байланысты, Пекин Шыңжаңды экономикалық дамыту мақсатына ерекше көңіл аударып отыр. Алайда, Шыңжаңның бүгінгі таңдағы динамикалық дамуы мен экономикалық көрсеткіштерінің өсіміне қарамастан, бүкілқытайлық өлшем бойынша әлі де артта қалған аудандардың қатарында. Дегенмен, соңғы оншақты жылдың ішінде орталықтан кең көлемді қаржыландырудың арқасында Шыңжаңның экономикада бірқатар жоғары көрсеткіштерге қол жеткізгенін атап өткеніміз жөн. Мысалы, 2012 жылы Шыңжаңның жалпы ішкі өнімі 120 млрд долларды құрады, ол көрсеткіш 2011 жылмен салыстырғанда 12% артық болды. Шыңжаңның сыртқы сауда айналымы 12% өсіп 25 млрд долларға жетті. Ауданда қомақты өндірістік-құрылыс базасы құрылған, оның қызметі негізінен экспорттық мақсатқа бағытталған. Сонымен қатар, Шыңжаң Қытайдың ішкі аудандарын стратегиялық өнімдермен, атап айтқанда мұнай, көмір, пайдалы қазбалармен, ауыл шаруашылығы өнімдерімен қамтамасыз етеді.

Шыңжаң үкіметінің ресми сайтында, жергілікті билік аудандағы әлеуметтік-экономикалық жағдайды жақсартуға бағытталған кешенді шаралардың нәтижесі туралы дерек келтіреді. Берілген деректерге қарағанда, басты назар келесі міндеттерді іске асыруға бөлінген:

-ауыл шаруашылығы мен мал шаруашылығын жаңғырту. Ауыл шаруашылығы өнімдерін өндіру және ішкі нарыққа, оның ішінде Шанхай, Пекин, Гуаньчжоу, Ухань, Хайнань нарығына шығару. Осы міндетті жүзеге асыру барысында Шыңжаңның батыс аймағында қосымша 146 мың гектар егіс алқабы игерілді. Осылайша, аудан үкіметінің дерегіне сәйкес, қазіргі кезде Шыңжаңдағы тамшылатып суғарылатын жер көлемі 2 млн гектарға жетті;

-әлеуметтік қолдау жүйесін енгізу. 2012 жылы Шыңжаң халқының әлауатын жақсарту үшін бюджеттен 197 млрд юань бөлінді, бұл бюджеттен қоғамдық қаржыландыруға бөлінген қаржының 72% құрады;

-инфрақұрылымдық желі құрылысы. Негізгі инфрақұрылымдық жобаларға 226 млрд юань, суландыру жобасына 15,16 млрд юань, жол құрылысына 37,6 млрд юань сомасында инвестиция құйылды. Соңғы кезде Шыңжаң басшылығы арнайы экономикалық аймақтардағы инфрақұрылымдық жобаларды кеңейтуге басымдық беруде, бірінші кезекте Қорғас еркін экономикалық аймағындағы жобалар;

-урбанизацияға қолдау көрсету. 2012-2030 жылдарға белгіленген жоспарға сәйкес, жақын жылдары қала халқы санын арттыру қолға алынады. Күтілгендей, 2020 жылға қарай қала халқының саны 58%, ал 2030 жылы қала халқы ел халқының 66-68% құрауы тиіс. Осыған байланысты автономиялық ауданда 2020 жылға дейін 17 қалалық агломерация құрылысын аяқтау көзделген[106].

Шыңжаң басшылығының мәлімдеуінше, жұмыспен қамтамасыз ету мәселесіне ерекше көңіл бөлінуде, әсіресе жоғары оқу орындарының түлектерінің жұмысқа орналасуы, әлеуметтік қорғалуы және зейнетақымен қамтамасыз етілуі басты назарда. 2013 жылғы мәлімет бойынша Шыңжаң халқын еңбекпен қамту мақсатында жаңадан 430 мың жұмыс орны ашылды.

Шыңжаңға серіктестік көмек Бағдарламасы өз жұмысын әлі де жалғастырып жатыр. Бұл Шыңжаңның орталықтан және басқа да дамыған аймақтардан бөлінген қаржылық және несиелік қаражаттың есебінен дамып жатқанын көрсетеді. Тек 2012 жылдың өзінде Шыңжаңды дамытуға орталық бюджеттен 11,42 млрд юань бөлінді. Ел үкіметінің Қытайдың батыс аймағын барлық көрсеткіштер бойынша оңтүстік-шығыс провинциялардың деңгейіне дейін көтереміз деген көлемді жоспарына қарағанда, аймақты дамытуға жұмсалатын қаржының негізгі көзі әлі де мемлекеттік бюджет есебінен болатыны белгілі.

Бүгінгі таңда, Қытайдың Шыңжаңды басты сауда-экономикалық және транзиттік-логистикалық орталыққа айналдыру жоспары біршама іске асырылды. Қытай басшылығының жоспарына сәйкес, 2030 жылға қарай Шыңжаң экономикалық даму деңгейі бойынша елдің оңтүстік-шығыс провинцияларымен теңесуі тиіс. Бұл жоспарды жүзеге асыру мақсатында Қытай үкіметі Шыңжаң экономикасын құрылымдық жаңғыртуға қажетті қаржыны бөлуге дайын. Қытай сарапшыларының болжамы бойынша, бұл мақсатқа жетуге толық мүмкіншілік бар, оған мемлекеттің қаржылық жағдайы жеткілікті және шетелден тартылған инвестицияларды пайдалануға болады.

Пекин Шыңжаңды Орта Азиямен, одан әрі Европа мен Парсы шығанағын Қытаймен жалғастыратын кешенді көпірге айналдыруды жоспарлауда. Оған Пекиннің «Жаңа Жібек жолы» жобасын ұсынуы дәлел бола алады. Бұл мақсатта қытай басшылығы Шыңжаңның шекара бойында 20-ға дейін еркін экономикалық аймақ ашуға ниетті. Географиялық орналасуына сәйкес, Орта Азия елдері Шыңжаңның сыртқы экономикалық белсенділігін айқындайтын

негізгі бағыт болып табылады. Орта Азия аймағындағы елдердің негізгі сауда серіктесіне айналған Шыңжаң, бүгінгі таңда өзін осы елдермен байланыстыратын транспорттық-инфрақұрылымдық желіні кеңейтуде. Осының нәтижесінде, Орта Азия мен Қытай арасындағы байланыстар даму үстінде. Шыңжаң барлығы 167 мемлекет және жекелеген аймақтармен сауда-экономикалық байланыс орнатқан. 2009 жылы Шыңжаңның сыртқы саудасының жалпы көлемі 13,8 млрд АҚШ долларына жетіп, 1999 жылғыдан 6,8 есе артқан, жылдық орта есеппен өсуі 22,8% болған, оның ішінде шекара бойындағы сыртқы сауда, жалпы сыртқы сауданың 54,5% құраған [106].

Қытайда жаңа типтегі индустрияландыру қарқынды жүруде. 2012 жылы қалалық өндіріс ошақтарына инвестиция тарту жұмыстары аяқталды, жалпы сомасы 298,8 млрд юань қаржы құйылып, 33% өсім көрсетті. Индустрияландыру барысында бірқатар нысандардың өндірістік күштері жетілдіріліп, қайта жасақтаудан өтті. Олардың қатарына Үрімжідегі Мұнай-химия өндірісі компаниясын, Шыңжаң электр компаниясын жатқызуға болады. Сонымен қатар тау-кен өндірісі, құрал-жабдық жасау, құрылыс материалдарын шығару, ауыл шаруашылығы өнімдерін өңдеу және тоқыма өндірісі салаларында да индустрияландыру жұмыстары жүргізілді.

Жергілікті халықтың тұрмыс-тіршілігін жақсарту шаралары да үкімет тарапының назарынан тыс қалмады. Соңғы жылдары жағдайы нашар отбасыларына деп 315 мың пәтер, малшыларға арналған 12,5 мың пәтердің құрылысы аяқталып, қолданысқа берілген. 295 мың пәтерден тұратын қол жетімді баспана құрылысы жүргізілуде. 208 алғашқы медициналық көмек көрсету орталықтары ашылып, халық игілігіне жұмыс жасауда. Жоғары оқу орны түлектерін жұмыспен қамту деңгейі артып, 88,6%-ға жеткен. Ауыл тұрғындарының әлеуметтік қамтамасыз етілу деңгейі 99,7% құрайды.

Бір сөзбен айтқанда, Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық даму әлеуеті өте жоғары. 2015 жылдан бастап Шыңжаңның ішкі жалпы өнім көрсеткіші екі есеге артқан, тиісінше жергілікті тұрғындардың табысы да еселеп артуда. Қоғамның әлеуметтік-экономикалық дамуы артып, барлық ұлт өкілдерінің өмір сүру деңгейі көтерілуде.

Шекара бойындағы аймақ табиғи ресурстарға өте бай, мұнда энергетикалық шикізат түрлерінің қоры мол. Жоңғар ойпатында табылған мұнай мен табиғи газдың, Алтай, Тянь-шань тауларындағы алтынның, көмірдің, қара және түсті металдардың, қорғасынның, мыстың өндірісі өткен ғасырдың 50-ші жылдары басталып, бүгінгі күні Шыңжаңның ең ірі, әрі бүкіл қытайлық маңызы бар өндіріс орындарына айналып отыр. «Батысты қауырт игеру» бағдарламасының аясында Шыңжаң экономикасына, оның ішінде стратегиялық маңызы зор шекара өңіріне мемлекет қазынасынан инвестиция тартылып, жаңа өндіріс орындары, аймақтың транзиттік мүмкіншілігін және шикізат тасымалын арттыратын инфрақұрылым нысандары, әлеуметтік нысандар ашылуда. Аймақтың экономикалық дамуына екпін қосып отырған, халықты жұмыспен қамтып, әлеуметтік мәселенің оң шешімін табуына ықпал етіп отырған, мемлекеттік маңызы бар өндіріс ошақтарының қатарына ауыр

өнеркәсіпке қарасты шикізат саласын жатқызуға болады. Бұл тұрғыда аудан үкіметіне тікелей бағынышты, жері Тарбағатай аймағының территориясында орналасқан Қарамай мұнай кен орнының маңызы зор. Қарамай Шыңжаңда өндірілген мұнайдың жартысын береді, аймақта мұнаймен байланысты өндіріс түрлері жақсы дамыған. Мұнай-химия заводтарының өнімдері ел ішіндегі сұранысты ғана қанағаттандырып қоймай, экспортқа да шығарылуда. Металлургия саласы да қарқынды дамуда, соңғы жылдары салынған өндіріс ошақтарының қатарында Іледе ашылған алюминий заводуын атап кетуге болады. Бұл заводтың өнімділігі жылына 10 мың тонна өнім өндіруге жетеді. Сондай-ақ, шекара өңіріндегі ауылдық аймақтарда көмір өндірісіне қарасты, ауыр өнеркәсіпке, тамақ және тоқыма өнімдерін өндіретін жергілікті және мемлекеттік маңызы бар, ірілі-ұсақты бірқатар өндіріс орындары орналасқан. 2016 жылы Іле-Қазақ автономиялық облысында өндірілген өнімнің жалпы құны 156 млрд 230 млн юаньді құраған, бұл 5 жыл бұрынғы көрсеткішпен салыстырғанда 11.4% өскен.

Шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайын арттыратын саланың бірі-туризм саласы. Оның географиялық орны, климаты, тарихы, ішкі және халықаралық туризмді дамытуға көп мүмкіншіліктер береді. Соңғы жылдары аймақ біртіндеп Қытайдың жаңа туристік ауданына айналуға. Табиғи ерекшеліктеріне қарай туристердің қызығушылығын тудыратын әйгілі нысандардың қатарына Бұратала облысының аумағындағы Сайрам көлін, Алтай өлкесіндегі Қанас көлін жатқызуға болады. Сайрам көлінің көлемі -458 кв.км, теңіз деңгейінен 2072 м биіктікте орналасқан, тереңдігі 81 м. Көлдің суы таза, айналасын қоршаған тау жоталары мен көпжылдық шыршалар көл келбетіне әсемдік қоса түскендей. Осы жердегі әсем табиғатты тамашалауға, көл жағасында отырған жергілікті халықтың дайындаған ұлттық тағамдарынан дәм татуға келетін туристердің саны жыл санап артуда. «Қанас» сөзі моңғол тілінен аударғанда «әдемі, бай, жұмбақ орын» деген мағына береді екен, қазіргі кезде көл аумағы мемлекеттік табиғи қорық болып танылды. Көл суының ерекшелігі, көлде Солтүстік Мұзды мухитқа тән балық түрлерінің өмір сүруі. Қорық 2200 кв. км жерді алып жатыр және БҰҰ-ның ХХІ ғасырда қоршаған ортаны қорғау Бағдарламасы нысандарының тізіміне кірген.

Шыңжаң территориясынада туризмнің басқа да түрлерін дамытуға барлық мүмкіншілік бар. Шыңжаң-көп ұлтты аудан. Шыңжаңға келген туристер осы жерді мекендеген халықтардың тұрмыс-тіршілігімен, мәдениетімен, әдет-ғұрып, дәстүрімен таныса алады. Мұнда тарихи орындар, мәдени және тарихи ескерткіштер көп, олар аймақты танып-білем деген адамның үлкен қызығушылығын тудырады. Шекара аймағында соңғы жылдары сауда туризмі ерекше дамуда. Туризмнің бұл түрінің дамуына шекара бойында ашылып жатқан еркін экономикалық аймақтардың үлесі зор. Шыңжаңның туристік компаниялары туристерге «Көне Жібек жолы» маршруты бойынша жүріп өтуді, тауға шығу, көне қалаларды аралау, аңшылық, жергілікті халықтың салт-дәстүрімен танысу, экологиялық экскурсия бағдарламаларын ұсынуда.

Туризмнің дамуы аймақтағы ақша айналымының артуына, халықтың жұмыспен қамтылуына, осы сала мамандарының көбеюіне ықпал етеді. Туризмнің арқасында ішкі және сыртқы сауда көлемі, қоғамдық тамақтану желісі өседі, транспорттық байланыс жақсарады, тұтыну товарлары мен дәстүрлі қолөнер өнімін өндіру көбейіп, жергілікті экономиканың жандануына септігін тигізеді[118].

Шекара өңірінде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобалар және олардың аймақ экономикасына әсері. Шыңжаңның шекара өңіріндегі аудандардың әлеуметтік-инфрақұрылымының жақсаруы, Шыңжаңның, тіпті, жалпы Қытайдың сауда-экономикалық жағдайының қарқынды дамуына негіз қалады. Сондай-ақ, ол Қытай шекара аудандарының қауіпсіздігін нығайтуға да қолайлы жағдай жасады. Қытай 2000 жылдардан бастап өзінің ішкі ұлттық өнімінің 8-10% инфрақұрылымды дамытуға инвестициялап келеді. Әлемдік қаржылық-экономикалық дағдарыс саясаткерлер мен экономистердің назарын инфрақұрылым мәселесіне және оның ұзақ мерзімді тұрақты экономикалық өсімді қамтамасыз етудегі рөліне аударуда. Бірқатар елдер, оның ішінде АҚШ, Қытай бар, инфрақұрылымды дамыту және жаңғырту жөнінде ауқымды бағдарламалар қабылдаған. Инфрақұрылым туралы пікірталас туындағанда, мәселе тек транспорттық жүйені жетілдірумен шектеліп жатады. Алайда, ұзақ мерзімді экономикалық өсімді қамтамасыз ету үшін бүгінгі күні индустриалдық және әлеуметтік салалардағы кең ауқымды инфрақұрылымдық инвестициялар қажет. Инфрақұрылымдық инвестициялар экономиканы дамытудың, жаңа жұмыс орындарын ашудың және өңдеуші өнеркәсіпте артық қуаттың пайда болуына қарсы жағдай жасаудың маңызды құралы ретінде қарастырылады. Инфрақұрылымдық инвестициялар--ұзақ мерзімді экономикалық өсуді қамтамасыз ете алатын салаға экономиканың тұрақсыз секторларынан ресурстар мен жұмыс күшін қайта бөлудің тамаша тәсілі болып табылады.

Инфрақұрылым экономикалық (өндірістік) және әлеуметтік болып екі кең санатқа бөлінген. Экономикалық инфрақұрылымға көлік, байланыс, энергетика және сумен қамтамасыз ету кіреді, әлеуметтік - білім беру және денсаулық сақтау объектілері; кейбір сарапшылар оған мәдени-сауықтыру мекемелерін қосады. Мұндай бөлініс шартты болып табылады, өйткені инфрақұрылымның кейбір элементтері экономикалық және әлеуметтік ерекшеліктерді де қамтиды.

Ірі инфрақұрылымдық жобалар, әдетте, құрылыс саласына, кейін ғимараттарды жөндеу және қайта құруға жаппай инвестиция тартумен қатар жүреді, ол байланысты салалардың (металлургия, құрылыс материалдары мен конструкциялар, химия және ағаш өңдеу өнеркәсібі, қызмет көрсету) өніміне сұраныс тудырады.

Соңғы жылдары ШҰАА жетекші инфрақұрылымдық салаларының жедел дамуына, оның ішінде авто және теміржол құрылысына, аэропорттар мен гидротехникалық және энергетикалық нысандардың құрылысына миллиардтаған юань инвестиция тартуда. 12-ші бесжылдықтың жоспарына

сәйкес ҚХР Үкіметі өңірдегі транспорттық инфрақұрылымды жақсарту, Батыс Қытайдың негізгі көлік торабының транзиттік әлеуетін арттыру мақсатында ШҰАА көлік жүйесін белсенді дамытуды бастады. Қытай басшылығының басты міндеті автономиялық ауданды 2016 жылға қарай ұлттық және халықаралық көлік хабына айналдыру және 8 көлік дәлізінен тұратын көлік желісін құру болып табылады [50].

2006-2010 жылдар аралығында Шыңжаңда көлік және байланыс саласындағы негізгі қорларға салынған күрделі салымдар 67,2 млрд болды, бұл жоспарланған деңгейден 12,0 млрд юаньға артық. Атап айтқанда, 2010 жылы көлік пен коммуникациялар саласына салынған инвестициялар көлемі 24,8 млрд юаньды құрады, бұл жоспарланған деңгейден 9,8 млрд юаньға артты. 1965 км жоғары жылдамдықты, 3223 км магистральды жолдар, 8000 км ауылдық жолдар салынды [50]. Осы уақыт аралығында теміржол құрылысына 47,6 млрд юань қаражат салынған, ол өткен бесжылдықпен салыстырғанда 11,2 есе артқан. Цзинхэ-Инин(Құлжа)-Қорғас, Күйтүн-Бэйтүн, Қашғар-Хотан және басқа теміржол желісі салынды. 2010 жылы Шыңжаңдағы қолданыстағы теміржол ұзындығы 1068 км-ге артып, жалпы ұзындығы 4093 км жеткен [107].

ҚХР Орталық үкіметі пен Шыңжаң әкімшілігі солтүстік-батыс шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық дамуына ерекше көңіл бөліп отыр. Аталған Цзинхэ-Инин(Құлжа)-Қорғас теміржол желісі толықтай электрлендірілген, және Шыңжаңның солтүстігінде орналасқан Бұратала-Моңғол автономиялық облысын Қытайдың Қазақстанмен арасындағы ең ірі шекаралық бекетімен жалғастырады. Мұндай инфрақұрылымдық жобалар аймақтың халықаралық байланыстарын нығайтып, экономикалық даму деңгейін арттыруға үлкен септігін тигізеді.

Алашанькоу-Достық бағыты бойынша 2009 жылы (381,5 км) пайдалануға берілген Үрімші-Цзинхэ учаскесі Орта Азия елдерімен жүк тасымалдау көлемін едәуір арттырды. Жоба 600 млн долларға бағаланды. 2011 жылы ШҰАА орталығы Үрімші қаласынан Алашанькоуға дейінгі толықтай электрлендірілген теміржол желісі пайдалануға берілді. Нәтижесінде, 2011 жылы ШҰАА теміржол көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 40 миллион адамды құрап, жаңа тарихи рекорд жасалды. Теміржолмен тасымалданған жүк көлемі 2010 жылмен салыстырғанда 7% -ға артты. Турфан-Хотан (1930 км) негізгі магистралінің құрамына Турфан-Корла (475 км) теміржол бағытының қосылуы ШҰАА оңтүстік аймақтарында мұнай-химия өнеркәсібін дамытуда маңызды рөл атқарды.

Жалпы, Он екінші бесжылдықтың жоспарында Шыңжаң темір жол желісін дамытуға 120-150 млрд юань (19-24 млрд доллар) инвестициялау жоспарланған, бұл Шыңжаңды Қытайдың ішкі аудандарымен, көршілес елдермен, сондай-ақ ШҰАА-ның әртүрлі аймақтарын тығыз байланыстыруға мүмкіндік береді. Қытайлық басшылықтың 2014 жылға арналған отандық теміржол қызметтерін дамыту жоспарларында - Цинхай-Тибет пен Оңтүстік Шыңжаң темір жолдарын жалғайтын Голмуд (Цинхай провинциясы)-Қорла (ШҰАА) желісін салу қарастырылған. 2015 жылға қарай Шыңжаң

теміржолының жалпы ұзындығы 8,2 мың км-ге жетсе, 2020 жылға қарай 10 мың км асады деп күтілуде. Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының көлік инфрақұрылымын дамыту жоспарына сәйкес, 2020 жылға қарай бірыңғай темір жол желісін құру жоспарлануда.

Шыңжаңның автожолдар қатынасына да ерекше көңіл бөлінуде. Автомобиль көлігі саласындағы басым жобалар қатарында 12 жоғары жылдамдықты жол салу, сондай-ақ аймақтық маңызы бар сегіз автожолды қайта жасау жұмыстары бар. Мәселен, 2012 жылдың қыркүйек айында Ганьсу провинциясының Гуачжоу өлкесінен Синсинся (ШҰАА) қаласына дейінгі жоғары жылдамдықты трасса қолданысқа берілді. Аталмыш трасса қытайдың шығысындағы Цзянсу провинциясының Ляньюньган порты мен солтүстік-батыс шекара аймағындағы Қорғас шекара бекетін жалғайтын мемлекеттік маңызы бар магистральдың бір бөлігі болып табылады. Ляньюньган-Қорғас автожолы елдің шығысынан батысына дейін (Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Шэньси, Ганьсу провинциялары арқылы) кесіп өтіп, Шыңжаңды Қытайдың басқа аудандарымен байланыстыратын бірден-бір күре тамыр.

2011-2015 жылдары барлығы 120-140 млрд юань (19-22 млрд доллар) қаржы Шыңжаңның автожолдарының құрылысы мен қайта өңдеуіне жұмсалады деп күтілуде. Қытай басшылығының жоспарына сәйкес, Он екінші бесжылдықтың соңына қарай осы өңірдегі автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы үштен бірге артып, 175 мың км-ге жетеді, ал 2020 жылға қарай елдің батыс өңірлерінде магистральдар желісі құрылатын болады [51].

Қытай басшылығы ШҰАА-да азаматтық авиацияның дамуына үлкен мән беріп отыр. 2011-2015 жылдарға арналған авиация саласындағы инфрақұрылымдық жобаларға инвестициялардың жалпы көлемі 30 миллиард юань (4,6 миллиард долларды) құрайды, бұл 11-ші бесжылдық көрсеткішпен (2006-2010 жылдар) салыстырғанда 5,5 есе жоғары. Қаржының бір бөлігі 4 жаңа аэропорттың құрылысына және қолданыстағы әуежайларды модернизациялауға жұмсалады. 2015 жылдың соңына қарай Шыңжаңдағы азаматтық әуежайлардың саны ағымдағы 16-дан 22-ге дейін артады, ал олардың өткізу қабілеті жылына 20 миллион адамды құрайды. Болашақта Шыңжаңды елдің барлық облыстарының әкімшілік орталықтарымен байланыстыратын әуе желілерін ашу жоспарлануда. 2010 жылдың жазында ҚХР-дың Азаматтық авиация Бас басқармасы және ШҰАА ауданы басшылығы Үрімші әуежайында халықаралық авиациялық торапты құруды көздейтін азаматтық авиацияны ынталандыру және дамыту туралы хаттамаға қол қойды. Қазіргі уақытта Шыңжаңда 52 әуе компаниясы жұмыс істейді, Үрімшіні Қытайдағы және шетелдегі 70 қаламен байланыстыратын 100-ден астам маршруттар ашылған.

2012 жылы ШҰАА-ның маңызды жобаларға салған инвестициялары 3,6 млрд АҚШ долларын құрады, ол суару жүйелері, жолдар, көлік коммуникациясы және электр энергиясы құрылысына бөлінді. 2013 жылы Хами-Миншуй (Ганьсу провинциясы), Қарамай-Орху-Алтай, Қарамай-Тачэн (Чугучак), Ақсу-Қашғар, Қашғар-Еркештам, Инин (Күлжа) - Дунмазар

бағытындағы жылдам жүретін жолдардың құрылысына 5,5 млрд доллардан аса қаражат бөлінген. 4 жолақты Сайрамнұр-Гоцзыгоу жоғары жылдамдықты автожол құрылысы 2006 жылы басталып, 2013 жылы қолданысқа берілген. Жалпы қашықтығы 56,2 км, салынған қаржы көлемі-2,4 млрд юань. Ірі көлемдегі қаржы, сондай-ақ өте маңызды деп саналатын Ланьчжоу-Үрімші қос жолақты 2-ші теміржол желісінің құрылысына, Хами-Чжэнчжоу жоғары вольтты электр желісіне, Алташ суару қондырғысы құрылысына жұмсалған.

Аймақтың инфрақұрылымдық жүйесін жақсарту мақсатындағы ірі жобаларға мемлекеттік және жеке капитал тарту соңғы жылдары да жалғасуда. Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданының үкімет жұмысы туралы баяндамаға сәйкес, ШҰАА 2017 жылы инфрақұрылымды дамыту үшін 1,5 трлн юань бөлуді жопарлаған, оның ішінде 200 миллиард юань жаңа жол салу үшін, 34,7 миллиард юань-темір жол желісінің құрылысына, 14,4 млрд юань-Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданының әкімшілік орталығы Үрімшідегі әуежайды модернизациялауға қарастырылған. Сонымен қатар, инвестициялар су шаруашылығы, энергетика және байланыс салаларын дамытуға бағытталатын болады. Есепке сәйкес, дамымаған көлік жүйесі Шыңжаңды дамытуға тұсау салады, бірақ оның дамуы үлкен экономикалық әлеуетке ие. Мұнда инфрақұрылымның құрылысы экономикадағы қысымның айтарлықтай төмендеуіне, жеткізілім саласындағы құрылымдық реформаларды жүзеге асыруды жеделдетуге және «Бір белдеу, бір жол» бастамасын іске асыру үшін қолайлы жағдайлар жасауға мүмкіндік береді.

Азия, Еуропа және Африка елдерін басып өткен Жібек жолының инфрақұрылымдық желісін құруға бағытталған «Бір белдеу - бір жол» жобасы ШҰАА-ны дамытуға жаңа серпін береді. ШҰАА-ны дамыту және реформалау комитетінде айтылғандай, 2018 жылы аймақта Курля (Шыңжаң) - Голмуд (Цинхай пров.) теміржол желісін салуды ынталандыру, Хотан-Жоцяң (Чарлық) темір жолының құрылысын бастау, бірқатар жоғары жылдамдықты автожолдардың құрылысын жеделдету, Үрімжідегі халықаралық әуежайдың қайта құру және кеңейту жобасын жүзеге асыруды тездету және аймақтарда жаңа әуежайлардың құрылысын қолға алу көзделген.

2018 жылы ШҰАА әкімшілігі бес ірі және 17 орташа су қоймаларын салуды ынталандырады. Бұдан басқа, электр энергиясы инфрақұрылымын жетілдіруге белсенді күш жұмсалады.

Шыңжаңда өндірілген мұнай, газ, көмір секілді минералдық ресурстардың мол қоры Қытай экономикасының тұрақты дамуын қамтамасыз етіп отыр. Сонымен қатар, Шыңжаң шетелдерден тасымалданатын энергетикалық ресурстардың маңызды транзиттік маршруты. Сол себепті де Қытай билігі Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуын қамтамасыз ете отырып, аймақтағы тұрақтылықты сақтауға мүдделі [57].

ҚХР-дың Шыңжаңды қауырт игеру, шекара аймақтарының әлеуметтік экономикасын дамытуға қолданған саяси шараларының нәтижелі болғаны анық байқалады. Бұл жағдай аймақтардағы әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпал жасаумен қатар, Қазақстан мен Қытай арасындағы шекара маңы сауда-

экономикалық, мәдени байланыстардың дамуына да белсенді рөл атқарып отыр деп санаймыз.

2 ШЕКАРА АЙМАҒЫН ИГЕРУДІҢ ЭВОЛЮЦИЯСЫ

2.1 ҚХР-дың алғашқы жылдарындағы шекара аймағындағы әлеуметтік-экономикалық өзгерістер (1949-1966 жж.)

Қытай Коммунистік Партиясы (ҚКП) 1949 жылы қыркүйекте Пекин қаласында Қытай Халықтық саяси кеңесінің алғашқы сессиясын өткізіп, Қытай Халық Республикасының (ҚХР) саяси бағдарламасын қабылдады. Бұл сессияда ҚХР Орталық халық үкіметін құру туралы Заң және конституциялық күші бар «Бас бағдарлама» (总纲- Zong gang) қабылданды. «Бас бағдарлама» 1954 жылы ҚХР Конституциясы қабылданға дейін елдің Ата заңы қызметін атқарды. Қабылданған құжаттарда, Қытай коммунистік партиясының басшылығындағы, еңбекшілердің билігі ретіндегі жаңа халықтық үкіметтің негізгі міндеттері, ұйымдық құрылымы, саяси негізі, таптық мазмұны анықталды. «Бас бағдарламада» Қытай коммунистік партиясының аз санды ұлттарға қолданылатын саяси тұжырымдамасы белгіленді. Бағдарламада «Қытай Халық Республикасында тұратын барлық ұлттардың терезесі тең», «Әрбір аз санды ұлт тығыз қоныстанған аймақтарда ұлттық өңірлік автономия саясаты жүзеге асырылады» деп атап көрсетілген [13, 40].

1949 жылдың 1 қазанынан ҚХР-дың құрылғаны жарияланып, Қытай социалистік дәуірге аяқ басты. Сонымен бүкіл мемлекет көлемінде, елдің батысында орналасқан Шыңжаң жерінде де саяси, әлеуметтік-экономикалық реформалар жүргізіле бастады. Жаңа міндеттерді қалыптастыруда Қытай коммунистік партиясы Орталық комитетінің 1950 жылы маусымда өткен 3-ші пленумында елдің шаруашылық жағдайына баға беріліп, жер реформасы жөніндегі заң жобасы талқыланып бекітілді; экономиканың жеке және мемлекеттік секторы арасындағы қарым-қатынасты реттеуге нұсқау жасалды.

ҚХР құрылған алғашқы жылдарында өзінің шекарасын айқындап бекіту, шекара аймағының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жергілікті халықтың әлеуметтік тұрмыс жағдайын жақсарту жұмыстарын маңызды міндеттердің бірі ретінде қолға алды.

Қытайдың солтүстік-батыс өңірінде орналасқан Шыңжаң өлкесі сегіз мемлекетпен іргелеседі, шекара ұзындығы 5600 шақырым, оның ішінде диссертация тақырыбына байланысты қарастырылып отырған солтүстік-

батыс шекара аймағының ұзындығы 1782,75 км қашықтықты қамтиды. Шекаралық аймақ Қазақстан Республикасының Алматы және Шығыс Қазақстан облыстары мен Шыңжаң Ұйғыр автономиялы ауданына қарасты Іле-Қазақ автономиялық облысының Іле, Тарбағатай, Алтай аймақтарының аумағымен шектеседі.

ҚХР құрылғаннан бастап ҚКП батыс шекара өңіріндегі, кезіндегі үш аймақ территориясын Шыңжаңға қайтару, бүлікшілерді жаныштап, бейбіт өмір орнату, аймақтағы Кеңес Одағының ықпалын азайту секілді қызметтерді жүргізді. Сондай-ақ Шыңжаңдағы ұлттық аймақтардың статусын айқындап, жаңа билік органдарын құра бастады.

1949 жылы 17 желтоқсанда Шыңжаң провинциясының Біріккен Халықтық демократиялық үкіметі құрылды. Үкімет төрағасы болып Бурхан Шахиди сайланды, оның орынбасары ретінде Сайфуддин Азизи тағайындалды. Содан соң жаппай жергілікті билік органдарын құру үрдісі басталды: аймақ, өлке, аудан, ауыл-қыстақтарда жергілікті халық үкіметтері құрылып, бастауыш партия комитеттері ұйымдастырылды. 1950 жылдың аяғына қарай 258 аудандық, 1275 өлкелік халық үкіметі, 149 аймақтық, 7116 ауылдық комитеттер құрылды. Бұл үрдіс солтүстік-батыс шекара өңірін қамтыған аймақта да өте белсенді түрде жүргізілді. Атап айтқанда, 1950 жылдың 8 сәуір күні Қытай коммунистік партиясы Шыңжаң бөлімшесі Іле аймағының партия комитетінің басшыларын бекітті. Олардың қатарында Лю Гуанхань жергілікті партия комитетінің төрағасы болып сайланды, сондай-ақ, Исхаков Асхат, Зия Оспан, Хуан Цзифу, Ян Тунтай, Инь Дэсинь, Хясыдин Куланов, Шао Чжунлин секілді жеті адам комитет мүшелігіне өтті. Осы уақытта ҚКП Орталық комитеті Шыңжаң бөлімшесінің басшылығымен жергілікті партия комитетін құру жұмысы Алтай, Тарбағатай аймақтарында да белсенді түрде жүргізілді. 1950 жылы шілде айында Шыңжаң бөлімшесінің партиялық кадрлары Чжан Чжунтао, Чэн Даймин, Се Юйтянь бастаған бір топ азаматтар Тарбағатайдың жергілікті партия комитетінің жұмысын ұйымдастыруға келеді. 11 қараша күні ҚКП ОК Шыңжаң бөлімшесі Тарбағатай партия комитетінің құрылғаны туралы ресми түрде жариялайды. Оның жұмысына Чжан Чжунтао басшылық жасайды, ал Ху Чжэн, Оспан Уланбай, Аблимит Хажиев, Се Юйтянь жергілікті комитет мүшелігіне қабылданады. 1950 жылдың тамыз айында Юн Цзиньбин, Ли Гожуй, Дуань Юань қатарлы 12 партия кадры Шыңжаң бөлімшесінің тапсырмасымен Алтайдың жергілікті партия комитетін құруға барды. Қазан айының 28 күні Алтай аймағының жергілікті партия комитетінің алғашқы отырысы өткізіледі, отырыс барысында комитет төрағасы болып Ян Легуан сайланады, Ли Гожуй, Юн Цзиньбин тұрақты комитет мүшесі, ал Қали Абақ комитет мүшесі болып сайланады [1, 35].

1950 жылдан бастап Қытайдағы әлеуметтік құрылым жүйесінің қайта құрыла бастауына байланысты Қытайдағы аз санды ұлттардың, соның ішінде қазақтардың дәстүрлі қоғамдық құрылымдары да біртіндеп өзгерістерге ұшырады. Ол өзгерістер алғашқы кезде ауыл шаруашылығы мен мал

шаруашылығын кооперативтендіру және малшыларды отырықшыландыру бағдарламасы бойынша жүзеге асырылды.

ҚХР құрылған алғашқы жылдары ҚКП Орталық комитетінің тапсырмасы бойынша жергілікті жердегі ұлттық кадрларды дайындау жұмысы қолға алынды. Осындай талапқа сәйкес 1949 жылы желтоқсан айында Мао Цзедунның солтүстік-батыс аймаққа 3 жыл ішінде 10 мың жергілікті кадр дайындау туралы жарлығы шықты. Жарлықта Мао Цзедун: «Көп санды жергілікті ұлттық коммунистік кадрларды даярлап алмай, толықтай ұлттық мәселені шешу, ұлттық реакционерлерге қарсы тұру мүмкін емес» [108] деп атап өтті. Жарлықты іске асыру мақсатында 1950 жылдың сәуір айынан бастап ҚКП Орталық комитетінің Шыңжаңдағы бөлімшесіне және Шыңжаң халық үкіметінің әкімшілігіне кадр даярлайтын курстар жұмыс істей бастады. Нәтижесінде, Шыңжаң бөлімшесіне үш жыл ішінде 5345 адам, оның ішінде 4043 адам жергілікті ұлт өкілдерінен даярланса, әкімшілікке 6000-нан аса кадр тәрбиелеген.

Осы жылдар аралығында жұмысшы-шаруа жастары жоғары, орта арнаулы оқу орындары, және басқа да дайындық курстарынан өтті. 1952 жылдың аяғына қарай бүкіл Шыңжаң бойынша дайындықтан өткен кадрлардың жалпы саны 22700 адам болса, оның ішінде жергілікті ұлт өкілдері 16700 адам болды.

Шекара өңіріндегі кадр даярлау науқаны жалпы Шыңжаң аумағында жүргізілген үдеріспен қатар жүрді. Іле аймағындағы даярланған кадрлардың басым бөлігі үш аймақ төңкерісіне қатысқан, әртүрлі сынақтардан өтіп ысылған кадрлардың, әскери адамдардың, және жаңа қоғам құру ісінде белсенділігімен көзге түскен шаруалардың қатарынан алынды. Іле аймақтық партия комитеті құрылғаннан кейін, ҚКП ОК Шыңжаң бөлімшесінің нұсқауы бойынша, жергілікті саяси-әкімшілік кадрларын даярлау курстары ашыла бастады. 1950 жылдың 30 наурызында курс алғашқы рет кадр оқыту жұмысын бастады. Қабылданған 63 адамның 45 жергілікті ұлт өкілдерінен болды. Кадр даярлау жұмысын күшейту мақсатында, 9 адамнан құралған оқу ісін басқару комиссиясы құрылады. 50 полктың полк командирі Лю Гуанхань оқыту бөлімінің төрағасы, Іле аймақтық кеңесі комиссарының міндетін атқарушы Каюмбек Қожа дайындық курсының курс басшысы болып тағайындалды. Іле аймағының кадр даярлау курстарында үш маусым оқыту жұмыстары жалғасты, осы аралықта барлығы 215 кадр дайындықтан өтті, оның үшінде үш әйел адам дайындалды. Жергілікті кадрлар даярлау курстарының міндеті – ауыл-қыстақтарда бұқараны ұйымдастыру, саяси билікті қалпына келтіру және халықтық диктатураны жүзеге асыру болды.

Бұл кезде Іле, Алтай аймақтарының жекелеген аудандарында кадрлар даярлайтын курстардың жұмыстары жандана бастады. 1950 жылдың соңына дейін жергілікті курстарда 655 кадр дайындықтан өтті, оның 95% жергілікті ұлт өкілдері құрады. 1951 жылы наурыз-мамыр айларында Тарбағатайда да екі мерзімдік курстар ұйымдастырылып, барлығы 100 аса кадр мамандар дайындалды [1, 37].

Шыңжаң экономикасындағы ауыл шаруашылығы секторының басымдығы, жаңа биліктің алдына провинцияның отырықшы және көшпелі мал шаруашылығымен айналысатын аудандарында әлеуметтік-экономикалық реформаларды жүзеге асыру міндетін қояды. Реформа жүргізу екі кезеңнен тұрды, бірінші кезекте жалға беру ақысы мен несие пайызын азайту мәселесі қолға алынса, келесі кезеңде ауыл шаруашылығын толықтай реформалау міндетін іске асыру жоспарланды.

Жалға беру ақысы мен несие пайызын азайту шарасын қолға алу туралы шешімді 1951 жылы ҚКП Шыңжаң бөлімшесі мен провинцияның халықтық үкіметі қабылдайды. 1951 жылы 30 мамырда ҚКП Шыңжаң бөлімшесі «Шыңжаңда биылғы қыс, келер көктемде бұқараны жұмылдырып жалға беру ақысын азайту, зұлымдарға қарсы тұру нұсқаулығын» жариялайды. Бұл шара 1951 жылдың қыркүйегінен 1952 жылдың мамырына дейін созылып, 9 арнайы аймаққа қарасты 58 ауданды, ауыл шаруашылығымен айналысатын шамамен 400 мың халқы бар аумақты қамтыды [1, 51].

Осы нұсқаулыққа сәйкес, жалға беру ақысын азайту және зұлымдарға қарсы күрес шарасы солтүстік-батыс шекара өңірінде де қолға алынды. 1951 жылы маусым айының ортасына қарай Іле, Тарбағатай аймақтарында жеке-жеке жергілікті партия комитеттері мен жергілікті кадрлардың үлкен жиыны өткізілді, жиын барысында «нұсқаулықтың» маңызы түсіндіріліп, қолға алынатын іс-шаралардың жоспары бекітілді. Шілде айында Іле, Тарбағатайда жергілікті партия комитеттері отырықшы шаруашылықтар мен жартылай отырықшы, жартылай көшпелі мал шаруашылығымен айналысатын аудандарда жалға беру бағасын азайту, зұлымдарға қарсы күрес бастауға шешім қабылдайды. Осылайша, аталған шара Іле арнайы аймағында 7 ауданнан 140 мың халықты қамтитын 25 отырықшы егін шаруашылығымен айналысатын аймақта; Тарбағатай аймағында 115 мың халықты қамтитын, негізінен жартылай отырықшы, жартылай көшпелі мал шаруашылығымен айналысатын 18 ауданда жүргізілді.

ҚХР Орталық халық үкіметінің 1950 жылдың 28 маусымында қабылдаған «Қытай Халық Республикасының жер реформасы туралы Заңында» көрсетілгендей, жер реформасының өткізілу мерзімі әр провинция билігінің «жергілікті нақты жағдайға байланысты» бекітілуі керек болған. 1952 жылдың тамыз айында өткен Бүкілшыңжандық ұлт өкілдерінің екінші конференциясында Шыңжаңдағы жер реформасы 1952 жылдың күзінен басталады деген шешім қабылданады. Бұған дейін, 1951 жылдың қараша айында реформаның жекелеген элементтері Шыңжаңның екі ауданында, қазіргі Мицюань және Турфанда қолданыстан өткен. Ал, 1952 жылдың күзінен бастап аймақтың барлық аудандарын қамтыды.

Жалпы, жер реформасы Іле аймағында 3 кезеңде жүзеге асырылды. Бірінші кезеңде, 1952 жылдың 1 қарашасы мен 1953 жылдың 15 қаңтары аралығында Құлжа, Қорғас, Нинси, Сүйдің қатарлы 4 аудандаға қарасты 23 ауыл-қыстақта сынақтан өтті. Екінші кезеңі 1953 жылдың 20 қаңтарынан басталып, наурыз айының соңына дейін жалғасты, және осы 4 ауданға қарасты 56 ауыл-қыстақта

өткізілді. Үшінші кезеңі 1953 жылдың 25 мамырынан тамыз айының аяғына дейін созылды, бұл уақыт аралығында жер реформасы Құлжа, Қорғас және Нинси аудандарына қарасты 27 ауыл-қыстақта жүргізілді. Сонымен қатар, жер реформасы шекара өңіріне қарасты Боратала аймағындағы Цзинхэ ауданының 8 ауылында, Болэ ауданының 8 ауылында және Құлжа қаласының маңындағы ауылдарда 1953 жылдың күз айларында өткізілді [1, 55].

Партия басшылығы мен жергілікті билік Іле аймағында жүргізілген жер реформасының барысында бірқатар жетістіктерге қол жеткізді. Шараға жергілікті бұқара халық пен ұлттық кадрлар тікелей атсалысты. Қол жеткен жетістіктерді атап өтсек:

1. Жер реформасына дейін жергілікті халықтың 4.6% құрайтын жер қожайындарының қолында пайдалы жер көлемінің 31% шоғырланған болатын, ал халықтың 52% құрайтын кедей, орташа тұрмыстағы шаруаларға бар болғаны 15% тиесілі еді. Реформа кезінде 1 млн 145 мың му жер телімі тәркіленіп, 28107 үй қожалығындағы 120 340 жері жоқ немесе жері аз шаруаларға бөліп берілді, әр адам басына шамамен 9 му жерден тиді. Оның ішінде ең көбі 27 му жерден, ал ең азы Құлжа қаласының маңында, 2.5 му жерден алғандар болды. Сондай-ақ, помещиктерден тәркіленген 1855 бас ірі қара, 2603 бас жылқы, 1351 арба, 1883 соқа, басқа да 15151 дана шаруашылық саймандары, 3 мың 500 тонна астық, 11156 баспана 13797 кедей отбасына үлестіріліп берілді. Жер реформасынан кейін шаруалардың өмір сүру деңгейі артты, мыңдаған жылдардан бері жалғасып келе жатқан таптық қарым-қатынас өзгеріске ұшырады, қарапайым шаруалардың өнім өндіруге ықыласы артты. Шаруалар реформа нәтижесінде қолдары жеткен жерлердің суару жүйесін қалпына келтірді, жерді тыңайтқышпен тыңайтты, шаруашылыққа қажетті құрал-саймандар сатып алып, өзара бірлескен өнім өндіру ісін жолға қойды.

2. Ауыл-қыстақтардағы саяси билік құру ісі күшейе түсті, 35 қыстақта партия ұйымдары құрылды, жергілікті шаруалардың арасынан 166 адам партия қатарына алынды, 31 уақытша партия бөлімшелері құрылды. 116 қыстақта жастар ұйымдары құрылды, олардың қатарына 451 жас тартылды.

Жер реформасының мәні жоғарыда айтылған «Қытай Халық Республикасының жер реформасы туралы Заңының» 1 статьясында қысқаша көрсетілген. Онда: «Ауыл шаруашылығындағы өндірістік күштерді азат етіп, өндірісті дамытуға және жаңа Қытайды индустрияландырудың жаңа жолын қалыптастыру үшін феодалдық қанауды білдіретін помещиктердің жерге жеке меншігі жойылып, шаруалардың меншігі орнатылады».

1953 жылдың соңына қарай Шыңжаңдағы жер реформасы аяқталды десе болады. Реформа 9 аймақтың 1512 ауылын қамтыды (Алтай аймағынан бөлек) және Үрімші, Қашқар, Құлжа секілді ірі қалалардың маңындағы аудандарда-барлығы 4 млн халықты қамтитын аймақта жүргізілді. Помещиктерден 327 мың 313 га жер, 70 мың бас мал, 400 мың бірлік ауылшаруашылығы құралы, артық астық пен баспана тәркіленді [1, 57].

Аграрлық реформаның екінші кезеңі мал шаруашылығымен айналысатын аймақтарда жалғасын тапты. Шыңжаңдағы 79 ауданның 22-де мал шаруашылығы халықтың басты күн көріс кәсібі болды, одан басқа 33 ауданда мал шаруашылығының үлес салмағы басым еді. ҚХР құрылған алғашқы жылдары мал шаруашылығындағы халық саны 600 мың адам болып, Шыңжаң халқының 13% құрады. 1949 жылы олардың қолында ірілі-ұсақты 10 млн бас мал болды.

Шыңжаңның мал шаруашылығы негізінен солтүстік-батыс шекара өңіріндегі таулы аймақтарда, және оған іргелес жатқан далалы өңірде дамыған. Шыңжаңдағы малшылардың өміріндегі қиыншылықтарды біртіндеп шешу үшін, олардан алынатын салықты жеңілдету саясаты қолданылды, еркін саудасаттыққа жол ашты. 1952 жылдан бастап үкімет мал шаруашылығымен айналысатын аймақ тұрғындарына жыл сайын көмек қаржы бере бастады. Үкімет тарапынан аймақ халқының әлеуметтік-экономикалық жағдайын жақсартуға бағытталған іс-шаралар өз нәтижесін жылдам көретті. 1953 жылдың соңында мал басы 980 мыңға көбейіп, 7.7%-ға артты[109].

Ресми мәліметтер бойынша 1954 жылдың басында аяқталған аграрлық реформаның нәтижесінде феодалдық жер иеленушілердің үстемдігі жойылды, оның орнына шаруа қожалығы қалыптасты; өндіріс құралдарын орта шаруа пайдасына қайта бөлу және орта шаруа қожалықтарына сенім арту ауыл шаруашылығы өнімділігін едәуір арттырды. Бұл негізінен жалға беру құнының жойылуымен немесе азаюымен байланысты болды. Ресми деректерге сәйкес, реформалардың алғашқы жылдарында мал басының көбеюі және шаруалар мен малшылардың меншігі құнының өсуі байқалды.

Кедей және орта шаруа қожалықтарының өзіне тән ерекшелігі ондағы мал санының одан әрі ұлғаюы тек ұсақ малды ғана емес, сонымен бірге ірі үй жануарларын: жылқы, түйе және ірі қара малды сатып алуға байланысты болды.

Шыңжаң Ішкі Моңғолиядан кейінгі мал шаруашылығы басым дамыған ауданның бірі. 50 жылдардың басында Шыңжаңда шамамен 600 мыңдай адам мал шаруашылығымен айналысқан. Тек қана көшпенді мал шаруашылығымен айналысатын малшылардың ұлттық құрамына қарайтын болсақ, олардың көпшілігін қазақтар, сосын моңғолдар, қырғыздар және тәжіктер құраған. Ұйғырларға келетін болсақ, олар көбіне отырықшы мал шаруашылығымен айналысатын болған.

Жергілікті халықтық үкіметтің шекара өңірінде орын тепкен мал шаруашылығымен айналысатын аудандарда жүргізген экономикалық саясатына бірқатар факторлар айтарлықтай ықпал жасаған.

Біріншіден, көптеген мал шаруашылығы аудандары орталықтан шалғай орналасқан, байланыс жүйесі нашар дамыған, ал малшылардың өздері орталықтан басқару әдісін әрдайым қолдай бермеген. Бұл жағдай жаңа билік органдарының бұл аймақта өз бақылауын орнатуына қиындықтар тудырып, өз қызметін жолға қоюына кедергі келтірген.

Екіншіден, малшы аудандардың көпшілігінде ұлттар мен ұлыстар арасында айырмашылықтар болды. Мысалы, Шыңжаңның солтүстік-батыс өңірінде орналасқан мал шаруашылығымен айналысқан қазақтар Ұлы жүз және Орта жүзге қарасты рулардан тұрды. Іле сағасында шоғырланған бірқатар рулардың дәстүрлі әлеуметтік құрылымы айтарлықтай өзгерістерге түскенімен, Алтай өлкесінде көшіп жүрген қазақтар өздерінің ру тайпалық қатынастарын сақтап қалған. Осының нәтижесінде, ҚХР құрылған кезде, Іле сағасын қоныстанған қазақтар жаңа өзгерістерді тез қабылдады, ал алыс таулы аймақтарда қоныстанған қазақтардың арасында жаңа биліктің ықпалы әлі де әлсіз күйінде қала берді.

Үшіншіден, Кеңес Одағының географиялық тұрғыдан солтүстік аудандарға жақындығы да жаңа биліктің аймақтағы жүргізіліп жатқан экономикалық саясатының нәтижесіне өз ықпалын тигізді. Сол себепті, ҚКП Шыңжаңдағы бөлімшесі және провинциялық халықтық үкімет мал шаруашылығы басым аудандарда аграрлық реформа жүргізудің жаңа принциптерін қалыптастырды. Жаңа реформалар аймақтағы халықтың әлеуметтік экономикалық өміріндегі қалыптасқан дәстүрді негізге ала отырып жүргізілді. Жер реформасына қатысты «жер реформасын жүргізбеу және малшылар арасында таптық бөліністі анықтамау» туралы шешім қабылданады, сонымен қатар, ірі шаруа қожалықтарын сақтап қалуға, бай малшылардың да, кедейлердің де мүддесін қорғауға шешім қабылданады[14].

Провинцияның халықтық үкіметі мен ҚКП Шыңжаңдағы бөлімшесі тарапынан мал шаруашылығы өнімінің өндірісін дамытуға және малшылардың тұрмысын жақсартуға бағытталған бірқатар іс-шара қолға алынды. Мал шаруашылығы аудандарында атқарылған шаралардың нәтижесінде, 1953 жылы Шыңжаңдағы мал басы 15 млн 430 мыңға жеткен, бұл көрсеткіш 1949 жылмен салыстырғанда 1,5 есе артқан [1, 61].

1953 жылы ҚКП Орталық комитетінің ел экономикасын қалпына келтіру және дамыту саясатын іске асыру бағдарламасына сәйкес, Бірінші бесжылдық жоспар жарияланды. Жоспарлы экономика жүйесі Шыңжаңда да кеңінен іске асырыла бастайды. Алғашқы бесжылдықтың басты мақсаты- жергілікті халықтың хал-ауқатын жақсарту, тұралап қалған халық шаруашылығын қалпына келтіріп дамыту, жаңа өндіріс орындарын ашу арқылы өңірде өндірістік өнімдер шығару ісін жолға қою болатын. Яғни, 1957 жылға дейін өндірілген өнімнің құнын 850 млн юаньға жеткізіп, 1952 жылмен салыстырғанда 35.58%-ға арттыру, оның ішінде өндіріс өнімін 293 млн юаньға өндіріп, 70.35%-ға арттыру, ал ауыл шаруашылығы өнімін 587 млн юаньға жеткізіп, 26.7%-ға арттыру көзделген. Нәтижесінде, аталған межені Шыңжаң үкіметі 3 жылда орындап шықты, ал 1957 жылы 1 млрд 80 млн юаньның өнімін өндіріп, өнім көлемін 1952 жылмен салыстырғанда 58.35%-ға жеткізген екен.

Солтүстік-батыс шекара өңірінде де Бірінші бесжылдық жоспарын жүзеге асыру сәтті жүргізіліп, болжанған бірқатар жетістіктерге қол жетті. Біріншіден, социалистік қайта құру міндеті толығымен орындалды десе болады. 1953 жылдан 1957 жылдың сәуір айына дейін жүргізілген ірі 3 социалистік қайта

құру барысында автономиялық облыс бойынша ауыл шаруашылығы өнімін өндіретін 529 кооператив құрылған, оған үш аймақтан 90.4% отбасы мүшелікке өткен. Мал шаруашылығымен айналысатын 641 кооператив немесе мемлекеттік-жекеше серіктес мал фермалары құрылған. Жалпы, облыс бойынша мал шаруашылығындағы отбасыларының 38.27% кірген.

Екіншіден, қала құрылысы қарқынды жүре бастады. Мысалы, 1952 жылдан бастап Құлжа қаласының құрылысы жанданып, қала келбеті үлкен өзгеріске ұшырады. Қала көшелері салынып, ескілеріне қайта жөндеу жұмыстары жүргізілді, облыс ішіндегі және Шыңжаңның басқа аймақтарымен байланыс жүйесі жетілдірілді.

Үшіншіден, бірқатар кәсіпорындар ашылды немесе қалпына келтірілді, өндіріс қуаты артты, облыстың ең артта қалған саласы тіріліп жанданды. 1957 жылы өндіріс саласының өндірген өнімінің өзіндік құны 39 млн 348 мың юаньге жетті, бұл 1952 жылмен салыстырғанда 65.61% артқан, жыл сайын орта есеппен 10.6% өсіп отырған.

Төртіншіден, ауыл шаруашылығы саласы бойынша, егіншілік пен мал шаруашылығын дамыту саясаты жүргізілді, егіс алқабы 1 млн му аумаққа жетті, оның ішінде астық өнімдерін өсіретін алқаптың көлемі 700 мың му болды. Тиісінше астық өнімділігі де артты, 1957 жылғы жиналған өнім көлемі 365 тоннаға жеткен. Бұл көрсеткіш 1952 жылмен салыстырғанда 7.6% артық; мақта 3,5 есе, майлы дақылдар көлемі 51% артқан. Мал шаруашылығы өнімдерін өндіру бойынша бес жыл ішінде мемлекетке 13 мың тонна қой жүні, 157 тонна биязы жүн, 2 млн 710 мың қой терісі, 460 мың сиыр терісі тапсырылған.

Бесіншіден, транспорттық инфрақұрылым құрылысы бойынша, бірінші бесжылдық соңына қарай, жаңа салынған, жөндеуден өткен тас жолдардың ұзындығы 4400 шақырымнан асқан, атқарылған жұмыстардың көлемі 1952 жылмен салыстырғанда 97.78% артып, әр жылғы орташа өсім 14.6% құраған. Осы кезеңде бірқатар елді мекенді байланыстыратын жолдар, атап айтқанда, Усу мен Алтай, Кашыңхэ мен Күнес, Вэньцюань мен Болэ, Көктоғай мен Шіңгіл, Вутай мен Болэ, Құлжа мен Моңғолкүре, Алтай мен Шіңгіл, Толи мен Күнес, Тарбағатай мен Шағантоғай арасын жалғайтын тас жолдардың құрылысы аяқталып, бірқатары күрделі жөндеуден өткен. Өзен суымен тасымал жасау ісі де қалыптасып, халық шаруашылығында кеңінен қолданыла бастады. Іле өзенімен тасымал Саньдаохэцзыдан басталып Кеңес Одағының шекарасына дейінгі 11 шақырымға созылды, ал Ертіс өзені бойындағы тасымал Буыршыннан Кеңестік шекараға дейінгі 157 шақырым қашықтыққа созылды. 1957 жылы су көлігімен тасылған жүк көлемі 126 600 тоннаға жетті. Жолаушылар тасымалы 1952 көрсеткішпен салыстырғанда 253.92% артып, 80 мың жолаушыны құраған.

Сонымен қатар, Бірінші бесжылдықтың қорытындысы бойынша саудасаттық, қаржы экономикалық және әлеуметтік салаларда да айтарлықтай ілгерілеу байқалады. Мысалы, білім беру саласын алатын болсақ, бастауыш мектептерде 1952 жылғы көрсеткішпен салыстырғанда бала саны 4% артып,

96 900 оқушыға жеткен. 1957 жылы балалардың 70% мектептерге барып білім алу мүмкіндігіне ие болған. Облыс бойынша 28 кинотеатр және кино қоюшы 34 бригада жұмыс істеп тұрды. 27 мәдениет ошағы ашылған, 4 театр труппасы құрылған. 6 радиостанция, яғни, Құлжа қаласында, Құлжа ауданында, Сүйдің, Тарбағатай, Болэ және Алтайда тұрақты радио торабы жұмыс істеп тұрды. Жергілікті газет-журналдардың саны 2 млн 166 мың данаға жетті. Денсаулық сақтау саласы бойынша 1957 жылы 117 мекеме халыққа қызмет көрсете бастады, бұл 1952 жылғы мекеме санымен салыстырғанда 195% артқан.

Нәтижесінде, Бірінші бесжылдықтың соңына қарай аймақтағы ұлттық экономика терең өзгерістерге ұшырады, халықтың өмір сүру деңгейін үздіксіз арттырудың тиімді шарттары қалыптасты. Дегенмен, Бірінші бесжылдық кезеңінде өнеркәсіп өндірісіндегі бірқатар кемшіліктер де жария болды. Өндірілген өнім көлемі халықтың сұранысын толық қанағаттандыра алмады, электр қуаты, темекі, өсімдік майы секілді көптеген өнімдер жеткілікті болмады. Электр қуаты 1952 жылмен салыстырғанда екі есе артық өндірілгенімен, өндіріс пен өмір сүру сұраныстарына толықтай жауап бере алмады. Өйткені облыс аймағында ашылған өндіріс орындарының базасы әлі де әлсіз еді, басқару және техникалық жабдықталу жағынан көптеген мәселе болды. Бірінші бесжылдық барысында тек өндірілген өнімнің өзіндік құнына немесе санына баса назар аударылған, ал өнімнің сапасына жеткілікті деңгейде назар аудармаған, сондықтан да кейбір мекемелердің өндірген өнімінің сапасы қалыптасқан сапа стандарттарына сәйкес келе бермейді [1, 87].

1952 жылы 22 ақпанда ҚХР Мемлекеттік әкімшілік кеңесі ұлттық саясат және ҚХР ұлттық мемлекет құрылысы мәселесіне қатысты «Қытай Халық Республикасында ұлттық автономиялы аудандар құруды жүзеге асырудың негізгі принциптері» деп аталатын бірқатар құжаттарды қабылдады. «Негізгі принциптер» автономиялық аудандар құру тәртібін, ұлттық автономиялық аудандардың әкімшілік органдарының тәуелсіздік құқығын, ұлтаралық қатынасты және жоғары тұрған органдардың автономиялық құрылымдармен өзара байланысын реттеді.

1952 жылы тамыз-қыркүйек айларында Шыңжаңда провинцияның барлық ұлт өкілдерінің екінші конференциясы өтті. Конференция барысында ұлттық автономия құрылысын іске асыру жұмысы бойынша Дайындық комитеті құрылды. Комитетке әрбір этникалық топтың тарихи тұрғылықты орнын анықтау, ұлт өкілдерімен кеңес өткізу, ұлттық автономияны құру бойынша нақты шараларды қолға алу міндеті жүктелді.

Әр сатыдағы ұлттық автономиялық бірліктер құру жұмысы кезең кезеңге бөлініп, 1953-1954 жылдары жүзеге асырылды. Ең алдымен, 1953 жылдың қараша айында әртүрлі ұлттардың тығыз орналасқан орнына қарай төменгі ұлттық әкімшілік бірліктер-ұлттық аймақтар мен ұлттық аудандар құрылды. Шыңжаң провинциясында осы кезеңде 7 автономиялық аудан, 9 автономиялық аймақ құрылды. Шыңжаңдағы ұлттық автономияның құрылысы 1954 жылдың көктем-күз айларында жалғасын тапты. Осы кезеңде провинция көлемінде 6 автономиялық аудан, 5 автономиялық облыс құрылды.

Олардың қатарына Чанцзи-Хуэй автономиялық округы, Янци Хуэй және Шапшал-Сібе автономиялық ауданы, Баянгол Моңғол автономиялық облысы, Бұратала-Моңғол, Қызылсу Қырғыз автономиялық облыстары, Мори Қазақ автономиялық ауданы кіреді. Күз айларында Қобықсары Моңғол, Ташқорған Тәжік, Баркөл Қазақ автономиялық аудандарымен қатар, Іле Қазақ автономиялық облысы құрылды.

ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара өңірінде орналасқан Іле, Тарбағатай, Алтай аймақтары Шыңжаңдағы қазақ ұлты өкілдері тығыз қоныстанған территория. 1953 жылғы деректерге сәйкес үш аймақта тұратын жергілікті халықтың саны 777 мың адамға жетсе, соның 50% жергілікті қазақтар құраған. Әрі үш аймақта тұратын қазақтар өзара өте тығыз мәдени, экономикалық және саяси байланыстарын сақтап қалған. 1954 жылы ҚКП ОК Шыңжаң бөлімшесі мен Шыңжаң провинциясының халық үкіметі Іле-Қазақ автономиялық облысын құру туралы шешім қабылдайды. Шешімге сәйкес, үш аймақ территориясында Қазақ ұлттық автономиялық ауданын құруға дайындық комитетін тағайындап, комитетке ең кемі 1954 жылдың соңына дейін автономиялық ауданды құру міндетін қою қарастырылады. 20,21 сәуір күндері Үрімжіде Шыңжаңның партия және үкімет басшыларының шақыруымен үш аймақта Қазақ ұлттық автономиялық ауданын құру мәселесіне арналған жиын өтеді. Жиынның нәтижесінде 50 адамнан құралған дайындық комитеті сайланады. Комитет төрағалығына Патіхан Сүгірбаев тағайындалады, Ли Цюань, Абдураим Иса, Әнуар Жакулин, Жүсіпхан Күнбай төраға орынбасары, Құрбанәлі Оспан комитеттің бас хатшысы болып сайланады, комитеттің міндеті тұрғындар арасында үгіт-насихат және түсіндірме жұмыстарын жүргізу болды. Дайындық комитеті 1954 жылдың қараша айына дейінгі аралықта үлкен дайындық жұмыстарын жүргізді, комитеттің тұрақты жұмыс мекені Үрімжіден Құлжа қаласына ауыстырылды.

1954 жылы 20 қараша мен 2 желтоқсан аралығында Құлжа қаласында Іле-Қазақ ұлттық автономиялы ауданының 1-ші Халық өкілдерінің жиыны өтеді. Жиын халық өкілдері конгресінің қызметі мен өкілеттігін атқара отырып Іле-Қазақ ұлттық автономиялы аймақтың халық комитетін құрады. Жаңа құрылған автономиялы аймақтың басшылығына Пәтіхан Сүгірбаев ұсынылып, халық комитетінің төрағалығына сайланады. 27 қарашада Құлжа қаласында әр ұлт өкілдерінен тұратын 3 мың адамдық үлкен жиын өтеді. Жиында осы дата автономиялы аймақ құрылған күні ретінде ресми түрде жарияланып, бұқара халыққа құттықтау жолданады. Бұл дата тек 1964 жылы Мемлекеттік Кеңестік келісуімен 1 қыркүйекке ауыстырылады. 1955 жылы ақпан айында Шыңжаң провинциясының халық үкіметі қабылданған заңының әкімшілік-территориялық бөлінісіне қатысты бабына сәйкес автономиялы аймақ атауындағы «аймақ - qu» сөзін «облыс - zhou» сөзіне ауыстырады, және сол жылы қараша айында Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы халық комитетінің нұсқауымен «ұлттық» сөзі алынды. Ендігі жерде Іле-Қазақ автономиялық облысы деп аталатын болды.

Іле-Қазақ автономиялық облысының құрылуы қытайдағы қазақтардың ұлттық дербестігін қалыптастырудағы үлкен қадам болды. Құрылған тұрақты әкімшілік бірлік осы өңірдегі әлеуметтік-экономикалық қайта құруларды жүзеге асыруға кең мүмкіншіліктер берді.

Жалпы, 1957 жылы Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы мен ұлттық аймақтарында әлеуметтік-экономикалық реформалардың алғашқы кезеңі аяқталды. Нәтижесінде шекара өңіріндегі аз санды ұлттардың, оның ішінде жергілікті қазақтардың әлеуметтік өмірінде, яғни, дәстүрлі шаруашылық жүргізу әдісі мен тұрмыс-салт ерекшеліктері түбегейлі өзгерістерге ұшырады. Аймақтағы кең тараған феодалдық қатынастар жойылды, бірқатар аудандарда қазақтардың көшпелі мал шаруашылығынан отырықшылыққа көшу үрдісі байқалды.

1958 жылы Қытайда «Үлкен секіріс» қозғалысы басталды. Осы жылы күзде, ҚКП Орталық комитеті «Ауыл-қыстақтарда Халық коммунасын құру туралы қарар» қабылдады. Орталықтың шешіміне сәйкес, бүкіл Шыңжаң секілді Іле-Қазақ автономиялық облысында да ертеректе құрылған ауыл шаруашылығы кооперативтерінің негізінде халық коммуналары құрыла бастады. 1958 жылдың қазан айынан бастап, бар жоғы бір-екі айдың ішінде коммуна құру жұмыстары аяқталды. Облыс бойынша 580 ауыл шаруашылығы кооперативтері мен 971 мал фермаларының негізінде 160 коммуна құрылған, оған облыстағы жеке шаруашылықтардың 95% кірген. Коммунаға мүше болушылар 50-ші жылдардың басында өздеріне бөлініп берілген жер телімдерін, малдарын, бау-бақшасын, өндіріс құрал-жабдықтарын Коммунаның меншігіне тапсыруға міндетті болды. Халықтың қарсылығына қарамастан, коммуналандыру жұмысы қарқынмен жүргізілді. Коммуна мүшелеріне арналған асханалар ашылып, олар ортақ қазаннан тамақтанатын болды. Ежелден кең далада көшіп-қонып еркін жүрген қазақ халқы да коммуна тәртібіне көнуге мәжбүр болды. Халық коммунасының құрылуы жеке шаруашылықтардың экономикалық тәуелсіздігін жойды.

Аталған қозғалыстар көп уақыт өтпей-ақ өзінің шикілігін көрсетті, әрі халықтың әлеуметтік-экономикалық жағдайын қатты қиындатып жіберді. 1961 жылдың наурыз айында ҚКП Орталық комитеті «Ауыл-қыстақ Халық коммунасының Қызмет ережесін» қабылдады. Осы ережеге сәйкес коммуна мүшелері аз мөлшерде жер иеленуге, мал-мүлік, үй құстарын ұстауға мүмкіндік алды. Сондай-ақ, «ережеге» байланысты Халық коммунасы үлкен және кіші өндіріс отрядтары болып қайта құрылды. Ауыл-қыстақтардың барлық тұрғындары міндетті түрде осы отрядтарда еңбек етіп, отрядтың жылдық табысына сәйкес жалақы алатын болады. Бірақ одан халықтың кірісі арта қойған жоқ, керісінше, көптеген еңбекшілер бір жыл жұмыс істеп ұжымға қарыз болып, оны келесі жылдың еңбегімен өтейтін жағдайлар жиі кездесетін[110].

Аталған жылдары Шыңжаңға ханьзу ұлтының өкілдері көптеп қоныс аудара бастады. Қоныс аударушылардың есебінен орталық үкімет, біріншіден, ауданда жаңадан салынып жатқан және жұмыс істеп тұрған кәсіпорындарда

білікті инженерлер мен техниктердің санын көбейтуге, сондай-ақ ғылым, білім және денсаулық сақтау саласында жұмыс істейтін мамандардың қатарын толықтыруға талпынды. Өйткені, жергілікті халық негізінен өзінің ауыл шаруашылығына негізделген ата кәсібіне мамандандырылғандықтан, ішкі резервтер есебінен мамандардың тапшылығы мәселесін шешу мүмкін болмады. Екіншіден, ШҰАА-ның солтүстік-батыс шекара аймағына қоныстанған қытайлардың есебінен шекара өңірінің қауіпсіздігін сақтап қана қоймай, өңірдегі мемлекеттік шаруашылықтардың санын арттыру арқылы әлеуметтік-экономикалық мәселелерді шешуге белгілі бір дәрежеде мүмкіндік алды.

1958 жылы тамызда ҚКП ОК «Жастарды шекара өңірі мен ұлттық аймақтардағы социализм құрылысына аттандыру туралы шешімін» жариялайды. Шешімге сәйкес 1958-1963 жылдар аралығындағы 5 жыл ішінде шекара өңіріндегі жүргізіліп жатқан социализм құрылысына ішкі аудандардан 5 млн 700 мыңға жуық жастар мен орта жастағы адамдарды қоныс аудару жоспарланады. Оның ішінде, Хунань провинциясынан 600 мың, Хубей провинциясынан 400 мың, Аньхуэй провинциясынан 400 мың, Цзянсудан 600 мың, барлығы 2 млн адам көшірілетін болды. «Шешімнің» талабы бойынша қоныс аударуға өз еркімен, саяси сенімді, денсаулығы жақсы жастар мен өндірістік тәжірибесі бар орта жастағы азаматтар шақырылды. Өз кезегінде, жергілікті партия ұйымдары мен үкіметке қоныс аударушыларды күтіп алып орналастыру бойынша комиссия құру, жергілікті тұрғындар арасында кең көлемде түсіндіру жұмыстарын жүргізу, тұрғын жайлар дайындау, оларды көлікпен қамтамасыз ету тапсырылады.

Сонымен қатар, шекара бойында жаңа құрылған мемлекеттік шаруашылықтарға аймақтағы өңделетін құнарлы жердің 1/3 бөлігінің берілуі, олардың ауыл шаруашылығы техникасымен, малмен және қажетті тыңайтқыштармен бірінші кезекте қамтамасыз етілуі, сондай-ақ, жайылым жерлердің жыртылуы, орман-тоғайдың шабылуы жергілікті халықтың наразылығын тудырды. Жергілікті халық партия билігі мен аудандық үкіметтің аймаққа ішкі аудандардан қытайларды жаппай көшіруі, ұлттық аймақтардағы қытайландыру процессі жеделдей түседі деп қауіптенді. Әрі өздерінің материалдық жағдайының нашарлауы мен өмір сүру деңгейінің төмендеуін биліктің қоныс аударушыларды қолдауға қатысты жүргізген саясатынан деп түсінді.

XX ғасырдың 50-жылдары аймақтың экономикалық дамуына ықпал еткен екі фактор болды. Оның бірі – жалпы ел көлемінде жүргізілген антифеодалдық аграрлық реформа болса, екіншісі – Халық азаттық армиясының негізінде құрылған Өндірістік-құрылыс корпусының Шыңжаңдағы, әсіресе шекара өңіріндегі әлеуметтік-экономикалық саладағы атқарған қызметінің нәтижесі деуге болады [110].

Шыңжаңның шекара аудандарындағы әлеуметтік-экономикалық өзгерістер «Шыңжаң өндірістік-құрылыс корпусы» («新疆生产建设兵团») арқылы іске асырылды. Бұл Ұлт-азаттық армиясының жартылай әскери-өндіріс құрылымы

Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданынында 1954 жылы құрылды. Бұл құрылымның шекара өңіріндегі саяси қызметі де өте маңызды болды, өйткені корпустың мойнына аймақтың әлеуметтік-экономикалық жағдайын арттырумен қатар, шекара өңірінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету міндеті де жүктелді. Олар Орталық үкіметке және Шыңжаңдағы басқармасына бағынады. Бүгінгі таңда корпус құрамында 14 дивизия, 174 ауыл-қыстақтарда шаруашылық жүргізу бірлестіктері, 4391 өндірістік, құрылыс, транспорт, коммерциялық мекемелер бар, сондай-ақ, ғылыми зерттеу, білім беру, мәдениет, денсаулық сақтау, спорт, қаржы, сақтандыру және заң секілді әлеуметтік салаларда да өз өкілдіктері жұмыс істейді. Корпус құрамында ресми тіркеуде 2 млн-нан аса адам бар.

Шыңжаң өндірістік-құрылыс корпусы өзінің қалыптасып даму барысында бірнеше кезеңдерден өтті. Оған 1949-1954 жылдар аралығындағы негізі қаланған уақытты, 1954-1957 жылдар аралығындағы құрылғаннан кейінгі қызметінің алғашқы кезеңін жатқызуға болады. Одан кейінгі уақытта даму кезеңін, «революция» кезеңін, тың игеру және жаңа дәуір секілді кезеңдерді басынан өткерді. 1949 жылы Шыңжаң азат етілді. 1949 жылдың қазан айынан бастап Ұлт-азаттық армиясының бөлімдері Шыңжаңға еніп, көтеріліс жасаған Гоминьдан әскерлерінен жасақталған 22-і әскери корпус пен Ұлттық жасақтардан қайта құрылған 5-і армиямен бірлесе отырып бүлікшілер мен қарақшыларға қарсы жазалау соғысын жүргізеді. 1952 жылдан бастап Шыңжаң территориясында орналасқан Ұлт-азаттық армиясының әскери бөлімдері өндірістік-құрылыс жұмыстарына жұмылдырыла бастады. 1954 жылдың өзінде-ақ корпус күшімен 34 шаруашылық бірлестігі, 8 мал шаруашылығы фермалары құрылды, егін шаруашылығына пайдаланатын жердің көлемі 77,2 мың гектарға жеткен. Корпустың өндірген егін және мал шаруашылығы өнімдері Шыңжаң территориясында орналасқан әскери бөлімдердің қажеттілігін қамтамасыз етіп отырды. Тіпті сол 50-ші жылдардың ішінде корпусқа қарайтын заманауи өндіріс, тау-кен, сауда мекемелерімен қатар, мектептер, ауруханалар және басқа да өндірістік емес мекемелер ашылды.

1954 жылдың қазан айында Орталық үкіметтің тапсырмасы бойынша Ұлт-азаттық армиясының бөлімдері негізінде халық шаруашылығына аса қажетті өндірістік-құрылыс бөлімшелері құрыла бастайды, ендігі жерде, жартылай әскери құрылымдардың міндеттілігіне еңбек пен әскери қызметті қатар алып жүру, шекара маңындағы тың жерлерді игеру, мемлекеттік шекараны қорғау жүктелді. 1956 жылдан бастап корпус ҚХР-дың Орталық үкіметі мен жергілікті Шыңжаң үкіметіне бағынатын болды. Құрылған күннен бастап корпус жергілікті жерлердің әлеуметтік жағдайын жақсартуға, экономикалық өндірісін арттыруға бағытталған жұмыстармен шұғылданып келеді.

«Өндірістік-құрылыс корпусы» Шыңжаңның 5 мың шақырымнан аса шекарасының 2109 шақырымын тікелей бақылауында ұстайды. Әсіресе Шыңжаңның солтүстік-батыс шекара өңіріндегі стратегиялық маңызды аймақтарда Корпусқа қарасты 14 дивизияның кем дегенде алтауы орналасқан: Алтай өңірінде 10-шы, 7, 8, 9 дивизиялар Тарбағатай өңірінде, Қарамай қаласы,

Іле өңіріне қоныс тепкен. Сондай-ақ, Қазақстанның Алакөл ауданымен шекаралас аймақта 5-ші дивизияға қарасты бөлімшелер орналасса, Алматы облысына шекаралас Іле өңірінде, орталығы Көкдала қаласында 4-ші дивизия орналасқан. Ал шекара өңірінде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобаларды 11-ші инженерлік-құрылыс дивизиясы жүзеге асыруда[111].

XX ғасырдың 50-60 жылдары құрылыс корпусының күшімен Тяньшань тауының солтүстігі мен оңтүстігіндегі Такла-Макан және Кұрбан-Тұңғұт шөлінде, шекара бойындағы аудандарда суғару жүйелері салынды, тың жерлер игерілді, шөл далада су каналдары, орман белдеулері, авто жолдары салынып, аймақтың экономикасының деңгейін көтеруге үлкен көмек көрсетілді. Корпус өз жұмысын ауыл шаруашылығы өнімдерін өңдейтін өндіріс орындарын салудан бастады, ол біртіндеп жеңіл және тоқыма өндірісіне басымдық беретін көп салалы өндірістік жүйеге айналды. Бүгінгі таңда, көп салалы өндірістік жүйе металлургия, көмір өндірісі, құрылыс материалдары, энергетика, химия және машина жасау өндірістерін қамтиды.

1964 жылдан бастап құрылыс корпусы жергілікті аудандардың даму жоспарын іске асыруына қаржы бөліп, жергілікті халыққа медициналық және басқа да көмек көрсетіп келеді. Шыңжаңның өндірісін дамыту мақсатында құрылыс корпусы өзі салған өндіріс орындарын, транспорттық, құрылыс, сауда мекемелерін жергілікті үкіметтің басқаруына беріп, Шыңжаңның модернизация үрдісіне өз үлесін қосуда.

Шыңжаң өндіріс-құрылыс корпус мекемелеріне тиесілі аймақтарда 37 ұлттың өкілдері өмір сүреді. Олар ханьзу, ұйғыр, қазақ, дүнген, моңғол сияқты ұлт өкілдерінен тұрады. Олар ислам, буддизм, христиан діндерін ұстанады. Соған қарамастан олар ұлттар бірлігінің үлгісін көрсетіп келеді [112].

1957 жылы ҚХР құрылған уақыттан бергі Бірінші бесжылдық кезеңі аяқталды, және Қытайда социализм құру ісінде бірқатар жетістіктерге қол жеткізді. 1958-1962 жылдарға жоспарланған екінші бесжылдық жоспарының бағдарламасына социализм құрылысын жалғастыру, ел экономикасын арттыру, ауыл шаруашылығы өндірісін, жергілікті өнеркәсіп және қолөнер өндірісін дамыту, аймақтағы көлік қатынасы мен сауда-саттықты жақсарту, жергілікті кадрлар мен аз санды ұлт өкілдері арасынан кәсіби мамандарды даярлау жұмысын жеделдету, өндірістік күштерді дамыту және еңбек өнімділігін арттырудың негізінде әр ұлттан тұратын еңбекші халықтың материалдық және мәдени өмірін жақсарту талаптары қойылды.

Екінші бесжылдық тұсында Іле Қазақ автономиялық облысының экономикалық дамуы үлкен ауытқуларды бастан кешірді, осы уақыт аралығында «Үлкен секіріс», үш жыл қатарынан болған табиғи апаттар, Қытай-Кеңес қатынастарының нашарлауына әкелген Іле-Тарбағатай «29 мамыр» оқиғасы орын алды. Сондай-ақ, үш жыл жүргізілген саясат, экономика, ұлттық және табиғат мәселесіндегі түзетулер мен қатаң сынақтар, автономиялық облыстың, әсіресе Іле өзені алқабының экономикалық және әлеуметтік дамуына қатты әсер етті.

Ауыл шаруашылығы саласы бойынша, егістік көлемінің үздіксіз артуы, осы кезеңдегі ауыл шаруашылығын дамытудың бір ерекшелігі болды. Егістік жерлердің көлемі 1957 жылғы 5 млн 703 мың 900 му-дан 1960 жылы 10 млн 551 мың 500 му-ға дейін көбейіп, 84.9% артқан. Оның ішінде, астық алқабы 4 млн 751 мың 500 му-дан 9 млн 120 мың 100 му-ға дейін көбейіп, 1957 жылмен салыстырғанда 91.94% артқан. Осының арқасында жиналған өнім көлемі де артып, 1960 жылы 476 мың 620 тонна астық жиналған. Бұл көрсеткіш 1957 жылмен салыстырғанда 61.99% артқан. Дегенмен, 1961-1962 жылдары болған құрғақшылық пен басқа да табиғи апаттар және 1962 жылғы шекара оқиғасы бұл саладағы ілгерілеушілікке кері әсерін тигізді. 1962 жылы облыс бойынша егістік жұмыстары барлығы 8 млн 906 мың 800 му жерге жүргізілді. Бұл 1960 жылғы көрсеткіштен 11.8% азайды. Тиісінше, жиналған өнім көлемі де азайып, 234 мың тонна болды, бұл 1957 жылмен салыстырғанда 50.89% аз.

Мал шаруашылығында да бірқатар ілгерілеу байқалды. 1958-1959 жылдары шекара өңіріндегі малшы аймақтардан елдің ішкі аудандарына көмек ретінде үлкен көлемде жұмысқа қажетті, асыл тұқымды және аналық мал аттандырылды. Қалалар мен тау-кен өндірісі аймақтары мал етімен қамтамасыз етілді. Соған қарамастан, 1958 жылы мал саны 1957 жылға қарағанда 10.6% өсіп, барлығы 6 млн 488 мың 600 басқа жеткен. Ал 1959 жылы тағы да 14% артып, 7 млн 396 мың 400 жеткен. 1962 жылы да мал саны шамамен осы көрсеткішті сақтап қалды. Мал басын көбейтумен қатар, олардың сапасын жақсартуға да көп көңіл бөлінді. Ветеринарлық мекемелер мен жалпы мал шаруашылығын қадағалаушы органдардың жұмысы жетілдірілді[78].

Әлеуметтік салада орын алған өзгерістер де айтарлықтай. 1958-1959 жылдары білім беру саласы бойынша ілгерілеушілік байқалады. Облыс бойынша жаңадан 3 арнаулы орта білім беретін мектеп, 2 орта мектеп, 107 бастауыш мектеп іске қосылады. 1959 жылы оқушылардың саны 1957 жылмен салыстырғанда 32.5% артып, 125 мың 300 ден 166 мыңға жеткен. 70% жуық жастар мен орта жастағы адамдар арасындағы сауатсыздық жойылған. Осы жылдары білім саласында айтулы реформалар жүргізілді, мектеп жұмысына партиялық басшылық орнатылды, социалистік білім беру жүйесі саяси-идеологиялық тұрғыда қалыптастырылып, жаңаша оқу бағдарламалары жүзеге асырыла бастады.

1958-1959 жылдары облыс аумағында жаңадан 42 денсаулық сақтау мекемесі іске қосылады, ауруларды қабылдау орындарының саны 376 орынға көбейеді. Шекара өңіріндегі әрбір ауданда жаңадан ашылған ауруханалар мен емханалар жергілікті тұрғындарға қызмет көрсете бастайды. Тіпті кейбір халық коммуналары өздерінің ауруханалары мен денсаулық орталықтарын ашып, коммуна мүшелерінің денсаулығын бақылауға алады.

Екінші бесжылдық және экономиканы қалпына келтіру кезеңінде автономиялық облыстың экономикалық дамуы көптеген қиыншылықтарға тап болғанымен, жалпы алға қарай жылжу, даму үрдісі жалғасын тапты, жергілікті халықтың тұрмыс жағдайы біршама жақсарды. Бұл автономиялық облыстағы

әр түрлі деңгейлі партия ұйымдарының жергілікті ұлт өкілдерімен бірлесе жұмсаған күш-жігерінің нәтижесі, сондай-ақ, Орталық комитеттің шекара бойында тұратын халыққа көрсеткен қамқорлығы және мемлекет тарапынан, провинциялар мен ірі қалалар тарапынан аймақты дамытуға салынған инвестиция мен қолдауының арқасы деуге болады.

ҚКП Орталық комитеті 1962 жылы қаңтар айында «Аграрлық саланы қолдауды күшейтіп, зор күшпен ауыл шаруашылығын дамыту» бағдарламасын қабылдайды. Ол бойынша, үкімет ауыл шаруашылығына берілетін несие мөлшерін көбейтіп, ауыл шаруашылығы өнімдерін сатып алу бағасын 27,1%-ға жоғарылату арқылы ауыл-қыстақтардың экономикалық жағдайын біршама жақсартқандай болды. Осыған байланысты қазақтардың да тұрмыс деңгейі 1963 жылдан бастап сәл де болса көтерілді. Бірақ мемлекет көлемінде орын алған бұқаралық саяси қозғалыстар елдің еңсесін көтертпеді, 1963-1965 жылдары бүкіл мемлекет көлемінде «Социалистік тәрбие қозғалысы» жүргізілді. Оған Маоның «Таптық күрес жүргізілсе, барлық іс алға басады» деген нұсқауы басшылыққа алынады. Нәтижесінде бұл қозғалыс «солшылдық қателіктерге ұрындырды». Сондай-ақ, ол «Мәдени революцияны» жүргізуге идеологиялық негіз қалады.

Жалпы алғанда, қарастырылған кезеңде, шекара өңірінің саяси жүйесі, әлеуметтік-экономикалық жағдайы түбегейлі өзгерді. Шыңжаң жерінде Компартияның саяси экономикалық басқару жүйесі орнады; ҚКП ОК Шыңжаңның ұлттық аудандарында жүргізілген қайта құрулары жергілікті халықтың дәстүрлі тұрмыс-тіршілік тәсілдеріне түбегейлі өзгеріс әкелді.

2.2 ҚКП-ның «Мәдени революция» кезеңінде шекара аймағында қолданған саясаты (1966-1978 жж.)

1966 жылы 16 мамырда Қытай Коммунистік партиясы Орталық комитетінің (ҚКП ОК) «16 мамыр хабарламасы» атты жарлығы жарияланды. «Хабарламада» коммунистік партия пролетарлық мәдени революцияның туын жоғары ұстап, партия қатарындағы, үкіметтегі, ғылым-білім, журналистика, әдебиет пен баспасөзде орын алған партия мен социалистік құрылысқа қарсы элементтерді әшкерелеуді талап етеді. «Партияға, үкіметке, әскери және мәдени ортадағы буржуазия өкілдері – контрреволюция тобы, уақыт өте келе елдегі билікті тартып алып, пролетариат диктатурасының орнына буржуазия диктатурасын орнатуға тырысады. Барлық деңгейдегі партия комитеттері бұл жағдайға ерекше назар аударуы керек» деген үндеу тастады. Бұл таптық күресті күшейтуге және адамдар арасындағы қатынасты шиеленістіруге теориялық негіз болды.

1966 жылы жазда Мао Цзедунның оппозицияға қарсы күрес жүргізуге бағытталған «Мәдени революция» басталып, 1976 жылдың күзіне дейін жалғасып, Қытайдың жаңа тарихында «Онжылдық алапат» болды [71, 186].

ҚКП Орталық комитетінің «16 мамыр хабарламасы» мен ШҰАА партия комитетінің нұсқаулығына сәйкес, солтүстік-батыс шекара өңірінде

орналасқан Іле-Қазақ автономиялы облысының партия комитеті 17 мамыр күні Құлжа қаласында 2000 аса делегат қатысқан жиын өткізді. Жиынға қатысушылар Дэн Туо, У Янь, Ляо Моша секілділердің партияға, социализм құрылысына қарсы оппозициялық ұстанымын айыптады. Партия бөлімшелері мен жергілікті үкіметтің ұйымдастыруымен осыған ұқсас жиындар автономиялы облысқа қарасты Тарбағатай, Алтай аймақтарында да өткізілді. Кезек-кезек өткізілген жиындарда «Мәдени революцияға» үн қосуға жұмылдыру қозғалыстарына қатысты тиісті шаралар қолға алынды.

«Мәдени революцияны» жүргізудегі партия комитетінің басшылық рөлін күшейту мақсатында, Іле облыстық партия комитеті 1966 жылдың 21 мамырында «Қазіргі социалистік мәдени революцияны жан-жақты өткізу туралы шұғыл хабарламасын» жариялайды. Осы уақытта Іле облыстық партия комитеті басшыларының жетекшілігіндегі мәдени революцияны жүргізетін бөлімдер құрыла бастайды. Шекара өңіріндегі Тарбағатай, Алтай аймақтарында және Орталыққа тікелей бағынышты әртүрлі деңгейдегі аудандар мен қалалардың партия комитеттері де өз кезегінде «мәдени революцияны» жүргізу жұмыстарын ұйымдастыратын жергілікті басшылық органдарын құрды.

1966 жылы 15 маусымда Іле облыстық партия комитетіндегі мәдени революцияның басқару тобының кеңсесі жариялаған «Әр дәрежелі мәдени революцияның жетекші топтарын құру туралы хабарламасында» партия көшбасшылығының рөлін бүкіл қозғалысты біртіндеп, жоспарлы, кезек-кезеңімен ұйымдастыра алатындай етіп күшейту қажеттігін атап өтті. Кейіннен, Іле-Қазақ автономиялы облысы партия комитетіндегі мәдени революцияның жетекші тобының бекітуімен, облысқа тікелей қарасты шағын аудандар мен қалаларда мәдени революцияның жергілікті жетекші топтары құрылды.

5 шілде күні Іле облыстық партия комитеті мәдени революцияның жұмыс тобын жасақтады. Жұмыс тобының негізгі міндеті ретінде, оларды Іле газетінің баспасы, оқу орындары мен түрлі мәдени ошақтарына мәдени революцияның басты қозғаушы күші ретінде аттандыруға шешім қабылдайды [1, 224].

1966 жылы тамыз айының басында ҚКП ОК 8-пленумы 11 сессиясында «Қытай коммунистік партиясы Орталық комитетінің пролетарлық мәдени революция туралы» шешімі қабылданды («16-бап»). Тамыз айының ортасына қарай, өз кезегінде Іле облысының түрлі деңгейдегі партия бөлімшелері кең көлемде жиындар өткізіп, ҚКП ОК 8-пленумы 11 сессиясының өткізілуі мен қабылданған «16-бапқа» қызу қолдау білдірді. 22 тамыз күні Іле облыстық партия комитеті облысқа қарасты барлық саяси жүйе мен бөлімшелердегі мәдени революцияны басқару топтарының жетекшілерінің конференциясын өткізді. Аталған конференцияның мақсаты – партия қатарындағы капиталистік жолмен жүрген элементтерге соққы беру болды.

«16-бапты» оқып үйреніп, жүзеге асыруда Хунвэйбиндер қозғалысының қарқынды дамуы, әсіресе 18 тамызда Мао Цзедунның Тяньаньмында

хунвэйбиндер өкілдерін қабылдауы, Іле аймағының жас студенттері мен жас мамандарының «революциялық шабытын» жандандыра түсті. Партия бөлімшесі 19 тамызда Құлжа қаласында орналасқан әртүрлі органдардың кадрлары, мекемелердің қызметкерлері мен жұмысшылары, бұқара халық пен хунвэйбиндер қатысқан 50 мың адамдық шеру өткізіп, жиналғандар атынан ҚКП ОК мен Мао Цзедунға құрмет білдіру телеграммасын жолдайды. Артынша, Іле аймағы мен шекара өңірінде орналасқан түрлі аудандар мен қалалар, ауыл-қыстақтарда хунвэйбиндер қозғалысы жаңа қарқынмен дами түсті. Тамыз айының соңына қарай әр түрлі деңгейдегі оқу орындары, партиялық және мемлекеттік органдар, кәсіпорындар мен мекемелер, тіпті кейбір ауылдық халық коммуналары мен өндірістік бригадалар хунвэйбиндер отрядтарын құра бастады.

Хунвэйбиндер бірінші кезекте «төрт көнеге» (көне дәстүр, әдет-ғұрып, көне мәдениет, көне моральдық ұстаным) қарсы күрес жариялайды. Олардың бұл әрекеті іс жүзінде ашық түрдегі озбырлыққа, бұзақылыққа айналды. Хунвэйбиндердің әрекетінің нәтижесінде жергілікті тарихи ескерткіштер, мәдениет ошақтары қиратылып, халық алдында діни әдебиет, әсіресе араб әрпімен жазылған әдебиет, шетел әдебиетінің шығармалары өртелді. Бірқатар қалалардағы мешіттер қиратылды немесе «таптық күрес музейіне» айналдырылды[71, 187].

Шыңжаңды қамтыған хунвэйбиндер қозғалысы шекара аймағында орналасқан аудандарда да жалғасын тапты. Хунвэйбиндер мұнда да төрт көнемен айқасқа белсене кірісті. Аймақта алдымен атауларды өзгерту науқаны белең алды, артынша олардың әрекеті қирату, өртеу, зорлық-зомбылыққа ұласты. 1966 жылы 24 тамызда Құлжа қаласындағы №6 орта мектептің хунвэйбиндері Іле облыстық партия комитетіне бірқатар атауларды өзгерту туралы ұсыныс хат жолдады. Өз кезегінде облыстық партия комитеті хунвэйбиндердің ұсынысын қабылдады. Содан бастап кейбір жер атауы, көше және мекеме атауы революциялық және әсіре «солшылдық» сипат алды. Мысалы, «Батыс көпірі» атауы «Сянянь» (Күн шығыс) болып өзгертілді, «Достық» емханасы, - «Антиревизионизм емханасы» деген сияқты атаулар кеңінен енгізілді. Көптеген жерлердің және мекемелердің ұқсас атаулары әкімшілік басқару мен әлеуметтік қамтамасыз етуде біршама қиындықтар тудырды.

Хунвэйбиндер өкілдері «төрт көнені» тек атауын өзгерту арқылы жою жеткіліксіз деп есептеді. Бүкіл феодалдық-капиталистік көріністер қиратылып, өртелуі тиіс болды. Науқан барысында сансыз кітаптар мен ғимараттар өртеліп, қиратылды. Іле аймақтық партия комитетінің 5 қыркүйекте жариялаған «Нұсқау құжатына» сәйкес, соңғы күндері 2000 томнан аса түрлі кітаптар өртелген. Қиратылған ғимараттардың арасында мешіттердің саны басым болды, олардың қатарында Құлжа қаласындағы 32 мешіт пен 4 шіркеу бар. Тарбағатай аймағында тамыз айының ортасында он күн ішінде 580 үй көшіріліп, 154 адам қамауға алынған, 46 842 кітап, 547 013 қолжазба өртелген, 47 ғибадатхана қиратылған. Партия қолдаған хунвэйбиндердің әрекеті

партияның ел ішінде жүргізіп отырған дәстүрлі мәдениет пен ұлттық діни саясатына үлкен зиян келтірді.

Шыңжаңдағы хунвэйбиндердің өрескел әрекеті мұнымен аяқталған жоқ. 1967 жылы хунвэйбиндер әскер мен партия билігінің қолдауына сүйене отырып Шыңжаңдағы бірқатар газеттердің редакцияларына өзінің бақылауын орнатты. Тіпті, хунвэйбиндер тарапынан Шыңжаң өндірістік-құрылыс корпусының басшылығын өз қолына алуға әрекет жасалды. Аталған әрекет екі арадағы қарулы қақтығысқа ұласып, 120-ға жуық адамның өліміне, мыңнан аса адамның жарақат алуына әкеп соқты. Шекара өңіріндегі жағдайдың ушыға түсуі Орталық партия билігінің алаңдаушылығын тудырды. Партия басшылығы хунвэйбиндерге хат жолдап, Шыңжаң әскери округінің қарулы күштері мен өндірістік-құрылыс корпусының жауынгерлері мемлекеттің шекарасын қорғау секілді маңызды да қиын міндетті атқарып жатқандығы айтылды. Осылайша, 1967 жылдың наурыз айынан бастап хунвэйбиндердің белсенділігі саябырлап, жергілікті билік толықтай жергілікті партия бөлімі мен әскери комитеттің бақылауына көшеді.

Революциялық комитеттердің құрылуы. Мао Цзедун мен партия басшылығы ел ішін жайлаған аласапыранды тоқтатып, алауыздықты жою үшін түрлі шараларды қолға алды. Бұл шараларды жүзеге асыру үшін уақытша басқару органы – Революциялық комитеттер құрыла бастады. Бұл органды революциялық бұқара ұйымдарының басшылығы, азаттық армиясының жергілікті бөлімшелерінің өкілдері және революциялық басшы кадрларының үштігі құрады. Жалпы, революциялық комитеттердің құрылуы Шыңжаңда негізінен ханьзу ұлтының өкілдерінен тұратын ортақ әскери, әкімшілік және партиялық бюрократиялық аппараттың құрылғандығын көрсетеді.

1969 жылы 20 мамырда Шыңжаң автономиялы ауданы революциялық комитетінің бекітуімен Іле-Қазақ автономиялы облысының революциялық комитеті құрылды. Комитет басшысы болып Чжун Ляншу тағайындалды. Чжао Цзинлин, Ли Гоцин, Жэн Шутян, Лун Хайюань, Ма Юцин, Чжу Инфа, Абдуқадыр Ушур, Алиасқар Базар, Ван Цзаофань секілді азаматтар басшының орынбасары болып сайланады. Осы уақытта Құлжа қалалық революция комитеті де құрылады. Осылайша, шекара аймағында орталыққа толықтай тәуелді, аймақта оның саясатын жүзеге асыратын жергілікті жаңа саяси элита қалыптасты.

Революциялық комитет құрылған уақыттан бастап, автономиялы облыстың басқару жүйесінде үлкен өзгерістер орын алды. Шыңжаң революциялық комитетінің хабарламасына сәйкес, Іле-Қазақ автономиялық облысы революциялық комитетіне Іле аймағындағы 8 аудан мен 1 қала бағынышты болды, ал облысқа қарасты Тарбағатай, Алтай аймақтары мен Бұратала облысы ендігі жерде Шыңжаңның аудандық революция комитетіне бағынышты болды.

Іле-Қазақ автономиялық облысы революциялық комитеті құрылғаннан кейін шекара өңіріндегі жағдайды одан әрі тұрақтандыру, өндірісті қалпына келтіру және жауынгерлік дайындықты күшейту бағыттарында үлкен жұмыс

атқарылды. Дегенмен, сол кездегі революциялық комитеттердің құрамы жеткілікті дәрежеде үйлеспеген, тәжірибесінің аздығы себепті, «Үштік бірлестік» мәселенің тек уақытша шешімі болды. Өйткені, үштіктегі жетекші рөл әскери кадрлардың қолында болды, және олардың жергілікті жағдайды тұрақтандыруға үлкен үлес қосқанын айта кету керек, алайда олар аймақтың ішкі әлеуметтік-экономикалық мәселелерімен жеткілікті дәрежеде таныс болмады. «Үштік» құрамындағы жергілікті кадрлардың саны өте аз болғандықтан, олардың өңірдегі саяси өзгерістерге ықпалы әлсіз болды. Дегенмен, ішкі қайшылықтар мен кемшіліктерге қарамастан, революциялық комитет ҚКП Орталық комитеті, Мемлекеттік Кеңес, Орталық әскери комитет, Орталық мәдени революцияны атқарушы органдар тарапынан жарияланған ішкі қақтығыстарды тоқтатуға, әлеуметтік тәртіпті тұрақтандыруға бағытталған бірқатар бұйрықтар, хабарламалар мен нұсқаулықтарды жүзеге асырудағы қызметін жалғастыра берді. Келіп түскен нұсқаулықтар мен бұйрықтарда мәдени революцияны одан әрі нәтижелі жалғастыру үшін мектептердегі мұғалімдер мен оқушылар сенделісті тоқтатып, бәсеңдеп қалған оқу үдерісін қайта жандандыруды, шахталар мен заводтарда, ауылдық жерлерде, әркім өзінің жұмыс орнын сақтап, революциялық бастамасымен өндірісті алға жылжытуды, мектеп түлектерінің ауыл-қыстақтарға барып, кедей және төмен орта шаруалардың қайталай тәрбиесін алуға және жұмысшыларды Мао Цзедунның үгіт-насихат мектептеріне жіберуді талап етеді.

Қытай коммунистік партиясының ІХ съезінен кейін, Мао Цзедунның пікірінше, «мәдени революция» бүкіл мемлекет бойынша «күрес жүргізу, тәрбиелеу және өзгерту» кезеңіне аяқ басты. «Күрес, тәрбиелеу, өзгерту» туралы Мао Цзедун 1966 жылы ұсыныс тастаған болатын. Ол «мәдени революцияның» басты мақсаты мен кезеңдерін түсіндіре келіп: «Мәдени революцияның» міндеттері: үш жақты күштен тұратын революциялық комитет құру, сын жүргізу, таптық топтар арасында тазалық жүргізу, партияны түзету, басқаруды жеңілдету және реформалау, үйлесімсіз тәртіптер мен ережелерді өзгерту, завод-фабрикаларда күрес, сын, жаңғырту жүргізу» деп атап көрсеткен.

1971 жылы шілде айында партиялық құрылыс жұмыстары негізінен аяқталды, барлық деңгейдегі партиялық ұйымдар біртіндеп қалпына келтірілді. Осы негізде, Шыңжаң партия комитетінің мақұлдауымен 26-29 шілде аралығында Құлжа қаласында ҚКП Іле-Қазақ автономиялы облысы бөлімшесінің бірінші съезі өтті. 1969 жылы мамыр айында автономиялы облыстың басқару жүйесінде орын алған өзгерістерге сәйкес, облыс билігіне тек Іле аймағындағы 8 аудан мен 1 қала бағынышты болды, сол себепті 1-съезге осы аудандар мен 1 қалаға қарасты органдар мен мекемелердің өкілдері ғана қатысты. Жиында Тарбағатай, Алтай аймақтарының өкілдері болмады. Съезге барлығы 428 адам шақырылғанымен, іс жүзінде 396 адам қатысты. Делегаттардың құрамында партияның жергілікті кадрларының өкілдері,

әскери партия комитетінің, жұмысшы-шаруа комитеттерінің, жергілікті этникалық ұлт өкілдері болды.

Съезді Іле облыстық революциялық комитеті басшысының орынбасары Лян Гоцзин сөз сөйлеп ашты. Ары қарай облыстық революция комитеті партиялық бақылау тобының жетекшісі Ван Чжэнчжун «Партияның 9 ынтымақтастығы мен жеңісінің туын жоғары көтеріп, Мао Цзедунның революциялық жеңісті жолымен алға қадам басайық» деген тақырыпта баяндама жасады. Съезд барысында 48 адамнан тұратын Іле-Қазақ автономиялы облысы коммунистік партиясының бірінші комитеті құрылды. 30 шілдеде бірінші комитет өзінің алғашқы отырысын өткізіп, Ван Чжэнчжун, Тан Цзолэ, Лян Гопу, Ерғали Абулқайыр (қазақ), Сун Гуанхуа, Алиасқар Базар (қазақ) секілді барлығы 11 адамнан тұратын тұрақты комитет мүшелерін сайлайды. Тұрақты комитеттің хатшысы болып Ван Чжэнчжун тағайындалады.

Іле-Қазақ автономиялық облысы партия ұйымының 1-комитеті құрылған уақыттан 1975 жылы тамыз айында автономиялық облысты басқару жүйесін қалпына келтіргенге дейінгі аралықта комитеттің басшылығымен аймақтағы жағдайдың өзгеруі орын алды, жергілікті кадрлардың қатары толықты, партия комитеті мүшелерінің қызметіне уақытылы түзетулер енгізіліп отырды және әскери кадрлар біртіндеп жергілікті партия комитеттерінің құрамынан шығарылды. 1975 жылы шілде айында Се Гаочжун Ван Чжэнчжунның орнына облыстық партия комитетінің хатшысы болып сайланды.

«Білім беру саласындағы революция» немесе «білім реформасы» - «мәдени революцияның» жүзеге асыратын маңызды міндеттерінің бірі болып қабылданды. 1966 жылы 8 тамызда ҚКП VIII съезі 11 пленумында қабылданған «Ұлы пролетарлық мәдени революция туралы шешімде» («16-бап») ескі білім беру жүйесін реформалауды, білім беру бағытын өзгертуді, оқыту әдістерін жетілдіруді қарастырады. Алайда, мәдени революцияның соққысының әсерінен Іледегі көптеген оқу орындары жабылып, оқушы қабылдауын тоқтатады. Мао Цзедунның «оқуға оралу» туралы үндеуінен кейін, 1968 жылдың алғашқы жартысында әр аймақтағы бастауыш және орта мектептер сабақтарын қайта бастады. Маусым айының соңына дейін автономиялы облысқа тікелей қарасты аудан-қалалардағы 320 бастауыш мектеп толықтай дәріс беруін қайта жандандырды, ал орта мектептердің бірқатарында ғана оқу процесі қайта жалғасты. Оның басты себебі – елдегі жағдай әлі толық тұрақтанбаған еді, «мәдени революция» аясындағы күрес жалғасып жатқандықтан, көптеген жерлерде мектептердің қалыпты жағдайда жұмысын жалғастыруы мүмкін болмады.

1969-1971 жылдары жүргізілген «күрес, тәрбиелеу, өзгерту» науқаны кезіндегі «білім беру саласындағы төңкеріс» ел аумағында кеңінен таралып, жер-жерде белсенді түрде жүзеге асырылды. Мао Цзедунның осы мәселеге орай берген нұсқаулығында: «Пролетарлық білім төңкерісіне қол жеткізу, міндетті түрде жұмысшы табының басшылығының аясында, жұмысшы бұқараның тікелей араласуымен іске асуы маңызды. Ол үшін халық азаттық армиясының жауынгерлері, пролетарлық білім төңкерісін соңына дейін

жеткізуге бел буған мектеп оқушылары мен ұстаздарының және жұмысшылардың үш жақты ынтымақтастығын құруымыз керек. Жұмысшылардан құралған үгіт-насихат бригадалары ұзақ уақыт мектептерде тұрып, ондағы «күрес, тәрбиелеу, өзгерту» науқанына басшылық жасауы қажет. Кедей, орташа шаруаларды басқару мектептері, ауылдағы жұмысшы табының ең сенімді серіктесі» делінген[113].

Аталған уақыт аралығында ҚКП ОК әрдайым шекара аудандарының әлеуметтік-экономикалық жағдайына, аймақтың қауіпсіздігіне үлкен мән береді. 1964 жылы 9 сәуірде, Мао Цзедун Шыңжаңның солтүстігі мен оңтүстігін жалғастыратын транспорттық жағдайына қатысты «Тяньшань тауларына жан бітіру» нұсқаулығында Тяньшань таулары арқылы жүргізілетін жол құрылысына қатысты «07042» және «0603» жобасын бекітті. «07042 жобасы» бастапқыда Синьюань Зекетай мен Байчэн арасын жалғайды деп жоспарланса, кейіннен Зекетай-Дуку тас жолы болып өзгертілген, сөйтіп аталмыш жол Күнестегі Зекетіден басталып, Цзянбудабан, Сяомулизыдабан, Канцун арқылы Кучэрға дейін созылған. «0603 жобасы» Душаньзының Наньбай-ин арнасы мен Мынгаты, Сарыбұлақ, Нылқы арқылы Дунмазарды жалғайды. «0603 жобасына» сәйкес Сарыбұлақ пен Зекеті арасын тікелей жалғайтын жол салынып, Дуку тас жолымен жалғасты. Аталған бағыттарды Шыңжаң тас жол зерттеу және жобалау институты 1966 және 1970 жылдары алтыншы деңгейлі автомобиль жолдарының стандартына сәйкес жобалаған. Құрылыс 1969 жылы Шыңжаң әскери округына қарасты 4, 8 дивизиялардың, оңтүстік Шыңжаңнан келген жұмысшылардың және өндірістік-құрылыс корпусының 4-ші ауыл шаруашылығы дивизиясының бірлескен күшімен басталып, 1972 жылы қолданысқа берілген. Құрылысқа 8 млн 160 мың юань қаржы құйылған.

1973 жылы шілде айында Шыңжаң әскери округының «07042 жобасына» қатысты жолдың бір бөлігін шығысқа қарай ауыстыру туралы ұсынысы мақұлданып, Душаньзы мен Кучэр арасын жалғайтын, бұрынғыдан 110 шақырымға қысқа жолдың құрылысы бекітіледі. 1973 жылы қазан айында Көлік қатынасы министрлігі далалық зерттеу жұмыстарын жүргізу үшін 1-ші және 2-ші автомобиль жолдарын зерттеу және жобалау институттарын және Шыңжаң коммуникациялар департаментінің автомобиль жолдарын зерттеу және жобалау институтының мамандарын жібереді. Зерттеу және жобалау жұмыстары 1977 жылы аяқталған. Сол жылдың тамыз айында Көлік қатынасы министрлігі жобаны қайта қарау үшін жұмыс тобын жібереді және қазан айына қарай барлық сынақ және жобалау жоспарлары ресми түрде бекітіледі. Жалпы, 1969-1974 жылдар аралығында, шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайын жақсартуға бағытталған бірқатар инфрақұрылымдық жобалар жүзеге асырылды. 350 млн юань қаржыға мыңдаған шақырым авто жолдар, 65 көпір, 1303 су өткізгіш құбырлар, қар тоқтату дәліздері салынды. Мысалы, Дуку тас жолы 562 шақырымға созылған Тяньшань тауын кесіп өтетін ең маңызды жол. Дуку тас жолының салынуы Шыңжаңдағы автожолдар құрылысының жаңа парағын ашып қана қоймай, Шыңжаңның оңтүстігі мен

солтүстігінің арасындағы қашықтықты 1000 шақырымға қысқартады. Бұл құрылыс Қытайдың жол құрылысы тарихындағы маңызды кезең болды [1, 234].

Соңғы жылдары аймақта жүргізілген «үлкен секіріс», «халық коммунасын құру», «мәдени революция» алғашқы әлеуметтік-экономикалық қайта құрулардың нәтижесінде қол жеткен бірқатар жетістіктердің жойылуына әкеп соқты. Өртүрлі деңгейдегі партия және үкіметтік мекемелердің жұмысы тұралап қалды. Халықты әлеуметтік қолдау және заңдық жүйе аяққа тапталды. Ретсіз басшылық аймақтың экономикалық даму жағдайына, әсіресе, ғылым, білім, мәдениетке үлкен зиянын тигізді. «Мәдени революция» жылдары Шыңжаң азық-түлік өнімдерін басқа өңірлерге шығаратын ауданнан, өзі сырттан көмек алуға мәжбүр аймаққа айналды. Этникалық ұлттар қоныстанған шекара өңірінің дамыған аймақтармен салыстырғанда артта қалуы ұлғая түсті. Шаруашылықты біржақты дамыту саясаты ауыл шаруашылығының, оның ішінде, шекара өңіріндегі негізгі шаруашылық – мал шаруашылығының тоқырауға ұшырауына әкеп соқты. Аталмыш жағдай, шекара өңірінде қоныс тепкен көшпенді, жартылай көшпенді шаруашылықпен айналысып отырған қазақтардың жағдайын одан әрі қиындатып жіберді. Шыңжаң билігінің қазақтар арасындағы рулық байланыстарды жоюға талпынған әрекеті олар күткендей нәтиже бере қойған жоқ.

Дей тұрғанмен, 70-ші жылдардың ортасына қарай Шыңжаң тек саяси тұрғыда ғана емес, сонымен қатар экономикалық, әлеуметтік, заңдық, идеологиялық тұрғыда Қытайға бұрынғыдан бетер жақындай түсті. «Мәдени революцияның» соңына қарай, халық шаруашылығының кейбір салаларындағы орын алған өсімге қарамастан, аудан экономикасы терең тоқыраудан шыға алмады. Аталған мәселе Шыңжаңның ғана емес, сондай-ақ, бүкіл мемлекеттің экономика жүйесін кең көлемді және жан-жақты реформалар жүргізу арқылы қайта құрудың қажеттілігін көрсетті. Шыңжаң экономикасы мен мәдениетіне келген зардаптарды 1976 жылдан кейін билікке келген жаңа саяси көшбасшылар мен олардың ел экономикасын жандандыру бағдарламалары арқасында жеңуге мүмкіндіктер туды.

2.3 Реформа жылдарындағы шекара аймағының әлеуметтік экономикалық дамуы (1978-1991 жж.)

1976 жылы 9 қыркүйекте Мао Цзэдун өмірден өткен соң, оның орнына өзі белгілеп кеткен Хуа Гофэн партия билігіне келді. Сонымен «Қытай ендігі жерде қандай жолда жүру керек?» деген мәселе бойынша идеология саласында өткір пікірталас өрістеді. «Ақиқатты қоғамдық практикадан қарастыру» керек деген концепция алға қойылды. Көне революционерлердің қолдауымен Дэн Сяопиннің ҚКП ОК және Министрлер Кеңесіндегі билігі қалпына келіп, Орталық үкіметтегі күнделікті қызметіне оралды.

1978 жылы 18-22 желтоқсан аралығында Пекинде өткен ҚКП ОК-нің XI шақырылымының үшінші пленумы Дэн Сяопин ұсынған «реформа және ашықтық» саясатын қабылдап, бүкіл партия жұмысының бағытын социалистік

модернизацияға ауыстыру туралы стратегиялық шешім шығарды. 25-28 желтоқсан аралығында автономиялы облыстың партия комитеті кеңейтілген отырыс өткізіп, ҚКП ОК-нің үшінші пленумы сессиясының шешімін жеткізді. Жиналыс жергілікті партия комитеттерін шұғыл түрде хабардар етуге, партия мүшелерін, кадрларды және жергілікті бұқараны ҚКП ОК үшінші пленумының рухын үйренуді ұйымдастыру және жүзеге асыру бойынша іс-шараларды тез арада жүргізуге шешім қабылдады[1, 270].

1979 жылдың ақпан, наурыз айларында, облыстың барлық аймақтарында Шыңжаң партия комитетінің үш дәрежелі кадрлық жиналысының рухын жеткізетін партия мүшелері мен жергілікті бөлімшелер кадрларының жиналыстары өткізіліп, ҚКП ОК-ның XI шақырылымының үшінші пленумы шешімдерінің жүзеге асырылу барысы зерттеліп, талқыланды. 9 ақпанда Іле аймағының жергілікті комитеті партия мүшелері мен аймаққа қарасты мекемелер мен бөлімшелер кадрларының жиналысын өткізді. Жиналыс жұмыс бағытын социалистік модернизацияға ауыстырып, үшінші пленумының сессиясында қабылданған «Ауыл шаруашылығын дамытуды жеделдетудің бірнеше мәселелері туралы қарарды» мұқият зерделеуге бірауыздан келісті. Іле аймағының нақты жағдайына байланысты, жиналыста осы аймақта ауылшаруашылығы мен мал шаруашылығының дамуын жеделдету бойынша көптеген практикалық пікірлер мен ұсыныстар айтылды және Іле аймағындағы «Мәдени революциясы» зардаптары мен тарихи күрделенген мәселелер толықтай талқыланды. Жиын соңында жергілікті партия комитетінің хатшысы Хуан Чэн: «Осыдан бастап біз бүкіл аймақтың назарын социалистік модернизацияның құрылысына бағыттап, ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өндірісін дамытуға шоғырландыруымыз керек. Әр деңгейдегі басшылар мен кадрлар үшінші пленумның шешімдерін терең ұғынып, түсінуі керек. Ауыл-қыстақтарда партия саясатын жүзеге асыруымыз, шаруалар мен малшылардың ынта-жігерін жұмылдырып, ауылшаруашылығы мен мал шаруашылығының дамуына ықпал етуіміз керек» деді. 9-12 наурызда Іле аймағының жергілікті комитеті әр уездік, қалалық партия комитеті және үкіметінің басшылары қатысқан тұрақты комитеттің кеңейтілген отырысын шақырды, жиында уездер мен қалалардың өкілдері үшінші пленумның шешімдері мен орталық, жергілікті комитеттердің тапсырмасының орындалуы жөнінде есеп берді, соңғы бірнеше онжылдықтардағы Іле ауылшаруашылығы мен мал шаруашылығын дамыту тәжірибесі мен сабақтарын жан-жақты қорытындылау, жұмыс бағытын өзгерту бойынша нақты жұмыстарды ұйымдастыру және орналастыру қарастырылды. Жиын «Іле аймағындағы жұмыс бағытын өзгертуге жағдай жасалған, ал уездер мен қалалар тез арада және батыл түрде өздерінің зейіндері мен негізгі күштерін социалистік модернизацияның құрылысына, әсіресе ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өндірісіне аудару керек» деп бекітті. «Біз жұмыс басымдықтарының ауысуында туындайтын жаңа жағдайлар мен жаңа проблемаларды зерделеуге және шешуге назар аударуды жалғастыруымыз

керек, күш-жігерімізді ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өндірісіне шоғырландыруымыз қажет және болашақтағы экономиканы реттеу мен дамудың берік негізін қалауымыз керек».

«Мәдени революция» кезінде партияның ұлттық және діни саясатына қатты нұқсан келді. Жұмыс бағытының ауысуын жүзеге асыру және барлық этникалық топтар мен әлеуметтік статусы әр түрлі адамдардың ынта-жігерін социалистік модернизация құрылысына жұмылдыру үшін партияның этникалық саясатын, діни саясатын және түрлі біртұтас майдан саясатын біртіндеп және жан-жақты жүзеге асыру қажет.

Осы мақсатта 1979 жылы 13 наурызда Шыңжаң партия комитеті Біріккен жұмыс бөлімі «Партияның діни саясатын байыпты және жан-жақты жүзеге асыру және діни іс-әрекетті басқаруды күшейту туралы пікірлер» туралы хабарлама таратты. 5 - 18 сәуірде Шыңжаңның Біріккен жұмыс тобының конференциясы өтті. Конференцияда Бірліксаптың жұмыс бағытының ауысуына қалай бейімделетінін зерттеуге және талқылауға назар аударылды. Жиналыс партияның этникалық саясатын, діни саясатты және партияның түрлі біртұтас майдан саясатын нақты іске асыруға, барлық жағымды факторларды жұмылдыруға, біріктіруге болатын барлық күштерді біріктіруге және төрт модернизацияға қол жеткізуге оң үлестерін қосуға шақырды. 7 қыркүйекте ШҰАА партия комитеті «Партияның ұлттық саясатын байыпты жүзеге асыру және ұлттық біртұтастықты нығайту туралы нұсқаулық» шығарды.

ҚКП ОК-нің XI шақырылымы үшінші пленумының пленарлық отырысында «Ауылшаруашылық дамуды жеделдету туралы бірқатар шешімдер» күн тәртібіне жоба ретінде қойылады. 1979 жылдың қыркүйегінде үшінші пленумы ресми түрде «Шешімді» қабылдады. «Шешімде» әлеуметтік топтарға ұлттық бірыңғай жоспардың басшылығымен жергілікті жағдайларға сәйкес ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өнімдерін өндіруді ұйымдастыруға және олардың бастамасы мен шығармашылығына көңіл бөлуге рұқсат етілді[72, 88].

1980 жылы облыстағы барлық аудандарда орталық үкіметтің ауылшаруашылығын дамытуға бағытталған саясатын адал жүзеге асырды және жергілікті аймақтардағы өндірістік жауапкершілік жүйесінің әр түрлі формаларын белсенді түрде алға тартты. Мал шаруашылығында бұл тұрақты жұмыс, мал басын сақтау, мал төлдету, мал шаруашылығы өнімін шығару, артық өндірілген өнім үшін сыйақы төлеу, өндірісті азайтқаны үшін айыппұл, топқа жауапкершілік және бірлескен өндіріс үшін өтемақы секілді қолдау шаралары қабылданды. 1980 жылы, Іле аймағына қарасты аудан, қалалардағы 2159 өндірістік бригаданың 1 643-не «бес қолдау, бір жазалау» жауапкершілік жүйесі енгізілді, бұл барлық өндірістік бригадалардың 76,1% құрайды; «Шағын келісімшарттық еңбек» квотасын басқаруды жүзеге асыратын 589 өндірістік шаруашылық құрылды; Мемлекеттік фермаларда жалпы «белгіленген пакеттік марапаттау» жауапкершілік жүйесі енгізілген. Жоғарыда аталған жауапкершілік жүйесін іске асыру, әркімнің сіңірген

еңбегіне қарамайтын «ортақ қазан» әдісін бұзды, белгілі бір дәрежеде ол коммуна мүшелері мен ауылшаруашылығы жұмысшыларының еңбек белсенділігін арттырып, өндірістің дамуына ықпал етті. 1980 жылы тікелей Іле аймағына қарасты уездер мен қалаларда ауылшаруашылығына тиесілі егіс алқабы 190 мың му көлемге қысқарғанына қарамастан, барлығы 737 мың 500 тонна өнім жиналды, оның ішінде бидай өндірісі 6,8% өсті, мақта екі есе, майлы дақылдар 39,23%, қант қызылшасы 5,2 есе өсті.

1980 жылы желтоқсанда облыстың партия комитеті «Орталық және автономиялық ауданның партия комитеттерінің ауылшаруашылық саясаттары туралы ережелерін бұлжытпай орындау туралы хабарлама» шығарды, соған байланысты барлық елді мекендер партияның экономикалық саясатын ауылдық жерлерде жүзеге асыруды және әртүрлі формадағы өндірістік жауапкершілікті жүзеге асыруды зерделеуді жалғастырды. Автономиялы облыстың партия комитеті 1981 жылы мамыр айының басында облысқа қарасты ауылдық коммуналарды және мемлекеттік мал фермаларын басқаруға қатысты жиын өткізді, жиында партияның әртүрлі экономикалық саясатын ауылдық жерлерде әрі қарай қалай жүзеге асыру міндеттері талқыланды, өндірістік жауапкершілік жүйесінің әр түрлі формаларын енгізуді жеделдету және басқаруды күшейту мәселелері зерделенді. Жиналыста өндірістің дамуына ықпал ететін және коммуна мүшелері мен ауылшаруашылық қызметкерлерінің кірістерін қоғамның талабына сәйкес арттыруға мүмкіндік беретін әртүрлі өндірістік жауапкершілік жүйелерін зерттеп, жүзеге асыру керектігі баса айтылды. Орталықтың және Шыңжаңның саяси талаптарына және Іле аймағындағы нақты жағдайға сәйкес, облыстық партия комитеті орташа жылдық кірісі 80 юаннан кем болатын өндірістік бригадаларға қосымша көмек көрсетіп, жан басына шаққандағы жылдық кірісі 200 юаньнан асатын өндірістік ұжымда өндірістік жауапкершіліктің қазіргі жүйесін тұрақтандыру қажет деген ұсыныс көтерді.

1981 жылғы 17-24 қазанда Іле облыстық партия комитеті облысқа қарасты аудан, қалалардағы ауылшаруашылығы мәселелеріне қатысты жұмыс конференциясын өткізді, онда соңғы екі жылдағы ауылшаруашылық саясатын жүзеге асыру және ауылшаруашылығы мен мал шаруашылығындағы жауапкершілік жүйесінің жұмыстары қорытындыланды, 1981 жылдың және 1982 жылдың ауыл шаруашылығындағы көктемгі жұмыстарының жоспары жасалды. Жиналыс 1981 жылы Іленің барлық деңгейлердегі партия комитеттері партияның ауылшаруашылық саясатын байыпты түрде жүзеге асырды, өндірістік жауапкершіліктің әр түрлі жүйесін белсенді түрде алға қозғады және коммуна мүшелердің (ауылшаруашылық және мал шаруашылығы жұмысшыларының) өндірістік ынтасын одан әрі жұмылдырды, малшылардың әлеуметтік-өндірістік жағдай өте жақсы болды деген шешім қабылдады.

Статистикалық мәліметтерде, 1981 жылы Ілеге қарасты 2227 өндірістік ұжымның ішінде (кейбір өндірістік ұжымдардың қайта құрылуына байланысты, 1980 жылға қарағанда 68-ге көбейген), «бес қолдау, бір жазалау»

жобасын жүзеге асырған өндірістік топ 35,4% құрады, бұл көрсеткіш 1980 жылғы 76,1% үлесімен салыстырғанда әлдеқайда төмен. Ауылдық (малды ауылдағы) экономикалық саясатты толық жүзеге асыру және өндірістік жауапкершілік жүйесінің әр түрлі формаларын қолға алу арқылы көптеген коммуна мүшелердің (ауылшаруашылық және мал шаруашылығы жұмысшыларының) өндірістік белсенділігі мен еркін өндірістік көзқарасы жақсырақ көріне бастады, астық өндірісіне кепілдік бере отырып, өндіріс бригадалары мен қоғам мүшелері өндірісті өз беттерінше жоспарлады, Шаруашылық дақылдары көбейіп, үй шаруашылықтары мен балық шаруашылығы дами бастады, ауыл шаруашылығының құрылымы өзгеріске ұшырап, қалың бұқараның өмірі жақсарды, көпшілік тамақ пен киім мәселесін шешті, ал кейбіреулері баю жолына түсті.

ҚКП ОК-ның XII съезі партияның жаңа кезеңдегі жалпы міндеттерін және жан-жақты ашықтық реформасының жалпы саясатын анық белгіледі. «Мемлекеттік ауыл шаруашылығына қатысты жұмыс конференциясының хаттамалары», ОК-тің №1 құжаты жарияланғаннан кейін, Іле облысының әр аймағында ауылшаруашылық өндірістеріне жауапкершілік жүйесінің әр түрлі талаптары кеңінен енгізілді. 1983 жылы ҚКП-ның XII съезінің шешімдері мен ОК-тің №1 құжатының жүзеге асырылуымен облыстың аймақтарында ауылшаруашылық өндірісіне жауапкершілік жүйесі жақсарды, әсіресе жеке үй шаруашылықтарымен келісімшарт бойынша қабылданатын жауапкершілік жүйесін ауыл тұрғындарының көпшілігі құптайды, және шаруашылықтарда бірден қолға алынады. 1983 жылғы маусымда автономиялық облысқа қарасты уездері мен қалалардағы барлық ауылшаруашылық өндірістік бригадалардың 2132 жеке үй өндірістік шаруашылығы шаруашылық келісім-шарттар бойынша ауқымды жауапкершілік жүйесін іске асырды, бұл ауылшаруашылық өндіріс ұжымдарының жалпы санының 85% құрайды. Үлкен келісімшарттық өндірістік жауапкершілік жүйесін енгізу шаруашылық мүшелерінің қызығушылығын одан әрі арттырды, 1983 жылы жалпы астық алқаптарының қысқаруы жағдайында, облыстың қарамағындағы округтерде астықтың жалпы түсімі 501,1 мың тоннаны құрады, бұл 1982 жылдан 8,6% артық.

1984 жылы қаңтардың 21-28 аралығында автономиялық облыстың партия комитеті ауыл шаруашылығына қатысты жұмыс жиналысын өткізді, жиналысқа облыстық партия комитетінің хатшысы Чжан Майюань қатысып, сөз сөйледі. Жиналыстың негізгі міндеті - Орталық комитеттің №1 құжатының (1983ж.) орындалуын тексеру және қорытындылау, 1984 жылы Іле аймағында орындалатын ауылқыстақ жұмысының және ауылшаруашылық өндірісінің жоспарын бекіту. Жиналыста ҚКП ОК-нің №1 құжатында белгіленген негізгі мақсаттарды, қағидаттар мен саясатты толығымен іске асыру, ауылшаруашылық өндірісі үшін келісімшарттық жауапкершілік жүйесін тұрақтандыру және жетілдіру негізінде, басқару жүйесі және әдістерін реформалау, ауыл шаруашылығы экономикалық құрылымын ретке келтіру, ауыл шаруашылығындағы технологиялық қызметтерді күшейту, өнімділікті

арттыру, ауыл шаруашылығы экономикасын ары қарай жандандыру, Іле аймағының ауыл шаруашылығын өзін-өзі қамтамасыз ете алатын, жартылай жеткілікті экономикадан ірі тауар өндіріс орталығына айналдыру, дәстүрлі ауыл шаруашылығы өндірісінен заманауи өндіріске ауысу, қытайлық ерекшеліктерге ие жаңа социалистік елді мекендерді құру - 1984 жылы Іле аймағында орындалуға тиісті маңызды міндеттер ретінде қабылданды [73, 54].

1984 жылы 7 маусымда Шыңжаң партия комитеті Орталық үкіметтің №1 құжатының орындалуын көздейтін құжат қабылдады. Құжатта отбасылық басқаруға негізделген келісімшартты ауылшаруашылық өндірістерінің жауапкершілік жүйесін тұрақтандыруды және жетілдіруді жалғастыруды талап ету, мал шаруашылығы мен су шаруашылығы бойынша жауапкершілік жүйесін белсенді түрде ілгерілету және жетілдіру, орман шаруашылығы саясатын кеңейту, өңірде кәсіпорындардың қарқынды дамуын, өндірісті дамыту үшін кәсіби өндірістерді және әртүрлі бизнес қауымдастықтарды белсенді түрде қолдау қарастырылған. Алғаш рет шаруалардың жерге келісімшарт жасау ережесі бекітілді, яғни, «жер келісімшартының мерзімі 15 жылдан асып, ұзақ өндірістік циклдармен және құрылыс жобаларымен жүзеге асырылуы керек, орман-тоғайлардың, шоқылардың, шөл және шөлейт жерлердің келісімшарттық мерзімі 30 жылға немесе 50 жылдан астам уақытқа ұзартылуы мүмкін және жер пайдалануға қажетті сертификатты коммуналар немесе ауылдық әкімшілік бере алады». Аталған «Ережені» іске асыру отбасы шаруашылығына және ауылшаруашылық келісімшарттарына негізделген ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өндірістеріне жауапкершілік жүйелерін енгізуге одан әрі ықпал етті. 1984 жылдың аяғында облыс бойынша өндірістік бригадалардың 98% -дан астамы отбасы шаруашылығының келісімшарт жүйесін жүзеге асырды, шаруа отбасы шаруашылықтары ауылдық жерлерде негізгі жұмыс бірліктеріне айналды, осы уақыттан бастап жеке отбасы шаруашылықтарының негізгі мәртебесі мен дербестігі құрылды.

1984 жылы ҚКП ОК-нің №1 құжаты шыққаннан кейін Шыңжаң партия комитеті «Орталық Комитеттің екі №1 құжаттарының кейбір саяси мәселелерін жүзеге асырудың нақты ережелерін» тұжырымдады, ауылшаруашылығы, оның ішінде мал шаруашылығын, орман шаруашылығын және балық шаруашылығына арналған келісімшарттық жауапкершілік жүйесін және соған сәйкес саясатты жүзеге асыруға нақты талаптар қойылды. 14-21 маусымда автономиялық облыстың партия комитеті мен халықтық үкіметі Текес ауданында мал шаруашылығына өндірістік жауапкершілік жүйесін енгізу бойынша облыстық тәжірибе алмасу жиналысын өткізді. Жиынға Тарбағатай, Алтай жергілікті комитеттерінің, әр аудан, қалалардың мал шаруашылығына жауапты басшылары мен облысқа қарасты департаменттер мен мекемелерден 130-дан астам адам қатысты. Жиында ҚКП ОК-нің екі №1 құжаттарының және ШҰАА партия комитетінің «Орталық Комитеттің екі №1 құжаттарының кейбір саяси мәселелерін жүзеге асырудың нақты ережелері» атты екі құжат таныстырылды, мал шаруашылығындағы өндіріске жауапкершілік жүйесін енгізу бойынша түрлі аймақтар өзара

тәжірибе алмасты, пікірталас өтті. Жиналыс Текес ауданында келісілген мал бағасын белгілеу және құнын ұстап қалу үшін бірлескен өндірістік жауапкершілік жүйесін енгізу Іле аймағының қазіргі жағдайына қолайлы және экономикалық тиімділігі жоғары деп санайды [74, 95].

1984 жылдың екінші жартысында бүкіл облыстағы мал шаруашылығында жеке шаруашылықтардың бірлескен өндірісі үшін келісімшарттық жауапкершілік жүйесі тез алға басты. Шілде айында Алтай аймақтық партия комитеті мал шаруашылығындағы өндіріс жауапкершілігінің жүйесін іске асыру бойынша жұмыс жиынын өткізіп, «Алтай аймағының мал шаруашылығы өндірісінің жүйесі туралы хаттама» құрды. Тамыз айында Тарбағатай аймақтық комитеті малшы аудандардың жұмыс кеңесін өткізді, кеңесте бүкіл аймақтағы мал шаруашылығындағы жеке шаруашылықтардың бірлескен келісімшарттық жауапкершілігінің енгізілуі, малшы аудандардың дамуын жеделдету мәселесі қарастырылды. Облыстың барлық аймақтарында мал шаруашылығымен айналысатын жеке үй шаруашылықтары үшін келісімшарттық жауапкершілік жүйесін жан-жақты енгізу жағдайы қалыптасты, және тез арада малға және жайылымға жеңілдікпен келісімшарттар формасындағы қос жауапкершілікке көшу орын алды. Малға және жайылымға жеңілдікпен келісім-шарт формасында ұжымдық мал малшыларға арзан бағамен сатылады, малшылар малды жеке өсіріп баптап, оншақты жылдан кейін жеңілдікпен берілген соманы ұжымға қайтарады; сонымен бірге жайылым малымен бірге жеке шаруашылыққа келісімшартпен беріледі, ал келісімшарт бойынша жеке шаруашылықтар ол жерлерге иелік етеді, пайдаланады және құрылыс жұмыстарын жүргізе алады. Мұндай мал мен жайылымға берілген қос жауапкершілік халықтың азық мәселесін, малдың жайылым мәселесін шешті, малшылар өндірістік еркіндігін толықтай өз қолдарына алды, олардың мал шаруашылығы өнімін өндіруге ынтасы артты. «Қос жауапкершілік» жүйесінің жедел дамуы мен енгізілуі барысында туындаған сұрақтарға жауап ретінде Іле облысының партия комитеті 1984 жылы 24 қарашада «Мал шаруашылығы өндірісіне жауапкершілік жүйесін енгізу кезінде назар аударылуы қажет бірнеше мәселе туралы пікірлер» жариялап, жеке отбасы шаруашылықтарына малды жеңілдетілген келісіммен жауапкершілікке беру жүйесін енгізуде кеткен ауытқуларды түзеді, саясаттың өзекті мәселелерін шешуді басшылыққа алды және мал шаруашылығында «қос жауапкершілік» жүйесін енгізудің дұрыс жүргізілетіндігіне және жедел дамуын қамтамасыз етуге кепілдік берді. 1985 жылы бүкіл облыстың малшы аудандарындағы мал шаруашылығы бригадалары мен фермалардың 90% -дан астамы «қос жауапкершілік» жүйесімен жұмыс істеді.

Мал шаруашылығы өнімін өндіруге жауапкершілік жүйесін енгізу және үнемі жетілдіру мал шаруашылығының дамуына тиімді ықпал етті. 1986 жылы ауқымды табиғи апаттар жағдайында, облыстағы мал басының жалпы саны жыл аяғында 9 миллионнан асты, 1978 жылмен салыстырғанда 1 млн 483 мың 700 бас малға артып, 16,47% өсті; жас төлдің тірі қалуы 1985 жылмен салыстырғанда 184,9 мың басқа көбейді, ал жас малдардың өлімі 1985 жылмен

салыстырғанда 363,6 мыңға азайды. Еттің жалпы өндірісі 1986 жылы 75503 тоннаға жетті, 1985 жылмен салыстырғанда 6468 тоннаға өсті, басқа мал шаруашылығы өнімдері де айтарлықтай өсті.

Мемлекеттік кеңестің шешіміне сәйкес, 1985 жылы қаңтарда Іле аймағы құрылды. Іле Қазақ автономиялы облысына Іле, Тарбағатай және Алтай аймақтары қарайтын болды, бұрын облысқа тікелей қарайтын Іле сағасындағы сегіз аудан мен бір қала Іле аймағының қарамағына қайтарылды. Қалпына келтірілген Іле аймағы ауыл шаруашылығының өндірістік құрылымын реттеуді және жекелеген салалардың ішкі құрылымын түзетуді экономикалық дамуды алға жылжытудың негізгі бағыты ретінде қабылдайды. Наурыз айының басында Іле аймағының жергілікті партия комитеті аймақтың нақты жағдайымен байланысты жұмыс мәжілісін өткізіп, жиынның негізгі тақырыбы ретінде ауылдың өндірістік құрылымын қалай реттеуге болады деген мәселеге терең талқылау жүргізеді, сондай-ақ, 1985 жылғы жұмыс жоспары мен ұлттық экономиканы дамытудың «жетінші бесжылдық» жоспарындағы басты мәселелер бекітіледі.

Облыстық партия комитетінің басшылығымен 1985 жылы облыстың үш аймағында ауылшаруашылық саласының құрылымы қайта қарастырылды, бидай және басқа да азық-түлік дақылдарының алқаптарын азайтып, шаруашылық дақылдарының ауданын кеңейтуге назар аударылды. 1985 жылы 1984 жылмен салыстырғанда бүкіл облыстағы дәнді дақылдардың егіс алқабының жалпы алқапқа қатынасы 75,4% -дан 68,54% -ға дейін азайды, олардың ішінде бидайдың егу алаңы жалпы егістік жерлердің 60,41% -дан 56,02% дейін азайды, сонымен бірге облыста шаруашылық дақылдар алқаптарының жалпы егіс алқаптарындағы үлес салмағы 14,36% -дан 20,3% -ға дейін ұлғайды. Бір жылғы түзету жұмыстары жүргізілгеннен кейін мемлекеттің астық алқабы 70% -дан төмендеп кетті, ал шаруашылық дақылдар алқабы 20% -дан асты.

1986 жылдан кейін ауыл шаруашылығындағы реформаларының ұдайы тереңдеуімен және партияның әртүрлі ауылшаруашылық саясатын біртіндеп жан-жақты жүзеге асырумен бірге облыс аумағындағы ауылшаруашылық құрылымын ретке келтіру жұмыстары күшейе түсті. «Автономиялы облыстың ұлттық экономикалық және әлеуметтік дамуының жетінші бесжылдық жоспарында» облыстық партия комитеті және облыстың халықтық үкіметі өндіріс құрылымын, әсіресе ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өндірісінің құрылымын түзету, басқаруды жетілдіру және экономикалық тиімділікті арттырудың мақсаттары мен шараларын ұсынды.

1986 жылдан бастап ауылшаруашылығы өнімдерін өңдеумен айналысатын кәсіпорындардың құрылысы басталды. 1990 жылға қарай Іле аймағында Құлжа ауданында зығыр шикізаты фабрикасы, Құлжа қаласында зығыр мата фабрикасы, Синьюаньдегі қант фабрикасы, Құлжа ауданында Синнин қант зауыты, еріткіш сұйықтықтар зауыты, одан басқа дәнді дақылдарды (жүгері) терең қайта өңдеу заводтары салынды, сонымен қатар, осы уақыт аралығында сүт, былғары, жүн, ет және басқа да мал өнімдерін өндейтін бірқатар

кәсіпорындар салынды, бұрыннан бары кеңейтілді және жаңартылды. Ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өнімдерін шикізат ретінде пайдаланатын қайта өңдеу өндіріс орындарының құрылысы немесе бұрыннан жұмыс істеп тұрғандарын жаңару және кеңейту жобаларының аяқталуы, ауылшаруашылығының өнеркәсіптік құрылымын түзетуге және облыстағы ауыл шаруашылығы мен мал шаруашылығының біртұтас ішкі құрылымының өзгерісіне алып келді. Ауыл шаруашылығы, орман шаруашылығы, балық шаруашылығы мен өнеркәсіптік, коммерциялық, көлік, құрылыс және қызмет көрсету салаларының бәсекеге қабілетті даму үлгісі қалыптасты. 1990 жылға қарай бүкіл облыстың ауылшаруашылық өнімінің жалпы құны 1,486 миллиард юаньға жетті (1980 жылдан тұрақты баға), 1985 жылмен салыстырғанда 55,77% және 1980 жылға қарағанда 1,18 есе өсті. Олардың ішінде егін шаруашылығының өнімі 924 млн юань болды, бұл 1985 жылға қарағанда 55,56% артты; мал шаруашылығының өнімі 532 млн юаньға жетті, бұл 1985 жылмен салыстырғанда 56,47% өсті; орман шаруашылығы өнімінің көлемі 25 миллион юаньді құрайды, 1985 жылмен салыстырғанда 47,06% артты; Балық шаруашылығының жалпы өнімі - 6 млн юань, 1985 жылмен салыстырғанда 189,47% артты. 1989 жылы облыстағы мал шаруашылығындағы өнімнің көлемі алғашқы рет 500 миллион юаньнан асып, 1990 жылы 532 миллион юаньға жетті, бұл ауылшаруашылық өнімінің жалпы көлемінің 1/3 бөлігін құрайды. Ауыл шаруашылығындағы реформаларды тереңдетумен қатар орман шаруашылығын дамыту саясаты кезең-кезеңімен жүзеге асырылып отырды, бұл шара орман шаруашылығының да қарқынды дамуына ықпал етті, «жетінші бесжылдық» кезеңінде бүкіл облыс аумағында 675,800 му алқапқа талдар отырғызылды, бұл «алтыншы бесжылдық» кезінде орман алқабынан екі есе көп болды. Ауыл шаруашылығындағы өндірістік құрылымды реттеудің алғашқы нәтижелері тәжірибе жинақтап, әрі қарай түзету мен дамуға негіз болды және облыста жоғары өнімді, сапалы және тиімді ауылшаруашылығының дамуына, ауыл экономикасының өркендеуіне, осылайша аймақтың экономикасын екі есе арттырудың стратегиялық мақсатына қол жеткізуде мағынасы зор болды[71].

1985 жылы Қытай Компартиясы Орталық Комитеті мен Мемлекеттік Кеңес ұсынған «белсенді қолдау, ақылға қонымды жоспарлау, дұрыс жетекшілік және күшейтілген басшылық» принциптерінің аясында автономиялық облыс өз аумағындағы қалашықтарда кәсіпорындардың дамуын одан әрі жеделдетті. 1986 жылғы 26 ақпанда Іле облыстық партия комитеті және облыстың халықтық үкіметі «Қалашықтарда кәсіпорындардың қауырт дамуына қатысты бірнеше мәселелер туралы шешім» шығарды. 1987 жылдың қыркүйегінде Шыңжаң партия комитеті және автономиялық ауданның халықтық үкіметі осыған ұқсас «Қалашықтарда кәсіпорындарының дамуын жеделдету туралы шешімдер» қабылдады. 10-21 қыркүйек аралығында Шыңжаң партия комитетінің хатшысы Сун Ханьян Іле аймағында болып, бірқатар аудандар мен қалаларды аралады, аймақтағы ауыл-қалаларда орналасқан кәсіпорындарды тексеруге баса назар аударды және өңірдегі кәсіпорындарды

дамыту бойынша бірқатар маңызды нұсқаулар жасады. Ол «Қалашықтарда кәсіпорындардың дамуы Шыңжаңның экономикасын дамыту мен жандандырудың жалғыз жолы, шеткері аймақтардың экономикасын жандандыру, уездердің қаржылық кірісін көбейту және шаруалар мен малшылардың тұрмыс жағдайының жақсаруы үшін ауыл-қалалардағы кәсіпорындарының дамуын жеделдетуіміз керек, барлық деңгейдегі партия комитеттері мен үкіметтер ауыл-қалалардағы кәсіпорындардың дамуы жолында жұмыс атқарып, ашылған кәсіпорындардың дамуына мүмкіншілік жасауы керек» деп атап өтті. 15-17 қыркүйек аралығында облыстық партия комитеті мен облыстық үкімет облыстық кадрлардың жиналысын өткізді, жиында ШҰАА партия комитеті мен автономиялық ауданның халықтық үкіметінің ауыл-қалаларда кәсіпорындарды дамыту мәселесіне қатысты өткізген жиынның шешімдерін жеткізді, Шыңжаң үкіметінің аталған мәселеге қатысты екі «шешімімен» таныстырды. Сөз алған облыс басшысының орынбасары Гу Хэшоу «Жаңа ортаға бейімделіп, жаңа жағдай қалыптастыру және ауыл-қалаларда кәсіпорындарды дамытуды жылдамдатудың қадамы» деген тақырыпта баяндама жасады, және облыстағы әр дәрежелі басшыларды Шыңжаң партия комитеті мен үкіметінің кәсіпорындарды дамыту мәселесі бойынша қабылдаған екі «шешімін» жүзеге асыруға белсене атсалысуға шақырды. ШҰАА партия комитетінің және ауданның халықтық үкіметінің екі «шешімінде» қалашықтардағы кәсіпорындарды дамытудың біршама жүйелі және толық саясаты мен шаралары тұжырымдалды, бұл әртүрлі аймақтардағы көптеген кәсіпорындардың белсенділігін арттырды. Ауыл-қалалардағы кәсіпорындардың құрылысы экономикалық дамуды ілгерілетіп, осы кезеңдегі экономикалық дамудың басты бағыты мен сипаттамасына айналды[71].

1989 жылғы қарашада ҚКП ОК-нің XIII шақырылымының бесінші пленумында «Реформаларды жалғастыру, реттеу және тереңдету туралы шешім» қабылданды. Аталған пленумның шешімдерін жүзеге асыру мақсатында, 1990 жылғы 17 қаңтарда Іле-Қазақ автономиялық облысы партия комитетінің кеңсесі облыс аумағында облыстық ауыл-қала кәсіпорындары бөлімшесінің «Партия Орталық Комитетінің XIII шақырылымы бесінші пленумының шешімдерін орындау және облыстағы ауыл-қалалардағы кәсіпорындардың тұрақты дамуын жалғастыру туралы пікірін» таратты. «Пікір» шыққаннан кейін барлық аймақтар, уездер мен қалалар кәсіпорындар мен салынып жатқан құрылыс жобаларына мұқият сараптама жүргізді, басшылықты жан-жақты түзетті; салынып жатқан жобаларды ретке келтіру мен талдау арқылы тоқтатылатындары тоқтатылып, көмек берілетіндеріне көмек берілді, шикізаты және нарығы бар перспективалы жобалар жылдам аяқталып қолданысқа берілді; жаңа кәсіпорындардың жобасы қатаң талданып, даму сапасына бақылау жасалды.

1990 жылдың аяғында бүкіл облыстағы қалашықтарда орналасқан кәсіпорындардың жалпы саны 27605-ке жетті, бұл 1985 жылға қарағанда 13 248-ге артық немесе 92,3% -ға өскен; осы сала қызметкерлерінің саны 88,4 мың адамға жетті, 1985 жылмен салыстырғанда 19,7 мың адамға көбейіп, 28,68%

артты; кәсіпорындардың жалпы кірісі 541 млн юаньға жетті, бұл 1985 жылға қарағанда 319 млн юаньға өсті, бұл 1985 жылмен салыстырғанда 2,43 есе, 1980 жылға қарағанда 7,73 есе артық. Ауыл-қалалардағы кәсіпорындардың саны 1986 жылы 21000-нан асса, 1990 жылы 27,600-ге жетті, оларда 81000-нан 91000-ға дейінгі адам жұмыс істеді [100].

Ондаған жыл дамудан кейін, облыс аумағындағы кәсіпорындар Іле аймағын танытатын Іле моделін қалыптастырды, яғни жетекші саласы ауылшаруашылық және жанама өнімдерді өңдеумен, минералды ресурстарды игерумен және шекара саудасымен айналысатын өнеркәсіптік және көп салалы кәсіпорындарды дамыту моделі. Олардың басты ерекшелігі: Ауыл шаруашылығы принциптерінің негізгі ұстанымын сақтай отырып, ауылшаруашылығы және мал шаруашылығы өнімдерін қайта өңдеу, минералды ресурстарды игеру және шекара саудасы басты орында тұратын ауыл-қала кәсіпорындарын белсенді дамыту. Іле моделі ауылдың өнеркәсіптік құрылымын реттеуге және агроөнеркәсіптік индустрияландыру процестеріне тиімді ықпал етті, сонымен бірге шекаралық сауданы дамытуда географиялық артықшылықтарға сүйене отырып, жергілікті өңдеуші өнеркәсіптердің, көлік және туризм индустриясының дамуына түрткі болды және сондай-ақ, экспортқа бағытталған ықпалды кәсіпорындар тобын құрып, даму қарқынын көрсетті [75, 64].

Қорғас бекеті қайта ашылып, сыртқы әлемге ашықтық кеңейді. Қытайдың сыртқы әлемге ашықтық стратегиясын жүзеге асыру аясында, 1981 жылдың желтоқсанында Мемлекеттік Кеңестің мақұлдауымен Іле аймағындағы Қорғас өткелі сыртқы әлемге қайта ашылды. 1983 жылғы 16 қарашада Қорғаста жолаушылар мен жүк тасымалы және сауда тауарларын өткізу ресми түрде қайта басталды. 20 жыл бойы жабық тұрған батыс қақпасының ашылуы, шекара өңірінде орналасқан автономиялы облыстың жаңа кезеңдегі әлемдік қауымдастықпен интеграциясының бастамасы болды. Қорғас бекеті ҚХР-дың солтүстік-батыс шекарасында, Қорғас ауданында, Қорғас өзенінің бойында орналасқан, Қытай мен Қазақстан шекарасындағы сыртқы сауда операциялары атқарылатын және екі мемлекеттің азаматтары шекарадан өтетін маңызды өткел, сонымен қатар ол Қытайдың солтүстік-батысындағы бірінші дәрежелі ірі автожол порты болып табылады.

Қорғас бекеті қайта ашылғаннан кейін, облыстық партия комитеті мен облыстық халық үкіметі облыс пен барлық аймақтарды, уездер мен қалаларды ішкі өңірлермен, әсіресе дамыған шығыс өлкелермен арада белсенді байланыс орнатуға шақырды. 1985 жылдың қаңтарында автономиялы облыс пен Ляньюньган қаласы бауырлас қалаларға айналды. Наурызда облыстық партия комитеті мен халық үкіметі экономикалық және технологиялық ынтымақтастыққа шақыру жиналысын өткізді, жиналысқа Орталық комитеттің, автономиялық ауданның тиісті департаменттерінен, сондай-ақ ішкі өңірлерден тиісті аймақтар мен қалалардан, ынтымақтастық мекемелерден барлығы 350-ден астам өкіл қатысып, Шығыс пен Батыс

арасындағы ынтымақтастықты кеңейту, нығайту мәселелерін талқылады, 165 түрлі келісімге қол жетті.

1985 жылдың аяғында автономиялық облыс елдің ішіндегі әртүрлі аймақтармен жалпы 380 экономикалық және технологиялық ынтымақтастық жобаларына қол қойды, оның ішінде 169 жоба іске асырылды, жаңа ішкі өнім 30,85 миллион юань және жаңа табыс салығы 3,65 миллион юань; құрылысы жүріп жатқан 63 жоба бар, олар 53,18 миллион юань жалпы өнім және жаңа табыс салығы 7,41 миллион юань әкеледі деп күтілуде. 1986 жылы облыстың партия комитеті мен халық үкіметі аймақтың сыртқы әлемге және ынтымақтастыққа ашылуын белсенді түрде алға тартты, көп деңгейлі, көп арналы және көп формалы экономикалық және техникалық ынтымақтастық іс-шаралары жиі өткізілді. Толық емес статистикаға сүйенсек, жыл соңына дейін автономиялы облыс 25 провинциядағы, автономды аудандардағы және 190 аймақтар мен облыстардағы, 300 аса қалалар мен аудандардағы 400-ден астам зауыттармен, шахталармен, кәсіпорындармен және компаниялармен экономикалық және технологиялық ынтымақтастық орнатты, ынтымақтастық туралы 295 келісім жасалды, әзірге 166 іске асырылды, 133 ресми өндіріске енгізілді, 58,18 миллион юань жаңа өнім шығарылды және 7,07 миллион юань жаңа табыс салығы алынды; Қаражатты енгізу туралы қол қойылған келісім-шарттың сомасы 102,22 миллион юань, ал нақты қолға жеткен сома 27,34 миллион юань болды, бұл автономиялық облыстың экономикалық құрылысын алға жылжитты.

1988 жылы қаңтарда Мемлекеттік кеңес Шыңжаңның шетелге ашықтық мәселесін зерттеу үшін арнайы жиналыс өткізіп, Шыңжаңға тоғыз қолдау саясатын ұсынды, оның ішінде Солтүстік Шыңжаң темір жолының құрылысы, шетелдік кәсіпорындарға инвестициялық преференциялар, экспорттық тауар базаларын салу және 11 округ пен қаланың ашылуын мақұлдау туралы шешім қабылданды. Құлжа қаласы тарифтерден босату сияқты жеңілдікті саясатты іске асыру тізіміне енгізілген; Қорғас өткелі үшінші елдердің азаматтары үшін ашылды; Солтүстік Шыңжаң темір жолы Усу-Алашанькоу бағыты ұлттық жоспарға енгізілді. Кейіннен Құлжа қаласы, Қорғас ауданы, Күйтүн қаласы, Шәуешек қаласы және Алтай қаласы ашық қалалар тізіміне енгізілді, содан кейін Алтайдағы Қытай-Моңғол шекарасындағы Тайкешкен өткелі сыртқы әлемге ашылды. 1989 жылы 14 қаңтарда облыстық партия комитеті Құлжа қаласының сыртқы әлемге ашылуы туралы мәселеге зерттеу жүргізіп, сыртқы әлемге ашықтыққа қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін жеті шараның көмегімен қала құрылысы мен экологиялық басқаруды тиімді түрде арттыруды, сыртқы әлемге шығу үшін қоршаған ортаны үнемі жақсартуды және жақсы имидж қалыптастыруды ұсынды. Белсенді талпыныстардан кейін, 1988 жылдың тамызында облыстың сыртқы сауда компаниясы, Тарбағатай аймағының сыртқы сауда компаниясы және Алтай аймақтық сыртқы сауда компаниясы шекара маңы саудасын жасау құқығына ие болды, осылайша облыстық және аймақтық деңгейдегі сыртқы сауда компанияларына тікелей сыртқы саудамен айналысуына рұқсат берілді, шекара маңындағы сауда

байланыстарын дамытуға жағдай жасалды. 1989 жылғы қаңтарда Іле Қазақ автономиялық облысы партия комитетінің 3-ші сессиясының 12-ші отырысында ұсынған «сыртқы әлемге жол ашудың жалпы саясатына» сәйкес, автономиялық облыс пен аймақтар мүмкіндікті пайдаланып, сыртқы шекаралық сауда-экономикалық және технологиялық ынтымақтастықты белсенді дамытты, 1990 жылы бүкіл облыстың импорт және экспорт көлемі 2,32 млн АҚШ долларын құрады. Сонымен бірге, сыртқы экономикалық және технологиялық ынтымақтастық алғашқы жетістіктерге жетті, Күйтүндегі алғашқы қытайлық-шетелдік бірлескен кәсіпорны - Хуасинь компаниясының жалпы құны 27 млн юаннан астам инвестиция салынған Күйтүн томат пастасы заводы 1989 жылы тамызда аяқталып, пайдалануға берілді. Бұл автономиялы ауданның базалық құрылыс компаниясы, Күйтүн қаласының экономикалық даму компаниясы және Гонконгтың Сиехуа және Байфу компанияларының біріккен құрылысы, жалпы инвестиция көлемі 27,414 миллион юань, оның ішінде Гонконг жағы 1,29 миллион АҚШ долларын инвестициялады, шығарылатын өнімнің жылдық көлемі 9000 тонна томат пастасы, өнімдер толығымен экспортқа шығарылады және жылдық өнім құны 40 миллион юань, табыс салығы 8 миллион юань, шаруалардың кірісі 9 миллион юань болды.

Демек, реформа және ашықтық саясатының жүзеге асуына байланысты, Шыңжаңның, нақтылай айтқанда Іле Қазақ автономиялы облысының шекара аймағының әлеуметтік экономикалық жағдайы айтарлықтай дамыды.

3 ҚЫТАЙДЫҢ СОЛТҮСТІК-БАТЫС ШЕКАРА АЙМАҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ КЕЗЕҢДЕГІ ГЕОСАЯСИ, ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ ОРНЫ

3.1 ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағының халықаралық қатынастардағы маңызының артуы. «Бір белдеу-бір жол» жобасының шекара өңірін дамытудағы рөлі

XX ғасырдың 90-шы жылдары ҚХР-дың «реформа және ашықтық» саясаты теңдей түсті, соған байланысты Шыңжаңның аймақтағы геостратегиялық орны мен маңызы да өзгерді. Өйткені бұл аймақ ҚХР-дың Орта Азия мемлекеттерімен, Ресей және Европа елдерімен өзара қарым-қатынасты дамытудың бірден-бір күре жолы болып табылады. Аймақтың географиялық орналасуы, өңірдегі энергетикалық және табиғи ресурстардың мол қоры, транзиттік әлеуеті, біріншіден ел билігінің, сосын әлемдік қауымдастықтың назарын Шыңжаңға аударды. Шыңжаңның солтүстік-батыс шекара өңірі Қытайды Батыс елдерімен байланыстырып тұрған халықаралық маңызы бар көпірге айналды.

Экономикалық жаһанданудың және аймақтық интеграцияның дамуы Қытайдың сыртқы әлеммен байланысын кеңейтуге зор мүмкіндік жасады. Қытай Коммунистік партиясының Орталық Комитеті және Мемлекеттік Кеңес Шыңжаңның, оның шекара өңірінің ашықтығының одан әрі кеңеюі мен жедел дамуына баса назар аударды. 1992 ж. қыркүйегі мен 1994 ж. тамызында ҚКП Орталық Комитеті Саяси Бюросының тұрақты комитетінің мүшесі, Мемлекеттік Кеңестің Премьері Ли Пэн, ҚКП Орталық Комитеті Саяси Бюросының тұрақты комитетінің мүшесі, Қытай Халық Саяси Консультативтік кеңесінің төрағасы Ли Жуйхуань шекара өңіріндегі Іле аймағына кезекпен тексеріс жүргізіп қайтты; 2000 жылдың қыркүйегі мен 2001 жылдың маусым айында ҚКП Орталық Комитеті Саяси Бюросының тұрақты комитетінің мүшесі, Мемлекеттік Кеңестің Премьері Чжу Жунцзи, ҚКП Орталық Комитеті Саяси Бюросының тұрақты мүшесі, Мемлекеттік Кеңестің вице-премері Ху Цзиньтао, Ілеге кезек-кезек келді. Іле аймағында жүргізген тексеріс барысында партия мен мемлекет басшылары облыстың шетелдерге ашықтығын кеңейтуге, реформаны тереңдетуге, түрлі

артықшылықтарға және дамуды жеделдетуге үлкен үміт артып, бірқатар маңызды нұсқаулар жасады [77].

1992 жылғы 9-11 наурыз аралығында автономиялық ауданның партия комитеті тұрақты комитет мүшелерінің кеңейтілген отырысын өткізіп, Шыңжаңда ашықтық реформасы мен экономикалық дамуды жеделдетуге қатысты бірнеше маңызды мәселелерді талқылады. 14 наурызда Іле-Қазақ автономиялы облысының партия ұйымы тұрақты комитеттің кеңейтілген отырысын өткізді. Облыстық партия комитетінің хатшысы Ли Фэнцзи жиналысқа төрағалық етті. Аудандық партия комитетінің кеңейтілген жиналысының рухына сәйкес, жиналыс алдымен Дэн Сяопиннің қытайлық сипаттағы социализмді құруға қатысты айтылған құнды ұсыныстарды зерттеп, талқылады, автономиялы облысты реформалау мен дамытудың бірнеше негізгі мәселелерін қарастырды. Жиналыста облыстық партия комитетінің барлық мүшелері мен барлық этникалық топтардың өкілдері Дэн Сяопиннің оңтүстікте айтқан пікірлерін басшылыққа ала отырып, мемлекеттік реформаларды ілгерілету, ашықтықты кеңейту және экономикалық дамуды алға жылжыту керек деген шешім қабылданды.

Маусым-тамыз айларында облыстық партия комитеті «Іле Қазақ автономиялық облысындағы әртүрлі кәсіби және техникалық кадрлардың тиімді ағымын тарту және ынталандырудың бірқатар саяси ережелері», «Облыстық деңгейдегі ауылшаруашылығы мен мал шаруашылығы жүйесін реформалау мен ашықтықты одан әрі жеделдетудің жүзеге асырылу жоспары» және «Ішкі және шетелдік инвестицияларды ынталандыру туралы» тұжырымдамаларын жасап шығарды. 1992 жылдың сәуір айында Шыңжаң партия ұйымының тұрақты комитеті, аудандық халық үкіметі Мемлекеттік кеңеске ұсынған «Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының шетелге ашықтығын одан әрі кеңейте түсу туралы нұсқаулықта», ашықтықты «екі бағыт» бойынша жүзеге асыруды ұсынады, яғни, алдымен шекара бойының ашықтығын іске асырып, артынша темір жол бойында ашықтықты кеңейту. 1992 жылы 9 маусымда Мемлекеттік кеңес автономиялық ауданның ұсынысына жауап берді және ауданның ашықтықты одан әрі дамыту туралы жалпы идеясымен келісті. Осылайша, Құлжа мен Шәуешек қалалары ашық қалалар ретінде бекітіліп, мемлекеттің шекара өңіріндегі қалаларға беретін түрлі жеңілдік саясатын қолданатын болды. Облыстық партия комитеті мұқият зерделегеннен кейін шетелге ашықтықты одан әрі кеңейте түсу туралы шешім жасады, және шекаралас қалалар мен аудандарды, шекара бойындағы шекара өткелдері мен бүкіл облысты шетелге ашуға бағытталған стратегияны ұсынды. Партия комитетінің ашықтықты кеңейту шешіміне сәйкес, әр түрлі аймақтар мен оларға қатысты бөлімдер саяси күресті, шараларды тұжырымдау және жобаны дайындау сияқты бірқатар жұмыстарды белсенді жүргізді және ашуды және онымен байланысты саяси шараларды жандандырды. Түрлі салалардағы қажырлы еңбек пен белсенді күрестен кейін Мемлекеттік кеңес 1993 жылғы қарашада Шаван, Фухай (Бурылтоғай), Фуюн (Көктоғай) және Цинхэ (Шіңгіл) қатарлы төрт ауданды шетелге ашықтық реформасы

жүргізілетін аудан деп бекітті. Шекара өңіріндегі аудандар мен қалалардың ашықтығына қол жеткізуге ұмтыла отырып, облыстық партия комитеті және облыстық халық үкіметі даму аймақтары мен шекаралық экономикалық ынтымақтастық аймақтарын құру бойынша белсенді жұмыстар жүргізді. 1992 жылы наурызда автономиялық ауданның халық үкіметі Күйтүн қаласында экономикалық және технологиялық даму аймағын құруды мақұлдады; сол жылдың мамыр айында облыстың халық үкіметінің мақұлдауымен Хуочэн (Қорғас) ауданында Цинсуйхэ экономикалық және технологиялық даму аймағы құрылды; сол жылдың желтоқсан айында Мемлекеттік кеңестің мақұлдауымен шекара өңірінің әлеуметтік экономикалық даму қарқынын жеделдетудің бірден бір құралы ретінде шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймақтарының құрылысын қолға алды. Бүгінгі таңда, ҚХР-дың шекара өңірлерінде ашылған 14 осындай аймақтың үшеуі солтүстік Шыңжаңның шекара өңірінде орналасқан. Олардың қатарында Инин (Құлжа), Тачэн (Шәуешек), Болэ (Боратала-Моңғол автономиялық облысы) шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймақтарын атауға болады [79].

Шекаралық өткелдердің ашықтығы шетелге ашықтық тұжырымдамасының маңызды бөлігі болып табылады. Шекара өңірінде орналасқан Іле Қазақ автономиялы облысы Қазақстанмен, Ресеймен, Моңғолиямен және басқа елдермен шекараласады. Шекара ұзындығы 2000 шақырымнан асады, шекара бойында сегіз шекара өткелі орналасқан, батыс пен солтүстікке қарай ашылған өткелдердің географиялық артықшылықтары бар. Шыңжаң партия комитетінің шетелге ашықтықты іске асыруды одан әрі кеңейту жоспарына сәйкес автономиялық облыс пен әр аймақ шекара бойындағы қалалар мен аудандарды ашумен қатар, шекара бойындағы әлі ашылмаған өткелдерді де ашуға белсенді түрде ұмтылуда. 1983 жылы Қорғас шекара бекеті қайта ашылғаннан кейін, Алтай аймағының Цинхэ (Шіңгіл) ауданындағы Тайкешкен бекеті және Фухай (Бурылтоғай) ауданындағы Хуншаньцзюй бекеті 1989 жылдың шілдесі мен 1991 жылдың шілдесінде ресми түрде ашылды. 1992 жылғы 10 тамызда Қытайдың Сыртқы істер министрлігі мен Қазақстанның Сыртқы істер министрлігі «Қытай-Қазақстан шекара бекеттерін ашу туралы келісімге» қол қойып, Дулат, Мұзарт, Бақты, Зимунай (Жеменей), Ағымбек секілді Қытай мен Қазақстан арасындағы бес шекаралық бекетті ашуға келісті. Осы уақыттан бастап солтүстік-батыс шекара өңірінде сегіз бекет (Қытай мен Қазақстан арасындағы алты және Қытай мен Моңғолия арасындағы екі шекара өткелі) ашылды. Олардың ішінде Қорғас бекеті үшінші елдерге 1992 жылдың қарашасында, ал Бақты бекеті үшінші елдерге 1995 жылдың шілдесінде ашылды [73].

«Екі бағытты» (两线) ашықтық стратегиясын жүзеге асыру, бүкіл облыстың жан-жақты экономикалық дамуындағы және ашықтық деңгейінің артуындағы өзінің жетекші ролін көрсетті. Мемлекет пен автономиялық ауданның жоғары деңгейдегі назары мен күшті қолдауы ретінде, 2001 жылы тамызда, Мемлекеттік кеңес Шабшал-сібе автономиялы уездін, Құлжа, Моңғолкүре, Текес, Қаба, Буыршын, Жеменей, Туоли (Толы), Усу (Шиху) секілді тоғыз

ауданды шетелге ашықтық аймағы деп бекітті. Қазіргі кезге дейін облыс бойынша 18 аудан-қала ашықтық аймағы деп бекітілді, ол бүкіл облыстағы аудан-қаланың 75% құрайды, оның ішінде Алтай аймағындағы жеті аудан-қала толықтай ашық.

Осы кезеңде құрылған бақылау өткізу пункттері немесе қытай терминологиясы бойынша «ашық порттар» («коуань»), Орта Азия айналасында жаңадан қалыптасатын инфрақұрылымдық жүйенің маңызды элементтері болып табылады. ШҰАА Орталық Азияның үш мемлекетімен (Қазақстан, Қырғызстан және Тәжікстан) шекарасының ұзындығы 3000 км жуық, шекара бойында 17 «ашық порттар» жұмыс жасап тұр [114]. 1991 жылғы шілдеде уақытша көлік қатынасы ашылған кезден бастап «Алашанькоу» бақылау-өткізу бекетінің аймақтық жүк айналымындағы және жолаушылар тасымалындағы рөлі арта бастайды. Мәселен, 1992 жылы Алашанькоу арқылы 470 мың тонна жүк тасымалданды [115]. Жолаушылар тасымалы ресми түрде 1992 жылдың 23 маусымында «Үрімжі-Алматы» № 13/14 жолаушылар пойызы жүре бастаған уақыттан басталды. Маршрут тұрақты болды, көлік қатынасы екі жаққа аптасына екі рет тұрақты негізде жүзеге асырылып отырды. 1993-1994 жылдары маршрутты Ланьчжоуға дейін созуды жоспарлағанымен, жоспар жүзеге аспай қалды. 2004 жылға қарай 10 млн. тоннадан астам жүк тасымалданды, шекарадан 600 мыңға жуық жолаушы өткені тіркелді. Өткізу бекеті ҚХР-да ең жылдам дамып келе жатқан бекетке айналды және «бірінші санатты бақылау-өткізу бекеті» мәртебесіне ие болды, негізгі көрсеткіштер бойынша тек елдің шығысындағы «Маньчжурия» өткеліне ғана жол берді. 1992-2004 жылдар аралығында Алашанькоу жүк айналымы көлемі жыл сайын орта есеппен 25%-ға өсті, оған Шыңжаңда ашылған барлық өткелдердің жүк айналымының 90%-дан астамы тиесілі болды. Контейнерлік тасымалдар бойынша ол Транссібір магистраліне бәсекелестік тудырды [115].

Қытай жобаны екі жақты деңгейде (Қазақстан Республикасымен), сондай-ақ көпжақты деңгейде дамытуға үлкен мән берді. Мәселен, 1992 жылы ҚР-мен шекара арқылы өткізу пункттерін ашу, темір және автомобиль жолдарын салу, сондай-ақ елдер арасындағы әуе қатынасы туралы келісімге қол қойылды. Осы кезеңде «Мемлекеттік шекара арқылы өткізу бекеттерін ашу туралы келісім», сондай-ақ «Халықаралық автомобиль қатынасы туралы келісім» секілді маңызды құжаттарға қол қойылған болатын. «Темір жол көлігі саласындағы ынтымақтастық мәселелері жөніндегі келіссөздер туралы хаттамада» 1994 жылғы 1 маусымнан бастап «Достық (Дружба) — Алашанькоу» темір жол өткелі арқылы Қазақстанның барлық жүктерін ҚХР-ның барлық аудандарына және кері, Қытайдың барлық аудандарынан, басқа елдерден Қазақстанға, Орта Азияға және өзге мемлекеттерге кедергісіз өткізуді ұйымдастыру қарастырылған. Бұл бірлескен «Халықаралық магистральдарды дамыту және пайдалану бағдарламасын» іске асыруға байланысты мүмкін болды [116].

Қазіргі таңда Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының шекара бойындағы шекаралық бақылау-өткізу өткелдерінің алтауы Қазақстан-Қытай

шекара бойында орналасқан. Олардың қатарына Алашанькоу-Достық, Қорғас, Бақты, Жеменей-Майқапшағай, Мұзарт, Дулаты секілді кедендік бақылау бекеттері кіреді. Қытай мен Қазақстан Республикасын байланыстыратын кедендік бекеттерінің бірі Қорғас бекеті болып табылады. Қорғас өткізу бекеті ШҰАА-ғы Іле-Қазақ автономиялық облысының Қорғас (Хочэн) уезінде орналасқан.

«Қорғас» - тарихи өткізу бекеті. Кеңес кезінде КСРО-ҚХР қатынастарының шиеленісуіне байланысты жабылған. 1983 жылы 16 қарашада ҚХР Мемлекеттік Кеңес рұқсатымен қайта ашылды. 1992 жылғы тамыздағы Қытай үкіметі мен Қазақстан үкіметі мәмілесіне сәйкес Шекаралық өткізу бекеті үшінші елдерге қатысты ашылды. «Қорғас» халықаралық транзиттік тасымал бекеті мәртебесіне ие. «Қорғас» бекетінің өткізу қабілеті жылына 3 млн жолаушылар мен 2 млн тонна жүкті құрайды. Қытайдың сыртқа ашылу және батысты игеру стратегиясын жүзеге асыру мақсатында «Қорғас» бекеті Қытайдың Орта Азия мен Еуропаға шығу «терезесі» болып табылады. Бақты өткізу бекеті Қытай-Қазақстан шекарасындағы Іле-Қазақ автономиялық облысының Шәуешек (Тачен) қаласында орналасқан. Бұл шекаралық өткізу бекеті Қазақстанның Шығыс Қазақстан облысымен көрші. Ол Шыңжаңнан Орта Азия мен Еуропаға бағытталған жолдың маңызды өткелі болып табылады. 1992 жылы қарашада Бақты бекеті ресми түрде үшінші елдер үшін ашық болып жарияланды. Оның өткізу қабілеттілігі жылына 300 мың тонна жүк пен 100 мың жолаушылар тасымалын құрайды. Жеменей өткізу бекеті Алтай ауданының Зимұнай уезінде орналасқан. Жеменей бекетінің қарсы бетінде Шығыс Қазақстан облысының Майқапшағай бекеті орналасқан. Өткізу қабілеті жылына 100 мың тонна жүк пен 50 мың жолаушыны құрайды. «Достық-Алашанькоу» өткелі халықаралық статуска ие болғанмен, ол әзірше екі жақты сауданы қамтамасыз етеді. 1999 жылы өткел арқылы өткен жүк көлемі 3, 68 млн.тоннаға жетті, 2000 жылы – 4, 7 млн. тонна.

2010 жылғы 17-19 мамырда Пекин қаласында ҚКП ОК және Мемлекеттік Кеңес Шыңжаңға қатысты кеңейтілген отырыс өткізді. Отырыста Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік тұрақтылығын арнайы зерттейтін және ұзақ мерзімді қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық міндеттерін белгілейтін «ҚКП ОК мен Мемлекеттік кеңестің Шыңжаңның қарқынды дамуын және ұзақ мерзімді қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі пікірлері» тұжырымдалды. Құжатта: «Даму мен ұзақ мерзімді бейбітшілік пен тұрақты дамытудың стратегиялық міндеті-жаңа жағдайда Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік тұрақты дамуын және ұзақ мерзімді бейбітшілік пен тұрақты алға жылжытудың маңызды және шұғыл міндетіне мұқият назар аударуымыз керек» делінген. Отырыс сонымен қатар, Шыңжаңның батысқа қарай ашылуын стратегиялық тұрғыдан кеңейтті және Орта Азияда, Батыс Азияда, Оңтүстік Азияда, тіпті Еуропада «Қытай-Евразия көпірінің» ықпалын одан әрі күшейту туралы шешім қабылдады. Қашғар мен Қорғаста ашық экономикалық аймақ құрып, айрықша экономикалық саясат жүргізуді, және оны Қытайдың батысқа ашықтығы мен Шыңжаңның жаңа

экономикалық өсу нүктесінде пайдалануды бекітті. Бірқатар өнеркәсіптік кластерлер құрудың жалпы жоспары жасалды, кластерлік топқа кіретін кәсіпорындарға жер, салық салу, импорт және экспорт сияқты жеңілдік саясатын қолдану қарастырылды. Шыңжаңның шекара өңірінде қолайлы сауда саясатын енгізу, яғни, бірқатар шекара өткелдерін іске қосу, өткелдерді басқару институтын енгізуді жылдамдату, шекара маңындағы биржалар үшін салықтан босату лимитін тиісті түрде арттыру және шекара саудасы арқылы импортталатын шикізат өнімдеріне жеңілдік беретін импорттық саясатты жүргізуге мүмкіндік беру ұсынылды. Сонымен қатар, отырыста Шыңжаң Қытайдың сыртқа ашықтығының негізгі қақпасы ретінде кең көлемді ашықтыққа қол жеткізуге болатын стратегиялық аймақ деп атап өтілді.

Шыңжаң батысқа қарай ашылу стратегиясын жүзеге асыра бастағанына біраз уақыт болғанына қарамастан, қазіргі күні ол әлі де төмен деңгейде және жан-жақты болмай отыр. Оның басты себептері - ашықтық саясатын кең көлемде жүргізудің үлгісі мен механизмдері әлі толық қалыптасқан жоқ, қолдау көрсету жүйесі құрылмаған және қоршаған ортаның талаптары бекітілмеген. Сонымен қатар, Шыңжаңның ерекше этникалық құрамы, діні, халқы, географиясы және ресурстық жағдайы әрдайым Шыңжаңды Қытайдағы сезімтал аймаққа айналдырды. Аталған жағдайлар Шыңжаңның ұзақ уақыт бойы дамуына кедергі келтіріп, аймақта батысқа ашылу стратегиясын жүзеге асырудағы қиындықтарды күшейтті.

Мемлекеттік Кеңес жариялаған «Шыңжаңның экономикалық және әлеуметтік дамуын одан әрі ілгерілету туралы бірқатар пікірлері», партияның Орталық Комитеті мен Мемлекеттік Кеңестің «Шыңжаңның дамуы мен тұрақтылығы туралы стратегиялық зерттеу есебінің» негізінде жасалған Шыңжаңды одан әрі дамытуға бағытталған бағдарламалық құжат. Құжат Шыңжаңның бүкіл ел дамуындағы позициясын нақты анықтайды, яғни Шыңжаң Қытай үшін маңызды энергетикалық стратегиялық база, батыс аймақтағы экономикалық өсудің маңызды тірегі, Қытайдың батысқа ашылуының негізгі қақпасы және Қытайдың солтүстік-батыс шекара бойындағы стратегиялық қорған. Байқағанымыздай, Қытайдың батысқа қарай ашылуы орталық биліктің назарындағы маңызды нысанға және ашықтық стратегиясының ажырамас бөлігіне айналған.

Шыңжаңда ашықтық саясатын жүзеге асырудың маңызды компоненті ретінде ҚХР билігі Қазақстанмен арадағы қарым-қатынасқа ерекше назар аударады. Екі ел арасындағы ынтымақтастықтың қайта даму кезеңі 1982 жылдан бастау алады, сол жылдың сәуір айында ҚХР мен КСРО Сыртқы сауда министрліктері арасында шекара маңындағы сауда туралы келісім жасалды. Инфрақұрылым мен көлік саласындағы ынтымақтастық, 1990 жылдың 1 қыркүйегінде ҚХР Төрағасы Цзян Цзэминнің поезбен Үрімжіден Кеңес Одағымен шекарада орналасқан «Алашанькоу» бақылау-өткізу бекетіне келген уақыттан басталды, ал осы жылдың 12 қыркүйегінде «Ланьчжоу — Шыңжаң» теміржолы учаскесі Кеңестік «Достық» бекетімен қосылды. Сол күні Алашанькоу (ҚХР) — «Достық» (КСРО) теміржол қатынасы ресми түрде

ашылды. Бұл кезең Қытайдың КСРО-мен, содан кейін тәуелсіз Қазақстанмен инфрақұрылым саласындағы ынтымақтастығын дамыту үшін маңызды болды. Қытай зерттеушілері бұл күнді Еуропа мен Азияны байланыстырған жаңа көлік магистралінің ресми құрылған күні деп санайды. Жоба Еуразияны көлденеңінен байланыстырып тұрған «жаңа көпір», «ҚХР батысындағы ашықтыққа арналған көлік артериясы» деп аталды. Жаңа Трансасиялық темір жол магистралін (ТАТМ) және «көлік дәліздері» жүйесін қалыптастырудың бастамасы болды [116].

Екінші еуразиялық континентальді көпір Алашанькоудан батысқа қарай бағыт алады, Алашанькоу Қытайдағы темір жолдарды, автомагистральдар мен құбырлар тасымалын біріктіретін бірден-бір шекара өткелі. Шыңжаңның экономикалық дамуын алға жылжытуды күшейту Қытайдың шығыс, орталық және батыс аймақтарының арасындағы экономикалық байланыстарды одан әрі нығайтуға, сонымен қатар Шыңжаңдағы және елдің басқа да аймақтарындағы кәсіпорындардың «импорт» және «экспорт» стратегиясын жүзеге асыруына ықпал етеді және ішкі және сыртқы нарықтар мен ресурстарды пайдалануға маңызды кепілдіктер береді. Сонымен бірге, ол Қытайдың көршілес Орта Азия елдерімен, тіпті Еуропа елдерімен өзара тиімді және ұтымды ынтымақтастық орнатуына, Қытайдың сыртқы әлемге ашықтығының сапасын арттыруға, Қытайдың ашық аймақтарының аумағын кеңейтуге және ашықтық құрылымын оңтайландыруға ықпал ете алады. Шыңжаңның сыртқы әлемге ашылуын жеделдету Қытайды Орта Азия, Батыс Азия, Оңтүстік Азия елдерімен, тіпті Еуропа елдерімен байланыстыруға жағдай жасайды және «құрылықтағы ашықтық» пен «теңіздегі ашықтықты», сондай-ақ шығыс пен батысқа тең мән беретін «ашықтықтың» жаңа үлгісін қалыптастырады[117].

Соңғы жылдары Қытайдың саяси билігі қолға алып, халықаралық деңгейде белсенді түрде жүзеге асырып жатқан түрлі әлеуметтік-экономикалық жобалар шекара өңірінің халықаралық қатынастардағы маңызын арттыра түсуде. ҚХР Төрағасы Си Цзиньпиннің 2013 жылы Астанада «Назарбаев университетінде» жария еткен «Ұлы Жібек жолын» жаңғырту бастамасы соның дәлелі бола алады. Қазіргі таңда Еуразия елдері Жібек жолын қайта жаңғырту жобасына өңірдің көптеген елдері үшін перспективалы транзиттік дәліз ретінде қарайды. Орталық Азия өңірінде транзиттік дәліздерді дамытумен қатар Қытай елдің шығысындағы ірі порттарды батыс шекарасына өтумен байланыстыратын заманауи көлік желісін қалыптастыра бастайды. Сары теңіз жағалауындағы Ляньюньгань портынан бастап Қазақстан-Қытай шекарасындағы «Қорғас» бақылау-өткізу бекетіне дейінгі Бірінші Трансқытайлық автомагистралі 2004 жылдың 8 тамызында ашылды. Ұзындығы 4393 шақырым болатын жол 1990 жылдан бастап салынды. Аталған жобаның заңды жалғасы ретінде Қытай және Ұлы Жібек жолы бойында жатқан, әрі осы бағдарламаны жүзеге асыруға қызығушылық танытқан Евразияның бірқатар елдері «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық автокөлік дәлізінің құрылысын қолға алды. Бүгінгі таңда магистральдың негізгі бөлігінің құрылысы аяқталып, кейбір елдерде

колданысқа берілді. Дәліздің Қазақстан аумағындағы ұзындығы 2787 шақырымды құрайды, 825 млрд теңге қаржы жұмсалған.

2013 жылдың қыркүйегінде ҚХР төрағасы Си Цзиньпин мәлімдеген «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бағдарламасының нәтижесінде Пекин тарапынан аймаққа қызығушылық артты, себебі Шыңжаң арқылы Қытай көлік жобасының негізгі құрлықтағы бағыттары өтуі тиіс. Сонымен бірге ҚХР басшылығы ШҰАА-ның жинақталған проблемаларын шешу үшін жаңа стратегияны қалыптастырды, биліктің негізгі басымдығы әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз ету, өңірдің экономикалық өркендеуі және жергілікті халықтың өмір сүру деңгейін арттыру болды. Пекин мұның бәрі ұйғырлардың және басқа да байырғы тұрғындардың саяси автономияға деген ұмтылысын азайтады деп санайды.

Қазіргі кезде «Бір белдеу – бір жол» деп аталып жүрген Жоба екі көлік ағынын құруды болжады: «Жібек жолының экономикалық белдеуі» және «XXI ғасырдың теңіз Жібек жолы». Өз кезегінде Жібек жолы экономикалық белдеуі үш көлік дәлізі түрінде іске асырылады: Солтүстік - Қазақстан және РФ арқылы Балтық теңізіне және одан әрі Еуропа елдеріне; Орталық, ол Шығыс Қытай порттарын Орта Азия елдерімен (Қырғызстанмен, Өзбекстанмен, Түрікменстанмен), Иранмен және Түркиямен біріктіруі тиіс; Оңтүстік - Бангладеш, Үндістан және Пәкістан. Барлық үш дәліз өтетін ШҰАА территориясының өте тиімді көліктік-географиялық орналасуы Қытай жобасын іске асыруда маңызды рөл атқарады [50].

Соңғы жылдары ҚХР-дың «Бір белдеу – бір жол» жобасын жүзеге асыруы шекара аймағының халықаралық байланыстардағы маңызын арттыра түсті. Сондай-ақ, ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара өңірі мемлекеттің батыстағы ең үлкен, стратегиялық маңызы зор, ірі транзиттік бағыттар тоғысқан, сыртқы саудасы мен шекара маңы трансшекаралық сауда қатынастары дамыған, экспортқа бағытталған өнім өндіретін кәсіпорындар шоғырланған, шекара бойындағы айрықша экономикалық ынтымақтастық аймақтары орналасқан шекаралық өңірге айналды.

3.2 Солтүстік-батыс шекара аймағының халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытудағы орны

Шыңжаңның шекара өңірінде орналасқан аудандарының әлеуметтік инфрақұрылымының жақсаруы, өлкенің, тіпті, жалпы Қытайдың сауда-экономикалық жағдайының қарқынды дамуына негіз қалады.

Шыңжаңның сыртқы саудасы шекара маңы сауда қатынастарымен тығыз байланысты. Соңғы жылдардағы Шыңжаңның сыртқы саудасының тең жартысы шекара маңы сауда-саттығының үлесіне тиеді. Өйткені Шыңжаңның географиялық орны оның Орта Азия елдерімен тығыз сауда-экономикалық қарым-қатынас орнатуына қолайлы жағдай туғызып тұр.

Шекара маңындағы сауда - шекара ашықтығының көрінісі. Қытайдың көрші мемлекеттермен шекара бойындағы сауда байланыстарының тарихы тереңде жатыр. XVIII ғасырда Қазақ хандығы мен Қытай Цин патшалығы арасында «Жібек - жылқы саудасы» өрістеген (Н.М. еңбектерінде). XIX ғасырда Қытай мен Ресейдің сауда-саттық байланыстары Шыңжаңның сыртқы әлемге ашылуына және шекара бойымен сауда-экономикалық алмасулар жүргізудің маңызды арнасына айналды. Қытай Республикасы кезеңінде (Чжунхуа миньго) Шыңжаң мен Кеңес Одағы арасындағы тауар саудасы және сыртқы экономикалық қарым-қатынас Шыңжаңдағы инфрақұрылым құрылысы мен адамдардың өміріне пайдалы көмек көрсетті. XX ғасырдың 50-ші жылдарының басында ҚХР құрылған кезде, Қытай мен Кеңес Одағы үкіметтері арасында сауда келісіміне қол қойылды. 1951 жылы Қытай үкіметі шекара маңындағы Қорғас, Жеменей, Бақты, Торғауыт шекара бекеттерін Кеңес Одағымен жергілікті шекаралық сауда-саттықты жүргізуге кезең-кезеңімен ашты. 60-ші жылдары екі ел арасындағы қатынастардың нашарлауына байланысты шекара бойындағы ашық өткелдер бірінен соң бірі жабылып, Қытай мен Кеңес Одағы арасындағы транзиттік сауда тоқтатылды. Реформа жылдары Кеңес-Қытай байланыстары қайта жандана бастаған тұста, Шыңжаңның шекарасындағы Қорғас, Торғауыт секілді өткелдері қайта ашылды. 1986 жылы Сыртқы сауда және экономикалық ынтымақтастық министрлігі Шыңжаңды көрші елдермен шекара саудасын жасауға ашық деп ресми түрде бекітті [100, 345]. ШҰАА-ның партия комитеті мен халық үкіметі «барлық бағытта ашылып, батысқа қарай қозғалу» туралы шешім қабылдады, Шыңжаң мен Кеңес Одағы арасындағы шекара саудасын қалпына келтірді. Мемлекеттік кеңес Құлжа, Болэ (Бұратала), Шәуешек қалаларын сыртқы интеграцияға ашық деп бекітті, Шыңжаңда 25 округ пен қала шетелге ашылды, 1991 жылы ашық қалалар мен округтердің саны 70 жетті. Шекара маңындағы сауда дамыды, сол жылы шекаралық сауданың көлемі 16,04 млн АҚШ доллары болды, бұл Шыңжаңның жалпы сыртқы саудасының 5,09% құрады.

90-жылдардың басында, Қытай мен посткеңестік мемлекеттері қатынастарының қалыптасуы, Азия-Еуропа құрылықтық көпірі Алашанькоу теміржол өткелінің ашылуы арқасында, Шыңжаңның шекара саудасы 1991 жылы 94,36 миллион АҚШ долларына жетті, бұл Шыңжаңның сыртқы саудасының 20,54% құрайды.

1992 жылы Дэн Сяопиннің елдің оңтүстігіндегі әңгімесінен кейін мемлекет Шыңжаңның шекара саудасына жеңілдетілген саясат қолданды. Шыңжаңның Орта Азия мемлекеттерімен шекарадағы Бақты, Ағымбек, Дулат және Мұзарт өткелдерін қалпына келтірді. Өзінің бірегей географиялық орны мен екі елдің байланыстарына сүйене отырып, Шыңжаң шекаралық сауданы қарқынды дамытты. Осы жылы және одан тыс шекаралық сауда көлемі 20,29 миллион АҚШ долларына жетті. Шыңжаңның сыртқы саудадағы импорты мен экспортының үлесі 42,7% дейін өсті. 1993 жылы Шыңжаңның шекара маңындағы саудасы жаңа деңгейге 580 миллион долларға жетті, бұл сол жылы

Шыңжаңның сыртқы саудасының импорты мен экспортының жалпы көлемінің 62,5% - ын құрады [67, 35].

1994 - 1995 жылдары көрші елдердің экономикасындағы қиыншылықтар мен Қытайдың сыртқы сауда саясатының түзетілуіне байланысты Шыңжаңның шекаралық саудасы төмендеп, тоқырауға ұшырады. 1996 жылы шекарадағы сауданы дамытудың жеңілдетілген саясатын жүзеге асыруды қолдайтын «Шекарадағы шағын шекаралық саудаға қатысты мәселелер бойынша мемлекеттік кеңестің хабарламасына» сәйкес, шекара өңіріндегі өткелдердің құрылысына салынатын инвестиция көлемі ұлғайтылды, сыртқы сауда тәртібі ретке келтірілді және сауда жасау әдісі әртараптандырылды. 1998 жылғы қарашада Мемлекеттік Кеңестің № 844 құжаты «Шекара маңындағы сауданы дамытудың қосымша ережелері туралы хабарламада» ұлттық автономиялық аудандардың шекара маңындағы саудасын басқару жөніндегі өкілеттіктерін кеңейтті, шекара маңындағы сауданың тәртібін стандарттады және шекара маңындағы сауданың дамуына айтарлықтай ықпал етті. 1998 жылдың соңына қарай Шыңжаң сегіз көршілес елдермен шекара маңындағы сауданы жүзеге асырды. Шыңжаңдағы 10 шекаралық аймақта және Іле облысының 33 шекаралық аудандары мен қалаларында 17 ұлттық бірінші санаттағы және 9 екінші санаттағы шекара бекеттері ашылған болатын (2000 жылдан бері тағы 3 екінші санаттағы шекара бекеті ашылды, қазіргі уақытта барлығы 12). Осылайша, 2000 жылдың аяғында Шыңжаңның шекаралық саудасының импорты мен экспорты 1,32 млрд АҚШ долларына жетті, бұл Шыңжаңдағы шетелмен жасалған жалпы сауданың 58,2% құрайды.

Қытайдың және оған көршілес елдердің жағымды факторларының арқасында Шыңжаңның шекаралық саудасы 2000 жылдан бастап қарқынды өсу кезеңіне өтті. 2007 жылға қарай Шыңжаң 148 елмен немесе аймақпен экономикалық және сауда байланысын орнатты, Қазақстан Шыңжаңның ең ірі сауда серіктесіне айналды, Қырғызстан, Ресей, Пәкістан, Тәжікстан және басқа елдер сауда-экономикалық жағынан екінші-бесінші орындарға ие болды. Шекаралық сауданың импорты мен экспорты 9,417 млрд АҚШ долларына жетті, бұл Шыңжаңның жалпы сыртқы саудасының 68,65% құрайды, және Қытай бойынша шекара саудасының жалпы импортының 44,1% құрайды. 2008 жылы Шыңжаңның шекара саудасындағы экспорт көлемі 17,641 млрд АҚШ долларына жетті, бұл Шыңжаңның жалпы сыртқы саудасының 79,4% және бүкіл мемлекеттік шекара саудасының 57,1% құрайды. Байқағанымыздай, Шыңжаңның шекара саудасы Шыңжаңның жалпы сыртқы саудасында ерекше орын алады, сонымен қатар, жалпы мемлекеттік шекара саудасындағы үлесі зор. Қазіргі уақытта, 5300 аса кәсіпорын шекара маңында экспорттық саудамен айналысады, олардың қатарында жалпы өнімі 100 млн доллардан асатын 34 кәсіпорын және жалпы өнімі 10 млн доллар болатын 146 кәсіпорын жұмыс жасауда. Шекара бойында сауда жасайтын кәсіпорындардың саны 1991 жылы бесеу болса, 2008 жылы 1000-нан асты. Бұл Шыңжаңның сыртқы сауда экономикалық дамуында маңызды рөл атқарады.

Әлемдік қаржы дағдарысының әсеріне қарамастан Шыңжаңның сыртқы саудасы 2008 жылы әлі де қарқынды дамуын сақтап қалды, импорт пен экспорттың көлемі 22,217 млрд АҚШ долл деңгейіне жетті, бұл өткен жылғы көрсеткіштен 62% -ға жоғары, бұл ел бойынша орташа деңгейден 44,2 пайыздық тармаққа жоғары, өсім қарқыны республикада екінші орында, ал импорт пен экспорт саудасы бойынша республикада 12-ші, ал орталық және батыс өңірлерде бірінші орын алады. Мұнда да басым бөлігі (81,7%) шекаралық сауданың өсуіне байланысты. 2009 жылғы халықаралық қаржы дағдарысының және «7 - 5» оқиғасының әсерінен шекаралық сауданың импорт мен экспорт көлемі біршама төмендеді, бірақ шекаралық сауданың экспорты мен импорт көлемінің арақатынасы 70% және 52,4% құрады, бұл Шыңжаң шекаралық саудасы әрдайым сыртқы сауданың негізгі тірегі болғанын көрсетеді. Әлемдік қаржы дағдарысының соққысы жекелеген елдерге ғана тиіп қоймайды, Қытайдың шекараны ашық ұстау стратегиясы мен сыртқы сауда-экономикалық жағдайына және Шыңжаңның шекара саудасының дамуына да әсер етті. Шыңжаңның шекаралық сауда экономикасы және оның дамуы ауыр сынақтан өтті. 2009 жылдың маусымындағы G8 саммитінде ҚХР Төрағасы Ху Цзиньтао өз сөзінде, «шекаралық сауда және басқа да аспектілер бойынша басқа елдермен өзара сенімділік пен ынтымақтастықты тереңдете отырып, Шыңжаңның шекаралық сауда экономикасы жаңа даму кезеңіне аяқ басты» деп атап өтті.

Шекара маңы саудасы - Шыңжаңның сыртқы әлемге ашылуының басты ерекшелігі мен артықшылығы, Шыңжаңның сыртқы саудасының даму болашағы зор. 1978 жылы импорт пен экспорт көлемі бар болғаны 23 миллион АҚШ долларын құраған болса, 2009 жылы Шыңжаңның сыртқы сауда көлемі 13,828 миллиард АҚШ долларына жетті, оның ішінде экспорт - 10,823 миллиард АҚШ доллары, импорт - \$ 3,004 миллиард. Шыңжаңның сыртқы саудасының көлемі 10 жылда 1 млрд АҚШ долларынан 5 млрд АҚШ долларына дейін жетсе, 3 жылда 5 млрд АҚШ долларынан 10 млрд АҚШ долларына дейін жеткен, ал 10 млрд АҚШ долларынан 20 млрд долларға барлығы 14 айдың ішінде жеткен. 2009 жылы шетелдік капиталды нақты пайдалану 210 млн АҚШ долларын құрады, бұл 2008 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 90% -ға көп. Шетелдік жобалар бойынша келісімшарттардың айналымы 450 млн АҚШ долларын құрады, бұл 2008 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 10%-ға артық; әртүрлі жұмыстарға 4990 адам жіберілді, бұл 2008 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 76% -ға көп; шетелдік келісімшарт бойынша қытайлық инвестиция көлемі 68,62 млн АҚШ долларын құрады, инвестициялық құрылым одан әрі жетілдірілді. Сыртқы сауда мен экономиканың аймақтың экономикалық және әлеуметтік дамуына қосқан үлесі біртіндеп арта түсті. 2008 жылы Шыңжаңдағы сыртқы сауданың ЖІӨ-ге тәуелділігі 36,6% жетті, ұлттық экономикалық өсуді қамтамасыз етудегі сыртқы экономикалық және сауданы дамытудағы рөлі өсе түсті. Сыртқы сауданың дамуы жанама түрде Шыңжаңның негізгі және қайталама салаларының тұрақты өсуіне, сонымен бірге көлік, логистика,

қойма, қаржылық қызмет, байланыс және тамақтану сияқты үшінші салалардың дамуына әсер етті. Ол халықаралық бизнес орталығын құруға тиімді ықпал етті және экономикалық құрылымды түзетуді жеделдетуде, тиімді ресурстарды конверсиялауға, шекаралас аудандарда жаңа индустрияландыру мен жаңа елді мекендердің құрылысын жүргізуге, бюджеттік кірістер мен жұмыспен қамтудың өсуіне ықпал етті [71, 387].

Шекара бойындағы бекеттердің ашылуы шекара маңындағы аудандар мен қалалардың өз артықшылықтарын пайдаланып өңірдің экономикасын белсенді дамытуға, тұрғындарын шекара маңындағы сауда қызметімен айналысуға және ұлттық тауарлардың экспортын жылжытуға ынталандырады. Шекара өңіріндегі экспорттық саудамен айналысатын өндіріс орындарының көбеюі жергілікті халықты жұмыспен қамти отырып әлеуметтік мәселелердің шешілуіне, халықтың кірісінің өсуіне ықпал етті, нәтижесінде кедей өңірлер жоқшылықтан құтылып баю жолына түсті. Шекара саудасы халық арасындағы дәстүрлі сауда негізінде дамыды, Шыңжаңның ұлттық бірлігін, гүлденуін, тұрақтылығы мен нығаюында, Шыңжаң мен көрші елдер арасындағы тату көршілік пен достық қатынастарды нығайту мен ілгерілетуде маңызды рөл атқарды, сауда Шыңжаңның сыртқы сауда экономикалық ынтымақтастығының негізгі күшіне айналды.

Шекаралық сауда дегеніміз - жалпы терминге шекаралас қалалар, шекаралық жергілікті сауда, шекаралық шағын сауда, шекаралық шоп-туризм, шекаралық экономикалық және техникалық ынтымақтастық және т.б. екі елдің шекаралас аудандарының экономикалық дамуына, тұрғындардың өндірісі мен тұрмысының қажеттіліктеріне, сондай-ақ жергілікті үкімет арасындағы консультациялар арқылы жергілікті дәстүрлерге негізделген көрші елдермен арнайы сауда қызметі.

1978 жылдан бастап шекара өңірінде орныласқан Іле Қазақ автономиялы облысында шекаралық сауданың дамуын үш кезеңге бөліп қарастыруға болады.

Бірінші кезең: ҚКП ОК XI шақырылымының үшінші пленумынан 1991 жылы КСРО ыдырағанға дейінгі уақыт.

ҚКП ОК XI шақырылымының үшінші пленумынан кейін, Қытай сыртқы әлемге жол ашудың негізгі ұлттық саясатын жүзеге асыра бастады және біртіндеп «арнайы экономикалық аймақтардан» - жағалаудағы ашық қалаларға - жағалаудағы экономикалық даму аймақтарына – өзендер мен шекара бойындағы ашық аймақтарға – ішкі ашық аймақтарға, осылайша әр түрлі ашылу деңгейлері және әр түрлі ашылу функциялары бар ішкі ашық аймақтардан сыртқы әлемге ашылу үлгісін қалыптастырды. 1981 жылы желтоқсанда Мемлекеттік кеңес Қорғас бекетінің ашылуын мақұлдады, 1983 жылдың қарашасында Қорғаста жолаушылар мен жүк тасымалы ресми түрде басталды, 20 жыл жабық тұрған Қытайдың батыстағы қақпасы қайта ашылды және бұл жаңа дәуірдегі Іленің шетелге ашылуының белгісі болды. 1986 жылы 24 ақпанда Қытайдың сыртқы сауда және экономикалық ынтымақтастық министрлігінің бекітуімен Шыңжаң мен бұрынғы Кеңес Одағы арасындағы

шекара саудасы ресми түрде қалпына келтіріліп, Қорғастан ресми түрде алғашқы жүк өтті. 1988 жылы Шыңжаң «Шығыстан кіріп батысқа шығу, екі бағытқа тең ашылу» стратегиясын жүзеге асырды және Іле облысына шекаралық сауда жасау құқығын берді. Ол кезде Іле облысының шекара саудасы бартерлік саудаға негізделген еді.

Екінші кезең: 1992 жылы Дэн Сяопиннің оңтүстіктегі әңгімесінен 2001 жылы Қытайдың ДСҰ-ға кіруіне дейінгі мезгіл.

Дэн Сяопиннің оңтүстіктегі әңгімесінен кейін, Іле облысында сыртқы әлемге бет бұру қарқыны едәуір жеделдеді. 1992 жылы мемлекет Құлжа қаласын шекара бойындағы ашық қала, ал Дулат және Мұзарт өткелдерін құрлықтағы бірінші санатты ашық порт ретінде бекітті, сондай-ақ, Қорғас бекетінде шекара маңы сауда орталығын құруды мақұлдады. Текес, Шапшал, Моңғолкүре және Құлжа қатарлы төрт ауданды 2001 жылы Мемлекеттік Кеңес шетелдіктерге ашық деп бекітті. Шекара маңы саудасы және туристік сауда 1992 жылғы 3 млн 310 мың доллардан 2001 жылы 170 млн долларға дейін өсті, Қорғас бекетіндегі сауда көлемі 1992 жылғы 150 миллион доллардан 2001 жылы 310 миллион долларға дейін өсті. Сауда формасы шекаралық саудадан шекаралық сауда мен шекаралық экономикалық және техникалық ынтымақтастыққа ауысты. Алайда, шекара маңындағы саудада жергілікті өнімдер аз болды, шекара өткелдері негізінен тауарларды өткізумен ғана айналысты, барлық округтер мен қалалар сыртқы әлемге ашықтығы туралы хабардар болмағандықтан мемлекеттің берген жеңілдік саясаты мен үлкен мүмкіндіктерін толық пайдаланбады.

Үшінші кезең: Қытай Дүниежүзілік сауда ұйымына 2001 жылы кірген уақыттан қазіргі кезге дейін.

Қытай Дүниежүзілік сауда ұйымына кіргеннен кейін, Іле облысына «сыртқы сауданы дамыту аймағы» деген анықтама берілді және экспортқа бағдарланған экономикалық даму стратегиясы ұсынылды, Қытай-Қазақстан «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының құрылысы басталды, Іле облысының сыртқы әлемге ашылуының деңгейі мен сапасы жақсарды. Импорттық және экспорттық тауарлардың құрылымы одан әрі оңтайландырылды, сыртқы сауда нарығы әртараптандырылды, сыртқы сауда операцияларының негізгі органы кеңейе түсті, жергілікті өнім экспорты тез артып, экспортқа бағытталған бірқатар салалар мен экспортқа бағдарланған жетекші кәсіпорындар біртіндеп құрылды. Әсіресе Цзин-Құлжа-Қорғас темір жолының ашылуымен Қытай-Қазақстан «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығы коммерциялық даму және ашық жұмыс жағдайымен жабдықталды. Орталықтың «Қорғас» арнайы экономикалық даму аймағын құруы, Іле облысының шетелге ашылуын, шекара бойындағы экономикалық ынтымақтастық пен сауданың дамуын жаңа деңгейге көтерді [100, 345].

Іле облысындағы шекаралық сауданың дамуының қазіргі жағдайы. Шекаралық сауда дәстүрлі жетекші сауда әдісі болып қала береді. Іле облысындағы шекаралық сауда әрдайым сыртқы саудада басымдыққа ие

болды, бұл жалпы сыртқы сауданың импорты мен экспорты көлемінің 80% құрайды. 2008 жылы Іле облысында тікелей шекара саудасының импорты мен экспорты көлемі 2,437 млрд АҚШ долларын құрады, бұл бүкіл облыстың тікелей сыртқы сауда көлемінің 93,3% құрайды. 2009 жылы шекара маңындағы сауданың импорты мен экспортының көлемі 3,199 млрд АҚШ долларын құрады, бұл облыстың тікелей импорт пен сыртқы сауда экспортының жалпы көлемінің 86,3%-ын құрайды. 2010 жылдың қаңтарынан қазанына дейінгі аралықта шекаралық сауданың импорты мен экспорты 2,244 млрд АҚШ долларын құрады, бұл облыстың тікелей сыртқы сауданың жалпы импорты мен экспорты көлемінің 77,9% құрайды. 2008 жылдың аяғында облыс аумағында туристік саудамен айналысуға құқығы бар 24 кәсіпорын болды, және туристік сауда көлемі 1,648 млрд АҚШ долларын құрады, бұл шекаралық сауданың экспортының 92% құрайды, туристік сауда кәсіпорындары облыстың экспортының пәрменді қозғаушы күшіне айналды.

Шекаралық сауда нарығының құрылымы тығыз шоғырланған. Іле облысындағы сауда серіктестіктерінің жаһандану үрдісі байқалады. 2010 жылдың қазан айындағы жағдай бойынша Іле облысының 83 мемлекет және аймақтармен сыртқы сауда байланысы болды, бірақ Орталық Азиямен шекаралас сауда Іле облысының импорт және экспорттық сауданың 93,8% құрады, ал Қазақстан импорт пен экспорттың ең үлкен нарығы болды, оның сауда көлемі мемлекеттің тікелей импорты мен экспорты саудасының 75,5% құрайды. Нарықтың жоғары шоғырланған құрылымы бір жағынан Іле облысы мен Орта Азия елдері, әсіресе географиялық факторлардың әсерінен Қазақстанмен арадағы айтарлықтай экономикалық үйлесімділікті көрсетеді, екінші жағынан, нарықтың жоғары шоғырланған құрылымында белгілі бір тәуекелдер бар. Көршілес Орта Азия елдері негізінен дамушы елдер болып табылады, экономикалық дамуы салыстырмалы түрде артта қалған және нарықтық сұранысы шектеулі. Орта Азиямен сауда аймақтық экономикаға қатты әсер етпейді, Сонымен қатар, экспорттық нарықтардың шамадан тыс шоғырлануы экспорттық кәсіпорындарды импорттаушы елдер мен аймақтардың экономикалық және саяси, әскери және басқа да экономикалық емес факторларына тәуелді етеді. Және бұл факторлардың өзгерісі компанияларды қауіп-қатерден құтқара алмайды.

Қазақстанның және басқа да Орта Азия елдерінің тұрақты экономикалық өсуімен және тұрғындардың тұтыну деңгейінің жақсаруымен Іле облысындағы тікелей экспорттық тауарлар құрылымы өткен кезеңдегі төмен деңгейлі өнімдерден жоғары өнеркәсіп өнімдеріне, жеңіл өнеркәсіп өнімдерінен ауыр өнеркәсіп өнімдеріне өзгере бастады. Қосымша құны төмен өнімдерден қосымша құны жоғары өнімге көше бастады. Шекаралас саудадағы жеңіл өнеркәсіп пен тоқыма бұйымдарының үлесі біртіндеп азайып, құрылыс материалдары, механикалық және электрлік өнімдер, сонымен қатар ауылшаруашылық өнімдері мен жиһаз өнімдерінің экспорты арта түсті. Алайда, экспортталатын өнімнің 90% -дан астамы ішкі өлкелерден әкелінді, тек 10% -дан азы жергілікті өнім. Импорттық тауарлар бұрын негізінен

минералды тыңайтқыштар, металл қалдықтары және мал шаруашылығы өнімдері болса, қазіргі кезде мұнай және мұнай өнімдері негізгі импорт түріне айналды. Шекара маңындағы сауда бірліктері тез кеңейіп, жеке кәсіпорындар негізгі күшке айналды. Іле облысындағы шетелден қаржыландырылатын кәсіпорындардың саны 1989 жылы біреу болса, кейінгі жылдары олардың саны 400-ге дейін өсті. Жыл сайын шамамен 20 жаңа сыртқы сауда серіктестіктері пайда болады, олардың 90% шекара саудасымен айналысса, 98% - жеке кәсіпорындар. Тіркелген сыртқы сауда кәсіпорындары негізінен жергілікті болып табылады, бұл сыртқы сауда кәсіпорындарының жалпы санының 80-85% құрайды. 2009 жылы импорт және экспорт бойынша 206 кәсіпорын болды. Іле облысындағы тікелей туристік саудаға негізделген кәсіпорындарының саны 2006 жылғы 5-тен қазіргі 38-ге дейін өсті, бұл облыстың экспорттық саудасының негізгі күшіне айналды, шоп-туризм тікелей облыстың шекара саудасының экспорттық құнының 50-70% құрайды. 2010 жылдың қаңтар-қазан айларында импорт пен экспорт бойынша 219 компания қызмет жасаса, соның ішінде импорт және экспорт көлемі 100 миллион АҚШ долларынан асатын 6 компания және 100 миллионнан 10 миллион долларға дейінгі 27 компания болды; 10 млн АҚШ долларынан 1 млн АҚШ долларына дейінгі 84 компания болды [100, 348].

Қорғас шекара маңы сауда жағдайы. Қорғас шекара саудасы 1992 жылы 22 шілдеде Мемлекеттік Кеңеспен бекітіліп, сол жылы 15 тамызда ресми түрде пайдалануға берілді, сауда көлемі 3,31 миллион АҚШ долларын құрады. 1992-1998 жылдары Қорғас шекара саудасын дамытудың алтын кезеңі болды, сауданың орташа жылдық өсу қарқыны 83,3% -ды құрады, 1998 жылы шыңына жеткен соң, ол төмендей бастады және 2000 жылы сауда көлемінің ең төмен көрсеткіші тіркелді, 2001 жылдан бастап сауда қайта жандана бастады, бірақ оның даму қарқыны баяу болды. 2006 жылдан бастап «Қорғас» бекетінде шекара саудасын басқару және интеграциялау жұмыстары кешенді түрде жүзеге асырылды, шекара маңындағы сауда жұмысы біртіндеп стандартталды, тауарлар ағыны біртіндеп ретке келтіріліп, шекаралық аймақтар арасындағы сауда тез өсті. 2008 жылдың басында, халықаралық қаржы дағдарысының әсерінен, Қорғастың шекаралас аймақтар арасындағы шекара саудасы төмендеу үрдісін көрсетті; 2008 жылғы сәуірде Қазақстан жүк тасымалы үшін автобустарды алып тастады және Қорғас шекарасы саудасының бастапқы режимі қатты сынақтарға тап болды. 2009 жылы бірқатар қайшылықтарға қарамастан, Қорғас шекара бекеті аумағындағы шекара маңындағы сауда көлемі 78,5 миллион АҚШ долларына жетті. 2010 жылы Қорғастың шекара маңы сауда кірісі 84,5 млн АҚШ долларын құрады, бұл 92,9% -ға көп. Қазіргі уақытта «Қорғас» шекара маңы сауда орталығында Қытайдан, Орта Азияның бес елінен және Ресейден 1000-нан астам тауар түрі саудаланады [73, 277].

Іле облысындағы тікелей экспортқа бағытталған экономиканы дамытудағы шекаралық сауданың рөлі. Шекара маңы саудасының жергілікті экономикалық дамуға қосқан үлесі үнемі артып келеді. 2009 жылы Іле облысының жалпы ішкі өнімі 34,04 млрд юань, сыртқы сауданың импорты

мен экспортының жалпы көлемі 3,707 млрд АҚШ долларын, ал жергілікті өнімдер экспорты 160 млн АҚШ долларын құрады. Облыс экономикасының сыртқы сауданың импорты мен экспортына тәуелділігі 74,13% жетті, ал облыстың жергілікті өнімінің экспортына тәуелділік 3,2% құрады. Шыңжаңдағы тепе-теңдік алгоритміне сәйкес, жергілікті өнімдердің экспорты жергілікті табысты 0,32 юань / долларға ұлғайтты, ал жергілікті тікелей аймақтық өнімдердің экспорты жергілікті қаржылық табысты 51,2 миллион юаньға арттырды. 2010 жылы Іле облысының жалпы ішкі өнімі 41,043 миллиард юань, сыртқы сауданың жалпы импорты мен экспорты 4,819 миллиард АҚШ долларын, ал жергілікті өнімдер экспорты 210 миллион АҚШ долларын құрады. Облыс экономикасының сыртқы сауданың импорты мен экспортына тәуелділігі 77,5% жетті, ал облыстың жергілікті өнім экспортына тәуелділік 3,38% дейін өсті, облыс жергілікті өнімінің экспорты жергілікті бюджеттің кірісін тікелей 67,2 млн юаньға ұлғайтты.

Экспортқа бағдарланған өнеркәсіптік құрылымдардың құрылысы оң рөл атқарды. Қазіргі уақытта Іледе ауылшаруашылық өнімдерін экспорттаудың төрт негізгі базасы, соның ішінде жеміс-жидек экспорты базасы, көкөніс экспорттық базасы, ірі қара, қой, жылқы, ара өсіру экспорты және гүл экспорты базасы қалыптасты. Олардың ішінде жеміс өсіру алаңы 1,43 млн муға жетті, ал экспорт базасы - 69649 му; Көкөніс отырғызу алаңы 190,000 му, оның ішінде 70 000 жылыжай және экспорт үшін 29548 му экспорт базасы бар; Облыста асыл тұқымды мал өсіретін базалар ашылды; Гүл отырғызу алаңы шамамен 1000 му, ал экспортқа бағытталған аумақ - 425 му.

Жергілікті өнім экспорты артып келеді. Соңғы жылдары Іле облысындағы экспорт көлемі мен экспортқа шығатын өнімдердің түрлері жыл сайын артып келеді және экспорт құны 2003 жылғы 50 млн АҚШ долларынан 2010 жылы 210 млн АҚШ долларына дейін өсті, бұл облыстың тікелей экспортының жалпы құнының 7,5% құрайды. Экспорттың 70-тен астам түрі және 2 млн АҚШ долларынан асатын тауарлардың 16 түрі бар, олардың ішінде өнеркәсіп өнімдері мен терең өңделген ауылшаруашылық өнімдері жергілікті өнімдерінің жалпы экспорты құнының 91,4% құрайды. Ауылшаруашылық өнімдерінің экспорты жергілікті өнімінің жалпы экспортының 63,3% құрады. Экспортқа шығарылатын негізгі ауылшаруашылық өнімдеріне жемістер, көкөністер, томат пастасы, өңделген бал, жедел кеспе, соя ұны және басқалар жатады; Экспортталатын өнірістік өнімдерге негізінен тоқылған сөмкелер, шұлықтар, пластик профильдер, бояулар, пластик пакеттер және т.б. жатады.

Шекараны басқару субъектілерінің халықаралық нарықты кеңейту мүмкіндіктері біртіндеп арта түсті. Шекаралық сауданың дамуы Іле облысы үшін сыртқы экономикалық және сауда қабілеттерін дамытып, экспортқа бағдарланған кәсіпорындар тобын өсірді, қазіргі уақытта Іле облысында 60-тан астам экспортты қайта өңдейтін кәсіпорындар бар. Әсіресе, соңғы екі жылда Іле облысы шетелдік инвестицияларды тарту күшін арттыратын «Сыртқы сауданы күшейту» стратегиясын жүзеге асырды, осылайша отандық және шетелдік бірқатар танымал кәсіпорындар Құлжа қаласында орналасып,

экспортқа бағытталған кәсіпорындар қалыптасты. Олардың қатарында Карсон былғары заводы, София қызанақ пастасы, Гуанюань пластик профильдер жасау фабрикасы, Хайсинь шұлық фабрикасы, Аванду кеспе заводы, Ангел ашытқы заводы, Мэри ашытқы заводы және басқалары бар. Шекара маңы саудасының дамуы көптеген адамдардың, логистиканың жағдайына, капитал мен ақпараттық айналымға ықпал етті және нарықты жандандырды, шекара маңындағы аудандарда көлік, тамақтандыру, жылжымайтын мүлік және ақпараттық консалтинг салаларын дамытуға, әлеуметтік жұмыспен қамтуды кеңейтуге және салықтың ұлттық және жергілікті көздерін кеңейтуге мүмкіндік берді. Инфрақұрылым соңғы жылдары барынша жетілдіріле түсуде және ол біртіндеп толық функциялары бар және тірі қызмет көрсететін жаңа шекаралық қалаға айналуда.

Іле облысының шекарасындағы сауданы белсенді дамытудың негізгі артықшылықтары. Географиялық артықшылығы. Іле Қазақ автономиялық облысы Еуразия континентінің дәл ортасында орналасқан, бұл Іле аймағына ішкі саудадан гөрі көрші елдермен немесе одан тыс елдермен сыртқы сауда жасауды жеңілдетеді, саудаға шыққан өнімнің өзіндік құны да төмен болады. Іле облысы Шыңжаңның Қазақстан секілді Орта Азияның бес елімен экономикалық ынтымақтастығының алдыңғы қатарында тұр. Орта Азиядағы бес елдің халқы 60 миллионнан асады, ал нарық әлеуеті зор. Олардың ішінде Қазақстан халқы Орталық Азиядағы бес елдің жалпы халқының 1/4 бөлігін құрайды, ал экономикалық кірістер бес елдің жалпы табысының 2/3 құрайды. 2000 жылдан бастап 7 жыл қатарынан Қазақстанның экономикалық өсімі 9% - дан асты, Дүниежүзілік банк Қазақстанды жан басына шаққандағы жылдық кірісі 7000 АҚШ долларынан асатын орташа деңгейдегі ел ретінде анықтады, бұл ТМД елдерінің ішінде, Еуропалық Одақ пен Америка Құрама Штаттары нарықтық экономика ретінде мойындаған, сонымен қатар әлемдегі салыстырмалы түрде тұрақты экономикалық субъектілері бар бес елдің бірі. Соңғы жылдары әлемдік экономика қаржылық дағдарысқа ұшырады, бірақ Орталық Азия елдерінің экономикалық өсімі 8% -дан асады және оны БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясы «әлемдік экономиканың қарқынды дамып келе жатқан аймақтарының бірі» деп санайды.

Адами фактор. Іле облысында көрші елдерде тұратын көптеген трансшекаралық этникалық топтар бар, олардың салт-дәстүрлері, тілдері және діни көзқарастары ұқсас, олар жеке-жеке, тарих және салт-дәстүр жағынан бір-бірімен тығыз байланысты. Шекара бойында орналасқан көптеген этникалық топтардың сауда байланыстарының тарихы ұзақ және көптеген дәстүрлі сауда арналары мен сауда бекеттері қалыптасқан. Бұл бекеттер Іле облысындағы шекаралық сауданың тікелей дамуы үшін маңызды арналар болып табылады және Іледегі экспортқа бағытталған экономиканы дамыту үшін серпіліс береді.

Ресурстардың артықшылығы. Іле өзенінің сағасы - Қытайдың батыс шекарасындағы табиғи қазынаға бай аймақ, мұнда 9 негізгі категория бойынша 64 минералды ресурстар бар, олар Шыңжаңда ашылған минералды ресурстардың 47% құрайды, қазір пайдалы қазбалардың 24 түрі дәлелденді.

Жоғары энергияны тұтынатын металлургия өнеркәсібі Іле облысының жетекші саласы болады деген болжам бар; Көмір қоры - 2,42 млрд тонна, ал болжамды қоры - 300,9 млрд тонна, бұл Шыңжаңның дәлелденген қорының 2,48% және Шыңжаңның болжамды ресурстарының 18,84% құрайды, бұл елдегі 14-ші энергетикалық көмір химиялық базасы және Шыңжаңдағы төрт ірі электр-көмір химиялық базасының негізгісі, көмір химия өнеркәсібін және оның кеңейтілген өндірістерін дамыту үшін тамаша жағдайлар бар; Су, топырақ, жарық және жылу ресурстары мен экологиялық орта ірі ауыл шаруашылығы мен мал шаруашылығының дамуына ықпал етеді, Жасыл тамақ өнеркәсібін индустрияландырудың бәсекеге қабілетті базасын құру үшін қосымша ретінде пайдалануға болады, Сонымен қатар, ірі қара мен қой терісі шикізаты жүн иіру және теріні қайта өңдеу салаларын дамытудың қуатты кепілі болып табылады. Туризмнің мол ресурстары туризмді дамыту үшін ерекше жағдайға ие.

Инфрақұрылымның артықшылықтары. Соңғы жылдары экспортқа бағдарланған экономиканың дамуына ықпал ету үшін Іле облысы шекара өткелдерінің құрылысына, ұлттық автомобиль жолдарына, әуежайларға және теміржолдарға қомақты қаржы бөлді, атап айтқанда, Қытай-Қазақстан халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығы мен Цзин-Құлжа-Қорғас темір жолының құрылысы үлкен маңызға ие. Қорғас бекеті - бұл Шыңжаңдағы ең үлкен жолаушылар мен жүк тасымалымен айналысатын ұлттық деңгейдегі және Қытайдың батысындағы ең ірі құрлықтағы автожол бекеті, сонымен қатар Шыңжаң мен Еуропа және Орталық Азия елдері арасындағы достық қарым-қатынас үшін маңызды терезе. Ляньюньган-Қорғас жылдам авто жолы, Қытай-Түркия табиғи газ құбыры мен Цзин-Құлжа-Қорғас теміржолының қосылуы Қорғас бекетін Орталық Азия мен Каспий жағалауы елдерін байланыстыратын маңызды көпірге айналдырады. Әуежайлар, құбырлар, темір жолдар мен автомобиль жолдарының жан-жақты әсері Қорғастың батыстағы ең ірі сауда, логистика, адамдар ағыны, ақпарат арнасы және кездесу орнына айналуға мүмкіндік береді[100, 350].

Іле облысындағы тікелей шекара саудасын дамытудағы негізгі проблемалар. Импорт пен экспорт тауарларының құрылымы біртұтас, ал пайда кеңістігінің өсуі шектеулі. Іле облысындағы индустрияландыру қарқыны төмен, тауарларды масштабтау және стандарттау баяу жүруде. Өндіру және өңдеу өнеркәсібі әлі де дамудың бастапқы сатысында, өнеркәсіптік қолдау қабілеті әлсіз, танымал брендтердің өнімі өндірілмейді және жергілікті өнім экспортының үлесі төмен. Осы мәселелер аймақтың сыртқы сауда көлемін ұлғайтуға айтарлықтай кедергі келтіруде. Сонымен қатар, көптеген жылдар бойы Іле облысының тікелей шекара арқылы өткізілетін тауарлары ауылшаруашылық өнімдері, жеңіл өнеркәсіп өнімдері және тұтынушылық тауарлар экспортымен шектелуде, ал импорттық тауарлар негізінен шикізаттық және стратегиялық материалдар болып табылады. Жоғары технологиялы және қосылған құны жоғары тауарлардың үлесі өте аз. Мұндай бірыңғай импорттық және экспорттық тауарлық құрылым тек пайданы ғана

шектеп қоймайды, сонымен бірге аймақтың Орта Азия нарығына тәуелділігін күшейтеді. Көрші елдердің ұлттық экономикасының қалпына келуімен және тұрғындардың тұтыну деңгейінің жақсаруымен, сондай-ақ Орта Азия нарығында, Еуропа және Америка елдерінен импортталатын тұтынушылық өнімдердің сапасы мен сұранысының талаптарының үнемі жақсаруымен шекара өңірінде өндірілген өнімдер үшін күшті бәсекелестік қалыптасады.

Шекара өңірінде орналасқан кәсіпорындардың өндірістік күші әлсіз, нарықтағы бәсекелестікке төтеп беру қауқары төмен. Қазіргі кезде Іле облысынан Орта Азия мемлекеттеріне шығарылып жатқан өнімнің басым бөлігі ұсақ және орта деңгейдегі кәсіпорындарда өндірілген, сондықтан да өндірілген өнімнің халықаралық сауда нарығында үлкен сұранысқа ие болатындай мүмкіншілігі жоқ. Мамандандырылған және ірі экспортты қайта өңдейтін кәсіпорындардың жоқтығы, халықаралық нарықта Еуропа, Америка, Оңтүстік Корея, Жапония, Түркия және басқа елдердегі трансұлттық компаниялардың өнімімен бәсекеге түсу қабілетін төмендетеді.

Бұратала Моңғол автономиялық облысындағы шекаралық сауданың және экспортқа бағытталған экономиканың дамуын талдау. Боратала облысының шекаралық саудасы 1991 жылдың қыркүйегінен 1996 жылға дейінгі аралықта басталды. Сауда-саттықтың негізгі түрі бартерлік сауда болды. Шекаралық сауда негізінен Қазақстанмен арада жүргізілді және екі арадағы сауда көлемі шекаралық сауданың жалпы көлемінің 90% құрайды; Одан кейінгі орындарда Қырғызстан, Тәжікстан, Өзбекстан, Түркіменстан және Ресеймен сауда байланыстары шекара саудасының қалған 10% құрайды. Шекаралық сауда негізінен импорт және экспорттық саудаға негізделген, ал туристік сауда-саттықтың көлемі көп емес. Қаржы дағдарысының әсерінен 2009 жылы сыртқы сауданың көлемі 1,04 млрд доллар болды, шекаралық сауда көлемі 794 млн АҚШ долларын құрады, бұл жалпы сауданың 72,4% құрайды. Шекара саудасындағы экспорт бойынша алғашқы үштікке 182 млн АҚШ доллармен Қазақстан, 38,43 млн. АҚШ долл. Қырғызстан және 20,25 млн доллармен Тәжікстан кіреді; Импорт бойынша алғашқы үш елдің қатарына 490 млн АҚШ доллармен Қазақстан, 45,98 млн АҚШ доллармен Ресей және 3,57 млн доллармен Тәжікстан кіреді. Сол жылы Боратала облысында елдің түкпір-түкпірінен 457 сыртқы сауда серіктестігі тіркелді, олардың ішінде 90% жеке кәсіпорындар болды[118].

Алашанькоу портының ықпалымен және жетекшілігімен Бұратала облысында шекаралық сауданың даму көрсеткіші үнемі жоғары. 90-жылдардың басында Бұратала облысында шекаралық сауда жылына бірнеше миллион АҚШ долларын құрады, және ол 2006 жылы шамамен 20%-ға өсті, бұл Бұратала облысының жергілікті экономикалық дамуын арттыруға маңызды үлес қосты. Халықаралық қаржы дағдарысының әсерінен 2008 жылдан бастап Бұратала облысының шекаралық саудасы төмендеу үрдісін көрсетті. 2009 жылғы қаңтар-желтоқсанда бүкіл облыстың импорты мен экспорты өткен жылғыдан 51,6% -ға төмендеді. Олардың ішінде экспорт 247

млн АҚШ долларын құрады, бұл 51,9% -ға, импорт 547 млн долларға, яғни, 51.4% төмендеген [100, 359].

Жоғарыдағы пайымдаулардан, Қытайдың солтүстік-батыс шекара аймағының халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда атқарып отырған маңызды рөлін көруге болады.

3.3 Солтүстік-батыс шекара аймағындағы инфрақұрылым жүйесінің дамуы

Заманауи көліктік-коммуникациялық инфрақұрылымның рөлі жаһандық экономикалық жүйеде елдің және оның аймақтарының орнын анықтау және экономикалық кеңістіктің негізін құрудың жаңа міндеттерін жүзеге асыру үшін өте маңызды. Қазақстан-Қытай көлік ынтымақтастығын кеңейту, әрине, Қытайдың батыс аумақтарының, бірінші кезекте Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданының дамуына елеулі серпін береді. Бұл осы өңірдің экономикалық, саяси және демографиялық әлеуетінің артуына әсер етеді. ҚХР-дың Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданында салынып жатқан инфрақұрылым нысандарының ауқымы кең. Бұл үрдіс бірінші кезекте мемлекеттердің осы салаға инвестициялық салымдарының айырмашылығымен және аталған бағыттағы Пекин мен жергілікті мемлекеттік өзін-өзі басқару органдарының дәйекті саясатымен байланысты.

1991 жылғы 6 қарашада ШҰАА Партия комитеті және халық үкіметінің «Сыртқа ашықтықты одан әрі кеңейту туралы шешімінде» инвестициялық ортаны жақсарту және шетелдік инвестиция тарту үшін күш-жігер жұмсау керек деп шешті. Бір жағынан, коммуникациялық жабдықтарды, көлік-энергетикалық және басқа да инфрақұрылымдық нысандардың құрылысын күшейту, екінші жағынан, даму аймақтарын, ынтымақтастық аймақтарын және шекара бекеттерінің құрылысын бір мезгілде нығайтып, саяси негізде инвестициялық орта құру, инвесторларды бизнес-платформа мен бизнес-кеңістікпен қамтамасыз ету. 1992 жылдың 21 наурызында «Шыңжаңның экономикалық дамуын жеделдету және реформалау қарқынын жеделдету туралы шешімде» автономиялық ауданның партия комитеті инвестициялық климатты жақсарту, көлік және байланыс сияқты инфрақұрылымдық объектілердің құрылысын одан әрі жеделдету, экономиканың барлық салаларында жеңілдікті саясатты әзірлеу және іске асыру қажеттігін тағы да атап өтті. Автономиялық ауданның партия комитеті мен халық үкіметінің талаптарына сәйкес Іле Қазақ автономиялық облысы партия комитетінің жұмыс конференциясы Қорғас, Бақты секілді шекара бекеттерінің және Құлжа, Күйтүн, Шәуешек және Алтай сияқты ашық қалалардың инфрақұрылым жүйесінің құрылысын жеделдетуді ұсынды [67, 305].

1992 жылдың тамызында Іле облыстық партия комитеті мен облыстық халық үкіметі «Ішкі және сыртқы инвестицияларды ынталандыру және көлденең экономикалық байланыстарды дамыту бойынша жеңілдетілген

шараларды» жариялады, шаралар салық салу, энергетика, жерді пайдалану және инвесторлардың құқығын қорғауға қатысты 29 тарауда, Іле облысына келетін ішкі және сыртқы инвесторларға саяси тұрғыда қолайлы климат туғызу қарастырылған. Инфрақұрылым құрылысына келетін болсақ, ашықтықтың кеңеюі мен экономикалық дамуымен қатар инвестициялардың қарқындылығы жылдан жылға артып келеді. 1992 жылы ұлттық экономиканың барлық салаларында күрделі құрылысқа инвестициялар көлемі 91,41 млн юаньды құрады, ал 1998 жылға қарай ол 2,7501 млн юаньға дейін ұлғайды. 1993 жылдан бастап Ақши алтын кенішінің ұлттық өндірістік базасы, Орталық Азия халықаралық көтерме сауда базары, Тарбағатайдағы әуежай, Алтай тау шатқалындағы электр станциясы, 312-ші авто жолының «Сайрам-Құлжа» учаскесі және түрлі шекара бекеттері салынды. 2000 жылдың көктемінде облыстық, аймақтық, қалалық мекемелер бірлесе отырып, Құлжа қаласының негізгі жолдарын, кішкене көшелерін, қоғамдық дәретханалар, жасыл желектерді айтарлықтай жақсартты, сонымен қатар, ауылдар мен қалалардың келбеті күн өткен сайын өзгеріп, қала функциялары жетілдіріле түсті. 2000 жылға қарай «тоғызыншы бесжылдық» кезінде облыс бойынша негізгі капиталға салынған инвестициялар көлемі 14,07 млрд юанды құрады, жалпы инвестиция көлемі сегізінші бесжылдық кезеңіндегі жалпы инвестиция көлемімен салыстырғанда 7,290 млрд юаньға артты, оның ішінде күрделі құрылысқа салынған инвестициялардың жалпы көлемі 8,03 млрд юанды құрады, ол «Сегізінші бесжылдық» кезеңімен салыстырғанда 3,59 млрд юаньға артып, 80,8%-ға өскен. XXI ғасырға ене отырып, жаңа ғасырдағы жедел әлеуметтік-экономикалық дамудың қажеттіліктерін және жаңа жағдайға сәйкес болу үшін, елдің батысты игеру стратегиясын жүзеге асыра отырып, партиялық комитет «кең ауқымды ашылу арқылы кең ауқымды дамуға жәрдемдесу және үлкен дамумен бірге кең ауқымды ашылуға» өзара ілгерілетуді ұсынды. Үлкен ашылу мен дамуды өзара алға жылжыту қағидаты бойынша инфрақұрылым құрылысы одан әрі күшейтілді.

Жақсы инвестициялық орта құру және отандық және шетелдік инвесторлар үшін тартымдылықты үнемі арттыру мақсатында автономиялық ауданның күшті қолдауымен Қорғас ауданындағы Циншуйхэ, Күйтүн және Құлжа қаласы, Шәуешек қаласы экономикалық даму аймақтары дәйекті түрде салынып, пайдалануға берілді, 1996 жылдың аяғында, Күйтүн қалалық экономикалық және технологиялық даму аймағы инфрақұрылым құрылысына 132 миллион юань инвестицияланды, инфрақұрылым жүйесі толық жабдықталды; Құлжа қаласындағы шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймағы және Шәуешек қаласындағы шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймағы инфрақұрылым жүйесінің құрылысына тиісінше 70 миллион юань және 50 миллион юань мөлшеріндегі инвестициялар құйылды. Инвесторлардың келуімен қатар аудандардың даму қарқындылығы мен ауқымы біртіндеп кеңейіп, инфрақұрылым нысандары жетілдіріле түсті. 21 ғасырда Күйтүн қаласының экономикалық және технологиялық даму аймағы бұрынғы Гоби шөлінің аумағында керемет

инвестициялық артықшылықтары мен айқын экономикалық пайдасы бар, Тяньшань тауының солтүстік беткейіндегі экономикалық белдеуінің басты көрнекті орнына айналды. Құлжа қаласының шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймағының аумағы 4,7 шаршы шақырымға жетеді, ал жаңа индустриалды аймаққа кіретін кәсіпорындар саны артып келеді. Циншуйхэ экономикалық және технологиялық даму аймағы 4,7 шаршы километр аумақты қамтиды, индустриялық паркте 10-нан астам кәсіпорын жұмыс жасауда, орташа жылдық экономикалық өсім 33% - ды құрайды, Қорғас ауданының экономикалық дамуының қозғаушы күші болып табылады. Даму аймақтары мен ынтымақтастық аймақтарының құрылысын жылдамдатумен қатар шекара маңындағы бекеттердің инфрақұрылымдық жүйесінің құрылысы да жедел жүргізілуде, шекара өткелдерінің қызметі үнемі жетілдіріліп, ашықтық ауқымы кеңі түсуде. Қорғас бекетінің құрылысы шекаралық экономикалық ынтымақтастық аймағының үлгісіне сәйкес келеді, аймақтың құрылыс аумағы 4,6 шаршы шақырым, инфрақұрылым жүйесімен толық қамтылған, толық сервистік қызмет көрсететін, индустриялық парктерді, қытай-қазақстан шекара маңы ынтымақтастығы орталығын, логистикалық орталықтарды, шекара маңы сауда орындарын, коммерциялық және тұрғын аудандарын және туристік ойын-сауық секторы шоғырланған шекара маңындағы қалалардың бірі ретінде көтерілуде [75].

Шыңжаңды қауырт игеруде ауданның экономикалық дамуын қарқынды жүргізудің құралы ретінде көлік инфрақұрылымын жетілдіру мәселесіне ерекше көңіл бөлінді. Шыңжаңды Орта Азиядағы көлік-логистикалық орталыққа айналдыру мақсатында ел басшылығы әуе байланысын қалыптастыру, авто және теміржол жүйесінің құрылысы саласында ірі көлемдегі жобаларды жүзеге асыруға күш салды.

Шыңжаңның шекара өңірлерінің әлеуметтік-экономикалық дамуы ҚХР-дың жалпы «Батыс бөлікті қауырт игеру» стратегиялық жоспарының аясында Шыңжаңда жүргізілген қауырт игеру науқаны барысында жүзеге асып келеді.

Шекара өңіріндегі саяси, әлеуметтік жағдайлардың тұрақтылығын, экономикалық өсім мен жетілдірілген инфрақұрылым жүйесін қалыптастыру аса маңызды. Заманауи талаптарға сай инфрақұрылым жүйесін пайдалану тек шекара бойындағы аймақтың ғана емес, бүкіл Шыңжаңның экономикалық дамуына оң ықпал етеді.

Шекара өңіріндегі инфрақұрылымдық жобалар да әлеуметтік экономиканың дамуына белсенді рөл атқаруда. Қытай 2000 жылдардан бастап өзінің ішкі ұлттық өнімінің 8-10% инфрақұрылымды дамытуға инвестициялап келеді.

Соңғы жылдары ШҰАА жетекші инфрақұрылымдық салаларының жедел дамуына, оның ішінде авто және теміржол құрылысына, аэропорттар мен гидротехникалық және энергетикалық нысандардың құрылысына миллиардтаған юань инвестиция тартылды. Он екінші бесжылдықтың жоспарына сәйкес ҚХР Үкіметі өңірдегі транспорттық инфрақұрылымды жақсарту, Батыс Қытайдың негізгі көлік торабының транзиттік әлеуетін

арттыру мақсатында ШҰАА көлік жүйесін белсенді дамытуды бастады. Қытай басшылығының басты міндеті автономиялық ауданды 2016 жылға қарай ұлттық және халықаралық көлік хабына айналдыру және 8 көлік дәлізінен тұратын көлік желісін құру болып табылады.

Шыңжаңдағы темір жол құрылысы кеш басталғанымен, бірақ өңірдің экономикалық дамуы үшін үлкен мәнге ие болды. 1990 жылы Солтүстік Шыңжаң темір жол бағытының Алашанькоу қаласына дейінгі тармағының құрылысы аяқталып, Қазақстанның темір жол желісімен жалғасты. 11 бесжылдыққа жоспарланған жобаларға сүйене отырып, келесі қорытындылар жасауға болады: көршілес мемлекеттер мен көршілес провинцияларға апаратын жолдардың сапасын барынша жақсартуға ерекше көңіл бөлінген, бұл Шыңжаңда өндірілген тауарларды шығаруды және Шыңжаң арқылы тауарлар тасымалын неғұрлым ыңғайлы етеді.

Азияны Еуропа және Африка елдерімен Жібек жолының ежелгі сауда жолдары арқылы байланыстыратын сауда және инфрақұрылымдық желіні құруға бағытталған «Бір белдеу-бір жол» бастамасы ШҰАА-ны дамытуға жаңа серпін береді. ШҰАА билігі дамудың негізін нығайтуға, өндірістік құрылымды қайта жаңғыртуға және тұрақты әлеуметтік-экономикалық дамуға жәрдемдесуді жоспарлайды.

2000 жылдың 3 қараша күні Үрімжі-Күйтүн бағыты бойынша жаңа жоғары жылдамдықты авто жол қозғалысы ашылды. Бұл Қытайдағы ең ұзын (265,5 км) және Шыңжаңдағы мұндай алғашқы жоғары жылдамдықты жол болды. Оның құрылысының жобасы Шыңжаңды дамытудың 1996-2000 жылдарға арналған жоспарының негізгі тармақтарының бірі болды және 5,13 миллиард юань (640 миллион доллар) инвестиция жұмсалды. Оның 300 миллион доллары Дүниежүзілік банктен несие ретінде алынды. Құрылыс 1997 жылы наурызда басталды, және ол аяқталғаннан кейін үкімет жол «Орта Азия мен Еуропаға тауар жеткізудің негізгі артериясы» болады деп болжауда.

2006-2010 жылдар аралығында Шыңжаңда көлік және байланыс саласындағы негізгі қорларға 67,2 млрд юань салынды, бұл жоспарланған деңгейден 12,0 млрд юаньға артық. Атап айтқанда, 2010 жылы көлік пен коммуникациялар саласына салынған инвестициялар көлемі 24,8 млрд юаньды құрады, бұл жоспарланған деңгейден 9,8 млрд юаньға артты. 1965 км жоғары жылдамдықты, 3223 км магистральды жолдар, 8000 км ауылдық жолдар салынды. Осы уақыт аралығында теміржол құрылысына 47,6 млрд юань қаражат салынған, ол өткен бесжылдықпен салыстырғанда 11,2 есе артқан. Солтүстік-батыс шекара өңірінде Цзинхэ-Инин-Қорғас, Күйтүн-Бәйтүн, Шыңжаңның басқа өңірлерінде бірқатар стратегиялық маңызы бар теміржол желісі салынды. 2010 жылы Шыңжаңдағы қолданыстағы теміржол ұзындығы 1068 км-ге артып, жалпы ұзындығы 4093 км жеткен. Мұндай инфрақұрылымдық жобалар аймақтың халықаралық байланыстарын нығайтып, экономикалық даму деңгейін арттыруға үлкен септігін тигізеді[77, 243].

Алашанькоу-Достық бағыты бойынша 2009 жылы (381,5 км) пайдалануға берілген Үрімші-Цзинхэ учаскесі Орта Азия елдерімен жүк тасымалдау көлемін едәуір арттырды. Жоба 600 млн долларға бағаланды. 2011 жылы ШҰАА орталығы Үрімші қаласынан Алашанькоуға дейінгі толықтай электрлендірілген теміржол желісі пайдалануға берілді. Нәтижесінде, 2011 жылы Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданында теміржол көлігімен жолаушылар тасымалдау көлемі 40 миллион адамды құрап, жаңа тарихи рекорд жасалды. ШҰАА-нан темір жолмен тасымалданған жүк көлемі 2010 жылмен салыстырғанда 7% -ға артты. Турфан-Хотан (1930 км) негізгі магистралінің құрамына Турфан-Корла (475 км) теміржол бағытының қосылуы ШҰАА оңтүстік аймақтарында мұнай-химия өнеркәсібін дамытуда маңызды рөл атқарды.

Шыңжаңның автожолдар қатынасына да ерекше көңіл бөлінуде. Автомобиль көлігі саласындағы басым жобалар қатарында 12 жоғары жылдамдықты жол салу, сондай-ақ аймақтық маңызы бар сегіз автожолды қайта жасау жұмыстары бар. Мәселен, 2012 жылдың қыркүйек айында Ганьсу провинциясының Гуачжоу өлкесінен Синсинся (ШҰАА) қаласына дейінгі жоғары жылдамдықты трасса қолданысқа берілді. Аталмыш трасса қытайдың шығысындағы Цзянсу провинциясының Ляньюньган порты мен солтүстік-батыс шекара аймағындағы Қорғас шекара бекетін жалғайтын мемлекеттік маңызы бар магистральдың бір бөлігі болып табылады. Ляньюньган-Қорғас автожолы елдің шығысынан батысына дейін (Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Шэньси, Ганьсу провинциялары арқылы) кесіп өтіп, Шыңжаңды Қытайдың басқа аудандарымен байланыстыратын бірден-бір жол[119].

2011-2015 жылдары барлығы 120-140 млрд юань (19-22 млрд доллар) қаржы Шыңжаңның автожолдарының құрылысы мен қайта өңдеуіне жұмсалған. Қытай басшылығының жоспарына сәйкес, 12-ші бесжылдықтың соңына қарай осы өңірдегі автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы үштен бірге артып, 175 мың км-ге жеткен болса, ал 2020 жылға қарай елдің батыс өңірлерінде магистральдар желісі құрылатын болады.

2018 жылы Үрімші-Қорғас жоғары жылдамдықты теміржол магистралі қолданысқа берілген. Бұл жолды ҚХР-дың ақпарат кеңістігінде «Қытайда қолға алынып жатқан Жаңа Жібек жолының негізі» және «шекаралас мемлекеттердің қай-қайсысына да стратегиялық маңызды теміржол» деп атаған.

Ал, ынтымақтастық аймағының инфрақұрылым құрылысына және негізгі қорларға салынған инвестиция көлемі 5 млрд юаньнан астам. Экономикалық ынтымақтастық аймағында 435 әртүрлі типтегі кәсіпорындар тіркелген, олардың ішінде 103 өндірістік өнеркәсіп орны, өнім көлемі 100 млн юаньнан асатын 7 кәсіпорын, 10 млн юаньнан асатын 26 кәсіпорын бар. Өнімін ел ішінде сататын және экспортқа да шығаратын кәсіпорындар шоғырланған. Демек, Қытайдың Қазақстанмен шектесетін өңірлердің әлеуметтік инфрақұрылымы да, экономикалық өндіріс жүйесі де заманауи талапқа сай

калыптасты. Мұның өзі белгілі мағынада Қазақстанға үлгі әрі сын болып табылады.

Шекара өңірінде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобалар және олардың аймақ экономикасына әсері. Шыңжаңның шекара өңіріндегі аудандардың әлеуметтік-инфрақұрылымының жақсаруы, Шыңжаңның, тіпті, жалпы Қытайдың сауда-экономикалық жағдайының қарқынды дамуына негіз қалады. Сондай-ақ, ол Қытай шекара аудандарының қауіпсіздігін нығайтуға да қолайлы жағдай жасады. Әлемдік қаржы-экономикалық дағдарыс саясаткерлер мен экономистердің назарын инфрақұрылым мәселесіне және оның ұзақ мерзімді тұрақты экономикалық өсімді қамтамасыз етудегі рөліне аударуда. Бірқатар елдер, оның ішінде АҚШ, Қытай бар, инфрақұрылымды дамыту және жаңғырту жөнінде ауқымды бағдарламалар қабылдаған. Инфрақұрылым туралы пікірталас туындағанда, мәселе тек транспорттық жүйені жетілдірумен шектеліп жатады. Алайда, ұзақ мерзімді экономикалық өсімді қамтамасыз ету үшін бүгінгі күні индустриалдық және әлеуметтік салалардағы кең ауқымды инфрақұрылымдық инвестициялар қажет. Инфрақұрылымдық инвестициялар экономиканы дамытудың, жаңа жұмыс орындарын ашудың және өндеуші өнеркәсіпте артық қуаттың пайда болуына қарсы жағдай жасаудың маңызды құралы ретінде қарастырылады. Инфрақұрылымдық инвестициялар--ұзақ мерзімді экономикалық өсуді қамтамасыз ете алатын салаға экономиканың тұрақсыз секторларынан ресурстар мен жұмыс күшін қайта бөлудің тамаша тәсілі болып табылады.

Инфрақұрылым экономикалық (өндірістік) және әлеуметтік болып екі кең санатқа бөлінген. Экономикалық инфрақұрылымға көлік, байланыс, энергетика және сумен қамтамасыз ету кіреді, әлеуметтік - білім беру және денсаулық сақтау объектілері; кейбір сарапшылар оған мәдени-сауықтыру мекемелерін қосады. Мұндай бөлініс шартты болып табылады, өйткені инфрақұрылымның кейбір элементтері экономикалық және әлеуметтік ерекшеліктерді де қамтиды. Мысалы, әдетте әлеуметтік инфрақұрылымға жататын білім беру мекемелері адами капиталды қалыптастыруда маңызды рөл атқарады, бұл сөзсіз экономикалық өсім факторы болып табылады.

ҚХР Орталық үкіметі мен автономиялық аудан басшылығы солтүстік-батыс шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық дамуына ерекше көңіл бөліп отыр. Аталған Цзинхэ-Инин-Қорғас теміржол желісі толықтай электрлендірілген, және Шыңжаңның солтүстігінде орналасқан Бұратала-Моңғол автономиялық облысын Қытайдың Қазақстанмен арасындағы ең ірі шекаралық бекетімен жалғастырады. Мұндай инфрақұрылымдық жобалар аймақтың халықаралық байланыстарын нығайтып, экономикалық даму деңгейін арттыруға үлкен септігін тигізеді.

Жалпы алғанда, Он екінші бесжылдықтың жоспарында Шыңжаң темір жол желісін дамытуға 120-150 млрд юань (19-24 млрд доллар) инвестициялау жоспарлануда, бұл Шыңжаңды Қытайдың ішкі аудандарымен, көршілес елдермен, сондай-ақ ШҰАА-ның әртүрлі аймақтарын тығыз байланыстыруға мүмкіндік береді. Қытайлық басшылықтың 2014 жылға арналған отандық

теміржол қызметтерін дамыту жоспарларында - Цинхай-Тибет пен Оңтүстік Шыңжаң темір жолдарын жалғайтын Голмуд (Цинхай провинциясы)-Қорла (ШҰАА) желісін салу қарастырылған. 2015 жылға қарай Шыңжаң теміржолының жалпы ұзындығы 8,2 мың км-ге жетсе, 2020 жылға қарай 10 мың км асады деп күтілуде. Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының көлік инфрақұрылымын дамыту жоспарына сәйкес, 2020 жылға қарай бірыңғай темір жол желісін құру жоспарлануда[79].

2012 жылы ШҰАА-ның инфрақұрылымдық жобаларға салған инвестициясы 3,6 млрд АҚШ долларын құрады, ол суару жүйелері, жолдар, көлік коммуникациясы және электр энергиясы құрылысына бөлінді. 2013 жылы Қарамай-Орху-Алтай, Қарамай-Тачэн (Шәуешек), Ақсу-Қашғар, Қашғар-Еркештам, Инин (Күлжа) -Дунмазар бағытындағы жылдам жүретін жолдардың құрылысына 5,5 млрд доллар аса қаражат бөлінген. 4 жолақты Сайрамнұр-Гоцзыгоу жоғары жылдамдықты автожол құрылысы 2006 жылы басталып, 2013 жылы қолданысқа берілген. Жалпы қашықтығы 56,2 км, салынған қаржы көлемі-2,4 млрд юань.

Аймақтың инфрақұрылымдық жүйесін жақсарту мақсатындағы ірі жобаларға мемлекеттік және жеке капитал тарту соңғы жылдары да жалғасуда. Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданының үкімет жұмысы туралы баяндамаға сәйкес, ШҰАА 2017 жылы инфрақұрылымды дамыту үшін 1,5 трлн юань бөлуді жоспарлаған, оның ішінде 200 миллиард юань жаңа жол салу үшін, 34,7 миллиард юань - темір жол желісінің құрылысына, 14,4 млрд юань – Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының әкімшілік орталығы Үрімжідегі әуежайды модернизациялауға қарастырылған. Сонымен қатар, инвестициялар су шаруашылығы, энергетика және байланыс салаларын дамытуға бағытталатын болады. Есепке сәйкес, дамымаған көлік жүйесі Шыңжаңды дамытуға тұсау салады, бірақ оның дамуы үлкен экономикалық әлеуетке ие. Мұнда инфрақұрылымның құрылысы экономикадағы қысымның айтарлықтай төмендеуіне, жеткізілім саласындағы құрылымдық реформаларды жүзеге асыруды жеделдетуге және «Бір белдеу- бір жол» бастамасын іске асыру үшін қолайлы жағдайлар жасауға мүмкіндік береді.

Қытай кеденінің мәліметіне сенсек, ҚХР дың Орта Азия мемлекеттерімен саудасының 80% ШҰАА үлесіне тиеді. Оның үстіне Шыңжаңмен арадағы байланыстардың басым бөлігі Алашанькоу және Қорғас шекара бекеттері арқылы жүзеге асқан[120].

Батыс аймақтың инфрақұрылым мен көлік тасымал саласына ҚХР үкіметі ерте назар аударды. 1990 жылдың 1 қыркүйегінде ҚХР төрағасы Цзян Цзэминь Үрімшіден КСРО шекарасына өтетін «Алашанькоу» бекетіне дейін поезда жүріп өтті. Сол күнді осы саладағы екі ел ынтымақтастықтың басталған күні деп қарастыруға болады. Осы жылдың 12 қыркүйегінде Алашанькоу – Дружба темір жол желісі түйісіп, темір жол қатынасы ресми түрде ашылды. Бұл Қытай мен КСРО, содан кейін тәуелсіз Қазақстанмен инфрақұрылым саласындағы ынтымақтастықты дамыту үшін маңызды сәт болды. Қытай зерттеушілері бұл күнді Еуропа мен Азияны байланыстыратын жаңа көлік магистралінің ресми

құрылған күні деп санайды. Жаңа Трансазиялық теміржол (ТАТМ) мен «көлік дәліздері» жүйесінің негізі қаланды [116].

Осы кезеңде бақылау өткізу пункттері немесе қытай терминологиясы бойынша «ашық порттар» («коуань») Орталық Азия айналасында жаңадан қалыптасатын инфрақұрылымдық жүйенің маңызды элементтері болып табылады. ШҰАА Орталық Азияның үш мемлекетімен (Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан) тікелей шекараласады, шекара ұзындығы 3000 шақырымға жуық. Шекара бойында барлығы 17 бақылау-өткізу бекеті бар. 1991 жылдың шілдесінде, уақытша көлік байланысы ашылғаннан бастап, Алашанькоу өткізу пунктінің аймақтық жүк тасымалы мен жолаушылар тасымалы саласындағы рөлі арта бастады. Тек 1992 жылдың өзінде «Алашанькоу» өткізу пункті арқылы 470 мың тонна жүк тасымалданды. Жолаушылар тасымалы 1992 жылдың 23 маусымында Үрімші-Алматы бағытындағы № 13/14 жолаушылар пойызы қатынай бастаған кезде ресми түрде басталды. Маршрут тұрақты болып, байланыс аптасына екі рет екі бағытта да жүргізіле бастады. 1993-1994 жж. олар Ланчжоуға бағытты созуға тырысты, бірақ мұндай жаңашылдық онша дамымады. 2004 жылға қарай 10 миллион тоннадан астам жүк тасымалданды, 600 мыңға жуық шекарадан өту тіркелді. 1992-2004 жж. Алашанькоу жүк айналымы жылына орта есеппен 25% -ға артып, ШҰАА барлық өткізу пункттерінен өткен жүктің 90% құрайды. Контейнерлік тасымалдау бойынша ол Транссібір темір жолына бәсекелестік тудырды.

Қытай екіжақты деңгейде (Қазақстан Республикасымен бірге) және көпжақты деңгейде де жобаны дамытуға үлкен мән берді. 1992 жылы Қазақстан Республикасымен шекара өткелдерін ашу, темір жолдар мен автомобиль жолдарының құрылысы, сондай-ақ екі ел арасындағы әуе қатынасы туралы келісімдерге қол қойылды. Осы кезеңде қол қойылған ең маңызды құжаттар: «Мемлекеттік шекара арқылы өткізу пункттерін ашу туралы келісім», сондай-ақ «Халықаралық автомобиль тасымалы туралы келісім» болды. «Темір жол көлігі саласындағы ынтымақтастық мәселелері жөніндегі келіссөздер туралы хаттама» 1994 жылғы 1 маусымнан бастап «Достық (Дружба) — Алашанькоу» темір жол өткелі арқылы Қазақстанның барлық жүктерін ҚХР-ның барлық аудандарына және кері, Қытайдың барлық аудандарынан, басқа елдерден Қазақстанға, Орта Азияға және өзге мемлекеттерге кедергісіз жіберуді ұйымдастыруды қарастырды, бұл іс жүзінде үшінші елдерге тасымалдың ашылуын білдіреді. Бұл бірлескен «халықаралық магистральдарды дамыту және пайдалану бағдарламасын» іске асыруға байланысты мүмкін болды [121].

1994 жылғы 29 қазанда Қытай, Ресей және бес Орта Азия мемлекеттері (Қазақстан, Қырғызстан, Өзбекстан, Түркіменстан және Тәжікстан) Голландиялық Роттердам мен Сары теңіз жағасындағы Қытайдың Ляньюнган портын жалғайтын Трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ) жұмыс істеу тиімділігін жақсарту туралы келісімге қол қойды. ҚХР темір жол министрлігінің басшысы атап өткендей, «...бұл темір жолды кешенді

пайдалану АТА, Орта Азия, Таяу Шығыс және Еуропа елдері арасындағы сауданы, экономикалық және мәдени алмасуларды арттыруы тиіс». 1995 жылғы қыркүйектегі Қазақстан Республикасымен жасалған қосымша «Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасының Үкіметі арасындағы қазақстандық жүктерді өңдеу және тасымалдау үшін Ляньюньган Қытай теңіз портын пайдалану туралы келісімі» Қазақстанға көлік тұйығынан ішінара шығуға мүмкіндік берді.

2000 жылдың басына қарай Достық (Дружба)-Алашанькоу халықаралық өткелі «Шығыс — Батыс» көлік дәлізін дамытудағы Трансазиялық темір жол магистралінің негізгі пункті және ТАТМ—ның маңызды бөлігі» деп танылады».

Қытай үшін дәліздер жобасының дамуы жаңа мүмкіндіктер ашты, атап айтқанда — Орта Азия аймағына көліктік қолжетімділік (негізінен — ресурстық қолжетімділік және нарықтарға қолжетімділік), ал одан әрі — Орталық Ресейге, Шығыс және Батыс Еуропаға шығу. Орталық Азия жобада транзиттік аймақтың рөлін атқарады. Қытай инфрақұрылымдық ынтымақтастық саласындағы барынша белсенділікті 1999 жылы елдің «батыс аудандарының ашықтығы» жаңа саясаты қабылданғаннан кейін көрсете бастады. Бұдан басқа, 2001 жылы Шанхай Ынтымақтастық Ұйымының (ШЫҰ) құрылуы жобаның дамуына оң әсер етті.

Қытай тарапы өз өткізу бекеттерін белсенді түрде дамыта түсті, атап айтқанда, тек 1990-шы жылдары Алашанькоуды дамытуға салынған инвестиция көлемі 2,2 млрд долларды құрады. 2007 жылға қарай тауар айналымы 1,7 млрд тоннаға жетеді деп күтілуде.

ТАТМ жұмыс істеген алғашқы жылдары осы темір жол бойынша контейнерлік тасымал айтарлықтай өсті. Осы магистральдің ресми ашылуы 1996 жылға жатады және осы жылдың қаңтар-тамыз айларында Қытайдан 4000-нан астам контейнер жөнелтілді.

Жаңа магистральдардың құрылысы мен жұмыс істеуі елдің батыс өңірлерін кең ауқымды игеру жөніндегі Қытайдың стратегиясын, сонымен қатар даму жөніндегі басқа да бағдарламаларды іске асыруда маңызды рөл атқарады. ШЫҰ-ның рөлінің артуы мен оның өңірлік көпжақты жобаларға қатысуы мүмкін. Сондай-ақ, болашақта көлік жобаларына, әсіресе «Орта Азия – Қытай» газ құбырын салу жобасын іске асырғаннан кейін Түрікменстанның қатысуы мүмкін. Өңірдегі басқа да елдермен байланыс орнату, атап айтқанда көрші Пәкістанға қарай теміржол желісін кеңейту бойынша жобалау-іздістіру жұмыстары басталды. 2009 жылдың қараша айында Пәкістан мен ҚХР Хунджераб асуы арқылы трансшекаралық темір жол трассасын әзірлеу бойынша бірлескен компания құру туралы келісімге қол қойды.

Орта Азия аймағындағы елдердің негізгі сауда серіктесіне айналған Шыңжаң, бүгінгі таңда өзін осы елдермен байланыстыратын транспорттық-инфрақұрылымдық желіні кеңейтуде. Осының нәтижесінде, Орта Азия мен Қытай арасындағы байланыстар дамып келеді. Шыңжаң 167 мемлекет және жекелеген аймақтармен сауда-экономикалық байланыс орнатқан. 2009 жылы

Шыңжаңның сыртқы саудасының жалпы көлемі 13,8 млрд АҚШ долларына жетіп, 1999 жылғыдан 6,8 есе артқан, жылдық орта есеппен өсуі 22,8% болған, оның ішінде шекара бойындағы сыртқы сауда, жалпы сыртқы сауданың 54,5% құраған. Міне, бұдан инфрақұрылым жүйесінің қалыптасуының арқасында сыртқы сауда-экономикалық байланыстарының дамуын аңғарамыз.

4 ШЕКАРА ӨҢІРІНДЕГІ ЕРКІН ЭКОНОМИКАЛЫҚ АЙМАҚТАРДЫҢ ҚЫТАЙ МЕН ҚАЗАҚСТАН ҚАТЫНАСТАРЫНДАҒЫ МАҢЫЗЫ

4.1 Қытайдың Қорғас еркін экономикалық аймағының қалыптасуы

Қытай үкіметі шекара өңірінің әлеуметтік экономикалық даму қарқынын жеделдету үшін шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймақтарын құруда. Қазір сол шекара өңірлерінде құрылған түрлі формадағы экономикалық ынтымақтастық аймақтары ұтымды жұмыс жасап тұр.

Қытайдың еркін экономикалық аймақтар құрудағы басты мақсаты - ұлттық өндірісінің өнімін халықаралық нарыққа көптеп шығарумен қатар, елге инвестиция тартудың тиімді жолдарын ашу үшін инфрақұрылым жүйесін дамыту болып табылады. Алайда арнайы экономикалық аймақтардың өндірістік құрылымы әлемдік экономикалық және халықаралық нарық ахуалының өзгерісіне байланысты өзгеріп отырады.

Шыңжаңның шекара бойындағы еркін экономикалық аймақтар құрылысы ХХ ғасырдың 90-шы жылдары басталған батысқа интеграциялану саясатын жүзеге асырудың ең маңызды механизмдерінің бірі. Арнайы немесе еркін экономикалық аймақтар құру арқылы аймақтың, тіпті бүкіл қытайдың халықаралық сауда-экономикалық байланыстарын дамыту көзделген.

Жалпы, еркін немесе арнайы экономикалық аймақ - бұл мемлекеттің ерекше құқықтық мәртебесі берілген және кәсіпкерлік қызметті жүзеге асырудың жеңілдетілген шарттары бекітілген, мысалы, бажсыз сауда режимі, сауда, инвестиция және салық салудың жеңілдетілген ережелері бар аумақ. Еркін экономикалық аймақтар еркін аймақтар, еркін порттар, еркін сауда аудандары, сыртқы сауда, экспорттық өндіріс, экономикалық ынтымақтастық, экономикалық және техникалық даму аймақтары секілді формада құрылады.

1978 жылғы ҚКП ОК XI шақырылымының үшінші пленумынан кейін Қытай өзінің жаңа экономикалық даму жолына түсті. Алғашқы кезеңдегі шығыс аудандарды дамыту саясатының нәтижесінде, елдің теңіз жағалауында

орналасқан провинцияларының экономикасы қарқынды дамып, орталық және батыс аймақтарда орналасқан провинциялардан даму деңгейіндегі айырмашылық алшақтай түсті. Ендігі жерде ел басшылығы артта қалып отырған батыс аудандардың дамуына көңіл аудара бастады. Осы кезеңде батысқа ашықтық саясаты қолға алынып, экономикалық даму процесін батыстағы көрші елдермен сауда-экономикалық байланыстарды жандандыру арқылы жүзеге асыру көзделді. Осы тұрғыда, елдің солтүстік-батыс өңірінде орналасқан Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының дамуына ерекше көңіл бөлінді. Әсіресе, елдің шекара өңірін дамытуға қатысты қолға алған шаралары, аймақтың халықаралық аренадағы маңызын арттыра түсті. Мемлекеттің ¼ бөлігін алып жатқан ұлан-ғайыр территория, стратегиялық маңызы зор табиғи және энергетикалық қазба байлықтарының мол қоры, ауыл шаруашылығын дамыту және аймақтың транзиттік әлеуетін тиімді пайдалану мүмкіншілігі, ел билігінің аталған аймақты игеруге ерекше саясат ұстануының кепілі болды.

ҚХР Шыңжаңда және автономиялық ауданның шекара өңірінде Қытайдың шығысында құрылған арнайы экономикалық аймақтардың үлгісімен, Батысқа қарай ашықтық саясатын жүзеге асырудың құрамдас бөлігі ретінде, елдің ішкі аудандары мен шетелдерден инвестиция тарту мақсатында түрлі формадағы интеграциялық құрылымдарды құра бастады. Шыңжаңның солтүстігі мен шекара өңірінде ашылған ынтымақтастық аймақтарының қатарында экономикалық-технологиялық даму аймағына жататын Шыхызы, Күйтүн, Қорла экономикалық-технологиялық аймақтары бар. Сонымен қатар, шекара өңірін дамытудың құралы ретінде ашылған Құлжа, Шәуешек және Болэ қалалық шекара бойындағы экономикалық ынтымақтастық аудандарын және Қашғар мен Қорғас ерекше экономикалық аудандарын атауға болады. ҚХР Үкімет аталған экономикалық ынтымақтастық аймақтарының қызметіне үлкен мән беріп отыр [122].

Қытайдағы арнайы экономикалық аймақтардың дамуы бес кезеңнен өтті. Бірінші кезең (1979-1985 жж.) – Алғашқы арнайы экономикалық аймақтардың құрылуы. Оңтүстік-шығыс жағалаудағы аймақтың артықшылықтарын жақсы көрсету үшін Қытай ең алдымен осы аймақтағы сыртқы ашықтықтың батыл тәжірибесін өткізді. Гуандун және Фуцзянь провинцияларында арнайы саясат енгізумен қатар, Шэньчжэнь, Чжухай, Шанту және Сямэнь қалаларында осы аудандарда тағы төрт еркін экономикалық аймақ құру туралы шешім қабылданды. АЭА-ны құру социализм рухын сақтай отырып, осы бағыттардағы идеология саласындағы жеңілдіктермен қатар жүрді, экономикалық менеджмент саласында арнайы басқару жүйесі енгізілді. Саяси тұрғыдан алғанда, зоналар Гонконг пен Макао-ның 1997 және 1999 жылдардағы материктік Қытаймен және ұзақ мерзімді перспективада Тайваньмен қайта бірігуін ескере отырып, біртіндеп экономикалық интеграцияға алғы шеп ретінде құрылды. Басты міндет - қалалардың инфрақұрылымын жақсарту, капиталды тарту үшін тұрмыстық және басқа да қолайлы жағдай жасау. АЭА дамуының бес жылында жағымды инвестициялық ахуал қалыптасты, шетелдік инвестициялар біртіндеп өсті,

инвестициялау көздері үздіксіз кеңейе түсті, инвестициялық аймақтар сауда, азық-түлік өндірісі және қарапайым құрастыру зауыттарынан үлкен өндіріс ауқымы мен жоғары техникалық деңгейге ие кәсіпорындарға дейін кеңейді.

Екінші кезең (1986-1991 жж.) - АЭА-да экспортқа бағдарланған экономиканың дамуы. 1986 жылдың қазан айында Мемлекеттік кеңес экспортты және алдыңғы қатарлы технологияларды жүзеге асыратын кәсіпорындарға шетелдік инвестицияларды тартуға қосымша жеңілдіктер беретіні туралы ереже қабылдады. 1986 жылдан бастап барлық АЭА-да мемлекет инвестициялардың салалық құрылымын қарқынды реттей бастады. Бір жағынан, өнеркәсіп нысандары мен инфрақұрылым құрылысын қамтамасыз ету туралы шешім қабылданды; екінші жағынан, шетелдік инвестициялар объектілерін таңдау күшейтілді, негізінен өнеркәсіпке инвестициялар тартылды, өнеркәсіптік нысандар, экспортқа бағдарланған және жаңа технологиялары бар нысандар басымдыққа ие болды. 1990 жылы Қытай үкіметі Шанхайда Пудон жаңа даму аймағын ашуға шешім қабылдады, сыртқы әлемге Янцзы өзенінің бойындағы кейбір қалаларды ашты, осылайша Пудонға сүйене отырып, Янцзыда ашық аймақ құрады. Ол негізінен қаржылық және іскери қызметтер секторына бағытталған. Барлығы 1987-1991 жж. 16,7 миллиард доллар іс жүзінде пайдаланылды (жылына шамамен 3,34 миллиард).

Үшінші кезең (1992-1998 жж.) - АЭА-ны реттеу және өсіру. 90-жылдардың басынан бастап Қытайдың реформалау процесі жеделдеп, интеграцияның жаңа құрылымы пайда болды. АЭА дамудың жаңа кезеңіне өтті. Басты мақсат - АЭА-да өндіріс құрылымын реттеу, сыртқы экономикалық қызметтің жалпы деңгейі мен тиімділігін арттыру. 1992 жылдан кейін АЭА ашықтығы жаңа кезеңге өтті, шетелдік инвестиция тарту басты талапқа айналды. 1992 жылдан бергі кезең АЭА-ны дамыту мен инвестиция тартудың «алтын кезеңі» деп аталды. Осы кезеңде шетелдік кәсіпорындардың саны 240 мыңға дейін өсті, 151,5 млрд доллар іс жүзінде пайдаланылды.

1998 жылы төрт АЭА ЖІӨ 239,38 млрд. юаньға жетті, негізгі қорларға салынған инвестициялар көлемі - 80,81 млрд. юаньға жетті, және 5,09 млрд. АҚШ доллары көлеміндегі инвестициялар іс жүзінде пайдаланылды. Тұтынушылық бөлшек сауда 85,83 миллиард юань құрады. Еркін экономикалық аймақтардың экспортындағы меншікті өнімнің үлесі үнемі өсіп отырды. Негізінен экспорт құрылымы құрылды, мұнда негізгі буын өнеркәсіп болды.

Төртінші кезең (1998-2001). Азия дағдарысынан кейін Шығыс Азия аймағының инвестициялары азайды. Алайда жалпы инвестиция құрылымы жақсарды.

Бесінші кезең (2001 жылдан қазірге дейін). ҚХР-дың ДСҰ-ға кіру және шетелдік кәсіпорындарға қызмет көрсету секторының ашылуы шетелдік инвестициялардың тек шығыстағы арнайы экономикалық аймақтардың ғана кеңеюіне емес, Қытайдың батыс өңіріндегі арнайы экономикалық аймақтардың қалыптасып дамуына септігін тигізді [123].

Қазіргі таңда Қытайда жеңілдік режимі бар келесі негізгі әкімшілік-шаруашылық субъектілер жұмыс істейді. Олардың қатарында 5 арнайы экономикалық аймақтар бар; 90 мемлекеттік деңгейдегі техникалық-экономикалық даму аймағы; құрамында бірқатар кең танымал жоғары технологиялық парктер бар 114 жаңа және жоғары технологиялар аймақтары; 13 еркін кедендік аймақтар және 14 мемлекеттік деңгейдегі шекара бойындағы экономикалық ынтымақтастық аймақтары бар. Шекара өңірінің әлеуетін толық пайдалану мақсатында құрылған 14 мемлекеттік деңгейдегі шекара бойындағы қалалық экономикалық ынтымақтастық аймақтарының қатарында Шыңжаңның шекара өңірінде орналасқан, 1992 жылы құрылған Инин (Құлжа), Тачэн (Шәуешек), Болэ (Боратала-Моңғол автономиялы облысы) шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймақтарын атауға болады.

Қорғас шекара бекеті ҚХР, ШҰАА-ның солтүстігіндегі Іле-Қазақ автономиялық облысы Қорғас ауданының территориясында, Қазақстан Республикасының Алматы облысымен шекаралас өңірінде орналасқан стратегиялық маңызы зор шекара бекеті деп есептеледі. Өйткені, Қорғас шекара бекетін өз құрамында бақылау-өткізу пунктін, Қытай-Қазақстан шекара бойындағы халықаралық ынтымақтастық орталығын, индустриалды паркті және халықаралық логистикалық орталықпен қатар, қала орталығы-Қорғас қаласымен бірге бірегей Қорғас портын құрайтын кешенді экономикалық сектор деп атасақ болады. Бұл Ұлы Жібек жолы бойындағы тарихи сауда нүктесі. Ол ХІХ-ХХ ғасырларда, алдымен Ресей патшалығының, кейіннен Кеңес Одағының Қытаймен саяси және сауда қарым-қатынастар жасайтын маңызды орын болған. Тек ХХ ғасырдың 60-шы жылдары екі елдің арасында саяси-идеологиялық қайшылықтардың шиеленісуінің салдарынан 20 жылға жуық жабық тұрды.

Қытай үкіметі 1981 жылы Қорғас шекара бекетінің жұмысын қалпына келтіруді мақұлдайды. 1983 жылы 16 қарашада бекет ресми түрде ашылады. 1986 жылдан бастап жергілікті және шекара өңіріндегі сауда байланыстарын дамыта бастайды. 1992 жылы тамыз айында Қазақстан және Қытай үкіметі бекеттің үшінші елдерге ашықтығы туралы келісімге қол қояды. Келісім бойынша шекара бекетінен үшінші мемлекеттердің азаматтарының, көлік құралдарының, тауарларының өтуіне рұқсат беріледі. Осы жылдан бастап Қорғаста екі ел арасындағы шекара маңы саудасы жандана бастайды. 1989 жылы бекет арқылы Құлжа-Панфилов бағыты бойынша, 1993 жылы 1 наурыздан бастап Үрімші-Қорғас-Алматы бағыты бойынша жолаушылар тасымалы жолға қойылады. 15 бесжылдықтың басында 4.58 шаршы шақырым болған Қорғас бекетінің аумағы қазіргі кезде 21 шаршы шақырымға жеткен, болашақта 30 шаршы шақырымға дейін ұлғаяды деп күтілуде. Жоғарыда атап өткендей, бекеттің құрамындағы индустриалдық парк, халықаралық сауда аймағы, логистикалық орталық, әкімшілік және демалыс аймағына күнделікті орта есеппен 10 мың адам келіп кетеді[100, 118].

«Қорғас» өткізу пункті сонымен бірге Қытайды Орталық, Батыс Азия және Еуропа елдерімен байланыстыратын ең ірі көлік дәлізі болып табылады. Бұл

жер – көлік тасымалының төрт түрі шоғырланған әмбебап халықаралық көлік торабы: автомобиль, теміржол, әуе және құбыр тасымалы. «Қорғас» Қытайдың батысында орналасқан шекаралас мемлекеттердің нарығына шығуға ең қолайды, табиғи жағдайы жақсы, тасымал көлемі жоғары және қажетті инфрақұрылым жүйесі жетілдірілген бірінші санаттағы шекара бекеті. Жыл бойы жүк және жолаушы тасымалын қамтамасыз ететін шекара бекеті, Қытай мен Қазақстан және басқа да Орта Азия елдері арасындағы экономикалық және мәдени алмасудың көпірі мен ірі халықаралық арнасы болып табылады.

2000 жылы Қорғас бекетінің сауда көлемі 290,5 мың тоннаны құрады, бұл Шыңжаңдағы автомобиль өткелдерінің жалпы көлемінің 33,6% құрайды; Сегіз жылдық даму кезеңінен кейін порттағы жүк көлемі орташа жылдық 10,5% -ға артып, 2008 жылы 647,000 тоннаға жетті, бұл Шыңжаңдағы құрылықта тасылған жалпы жүк көлемінің 24,1% құрайды. Шыңжаңның автомобиль жолдары порттарындағы ең көп жүк тасымалдайтын порт болғандықтан, 2000-2008 жылдары Қорғас өткізу бекетінен өткен жүк көлемінің орташа жылдық көрсеткіші 436 000 тоннаны құрады, бұл Шыңжаңның құрылықтағы бекеттері арқылы тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 31,8% құрайды [100, 121].

2008 жылға қарай Қорғас арнайы экономикалық ауданның аумағында өндірілген жалпы ішкі өнімнің құны 1,4 млрд юаньға жетті, бұл өткен жылдың осы кезеңінен 90% -ға артық, оның ішінде қайталама өндіріс 37,3% өсіп, 243 млн. юаньді құрады, ал үшінші салада қосымша құн 1,157 млрд. юаньға жетіп, екі есеге артты; Инвестиция тарту жобаларының жалпы инвестициясы 1,73 млрд. юань, ал жалпы қаражат 600 млн юаньды құрайды, бұл 76% -ға артық; бекеттегі сыртқы сауда кәсіпорындары 2,1 млрд. АҚШ долларының саудасын жасаған, бұл Іле өңірінің тікелей сыртқы саудасының 80,77% құрайды. 2009 жылы Қорғас экономикалық даму аймағының құрамындағы құрылымдардың жалпы өндірген өнімінің құны 1,925 млрд юаньға жеткен және 630 000 тоннаға жуық жүк кедендік рәсімдеуден өткен [100, 54].

2010 жылдың қаңтар-тамыз айларында Қорғас шекара бекетінің жалпы ішкі өнімі 550 млн юаньға жетті, бұл 2009 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 12,5% -ға көп. Кедендік рәсімдеуден өткен тауарларының көлемі 1,716 млн. тоннаға жетті, ал импорт және экспорттық сауданың көлемі 2009 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда тиісінше 3,4 есе және 91,4% өсіп, 1,945 млрд. АҚШ долларын құрады.

Цзинхэ-Құлжа-Қорғас темір жолының қолданысқа берілуінен кейін, Қытай мен Қазақстан арасындағы импорттық және экспорттық тауар тасымалының 45% және Алашанькоудан экспортталатын тауарлардың 55% біртіндеп Қорғас бекеті арқылы өтеді деп күтілуде. Сонымен бірге, Қорғастан Алматыға дейінгі қашықтық Алашанькоудан Алматыға дейінгі қашықтықтан 300 шақырымға қысқа болғандықтан, және Цзин-Құлжа-Қорғас темір жолының ыңғайлылығы болашақта халықаралық Үрімші-Алматы жолаушылар пойызының Қорғас арқылы өту мүмкіндігі немесе Құлжадан Алматыға тікелей халықаралық жолаушылар пойызының қатынау мүмкіндігі қарастырылуда.

Қорғас қаласында экономикалық дамудың арнайы аймағын құру туралы орталық үкіметтің шешімі Іле Қазақ автономиялық облысының және тіпті Шыңжаңның батысқа интеграциясы мен модернизациясына айтарлықтай әсер етеді. 2012 жылдары Іле облысының Қорғас бекеті, Құлжа қаласы және Циншуйхэ ауданынан тұратын «бір аудан, үш парк» арнайы аймағын жоспарлау мен құрылысын жеделдетіп, мемлекеттік импорт бағытында қызмет көрсететін орталықтың жұмысын жолға қойылса, 3-5 жылдық тынымсыз күш-жігердің арқасында 2015 жылға қарай экспортқа бағдарланған экономика негізінде өндірістік база мен халықаралық қызмет көрсету жүйесін құруға болады деген шешім қабылданған болатын. 2015 жылы іске қосылған Қорғас арнайы экономикалық даму аймағының құрамындағы «бір аймақ, үш парктің» өнеркәсіптік қосымша құны 10 млрд юаньға жетті; ендігі кезекте, 2020 жылға қарай экономикалық даму аймағын Орта Азия, Батыс Азия және Шығыс Еуропаға бағытталған және Шыңжаң мен елдің батыс аймағын қамтитын халықаралық логистикалық орталыққа, халықаралық қызмет көрсету орталығына, халықаралық импорттық және экспорттық өңдеуші орталыққа айналдыру көзделген.

Шекара бойындағы сауда-экономикалық байланыстардың дамуы ерекше экономикалық аймақтың қызметін пайдаланатын жеке тұлғалар мен компаниялардың қатарының көбеюіне әкелді, осы өңірдегі транспорт, тамақ өнеркәсібі, жылжымайтын мүлік және ақпараттық консалтингтік салалардың дамуына, әлеуметтік қызмет көрсету деңгейінің артуына, ұлттық және жергілікті салық көздерінің кеңеюіне ықпал жасады. Қорғас өткізу бекетінің және оның құрамындағы экономикалық даму аймағының инфрақұрылымы жылдан жылға жетілдіріліп, соңғы кезеңде әлемдік стандарттарға сәйкес техникалық қолдау жүйесімен жабдықталған 1-ші санатты ұлттық құрылыстағы өткізу портына айналды. Бүгінгі таңда Қытайды Орта Азия мемлекеттерімен, Таяу Шығыс, Ресей және Европа елдерімен тікелей байланыстыратын бірден-бір халықаралық өткел, экономикалық және мәдени алмасу көпірі болып табылады.

«Қорғас» халықаралық сауда аймағы екі сауда алаңынан тұрады, атап айтқанда Халықаралық сауда орталығы және қалааралық сауда орталығы. Халықаралық сауда орталығын 2005 жылы Іле «Синьдэ» компаниясы салған, құрылыс алаңы 25000 шаршы метр, шамамен 80 миллион юань инвестиция тартылған, орталық аумағында 500 дүкен орналасқан. Негізгі ұсынатын тауарлары Орта Азиядағы танымал тағамдар, парфюмерия, аксессуарлар, қолөнер, кілем және т.б. туристер үшін сувенирлік бұйымдар сататын жақсы орын болып табылады; Қалааралық сауда орталығын 2007 ж. қыркүйекте «Сэнцяо» компаниясы салған, Қорғастың алғашқы сауда жәрмеңкесімен қатар ашылған, құрылыс алаңы 20 000 шаршы метр және инвестициясы шамамен 60 миллион юань, үш А, В және D ғимараттары, 430 дүкендер бар, А блогы негізінен жиһаз, жарық құралдары және басқа тауарлармен айналысады, В блогы негізінен тоқыма, ұсақ тұрмыстық техника және басқа тауарлармен айналысады, D блогы негізінен киім, аяқ киім және бас киім және басқа

тауарлармен айналысады. Қазақстанның азаматтары сауда қызметін жүзеге асыру үшін визасыз кіре алады.

«Қорғас» логистикалық тарату аймағында қойма және логистикамен айналысатын 3 ірі кәсіпорын бар. Шыңжаң «Sinjiang Jingtian Investment» компаниясы 2006 жылдың шілдесінде құрылды. Компания құрылысы мен Қорғас портының халықаралық тұтынушыларға қызмет көрсету орталығының құрылысы қатар басталды. Халықаралық тұтынушыларға қызмет көрсету орталығы қызметтердің толық спектрін ұсынуға және халықаралық тұтынушылардың жан-жақты қажеттіліктерін қанағаттандыруға бағытталған. Ол тұрақ, тиеу және түсіру, қойма, кедендік рәсімдеу, ақпарат, кеңес беру, қарапайым өнімді өңдеу және туристік шопингке қолдау көрсету сияқты кешенді қызметтерді ұсынуға бағытталған. 2007 жылғы наурызда кәсіпкерлерге қызмет көрсетудің халықаралық орталығы ашылды, 2007 жылдың тамызына дейін жобаның бірінші кезеңі аяқталды, оның ішінде бас ғимарат 20000 шаршы метр, 16000 шаршы метр жоғары стандартты қойма, 2000 шаршы метр тұрақты температурада жаңа қойма, көлік тұрағы салынды. Өткізу орны - 50 000 шаршы метр, ғимарат алдындағы мәдени алаң - 6000 шаршы метр. Жергілікті компьютерлік желісі бар ақпараттық-логистикалық қондырғы және клиенттерге қызмет көрсету орталығында кешенді бақылау жабдықтары құрылған, ол қытайлық және шетелдік клиенттерге заманауи логистикалық ақпараттық қызмет көрсете алады. Аймақта кедендік бақылау пункттері және мемлекеттік бақылау пункттері жұмыс істейді, тауарлық көрме сатылымы, кедендік рәсімдеу қызметтері, іскерлік келіссөздер, қойма мен тасымалдауды біріктіретін логистикалық қызмет көрсету желісі құрылған. Ет және тез бұзылатын азық-түлік, жеміс-жидек пен көкөніс сақтайтын тұрақты температурасы сақталатын жаңа мұздатқыш қойма тұтынушылардың пайдалануына ұсынылады. «Қорғас» халықаралық логистикалық орталығы - Шыңжаңдағы «Он бірінші бесжылдықтың» негізгі құрылыс жобасы, оны 2006 жылдың наурыз айында танымал отандық «Zhejiang Senqiao Group» компаниясы инвестициялап, әзірледі. 976 гектар аумақты қамтитын құрылыстың бірінші кезеңі сол жылдың шілде айында аяқталып, пайдалануға берілді. Оның құрамында жалпы ауданы 16000 шаршы метрді құрайтын 3 әмбебап дүкен және 44000 шаршы метрден тұратын жаңа қоймасы бар [100, 119].

«Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығының қызметі. Ынтымақтастық орталығын құру Қытайдың шекара маңындағы сауда саясатын және шекаралас аудандардағы экономикалық дамуды жаңа бағыттар мен жаңа идеялармен қамтамасыз ете алады. Шекара аймағының деңгейінде немесе ұлттық деңгейде болсын, Қытай-Қазақстан халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығын құру өте маңызды және практикалық қажеттілік болып табылады. 90-жылдардың басында даму кезеңін бастан өткізгеннен кейін Қытайдың шекаралас аймақтарында шұғыл түрде қаражат пен мамандарды тарту, өңдеуші және өндіруші өнеркәсіптер мен қызмет көрсету салаларын дамыту және шекаралас аймақтардағы тұрақты экономикалық

дамуға қол жеткізу үшін жергілікті экономикалық құрылымды түзету қажет. Ынтымақтастық орталығының алаңы арқылы Қытайдың оңтүстік-шығыс жағалауындағы дамыған аудандарының экономикалық назарын Орта Азия мен Ресейдің ірі нарықтарына тартуға, аймақаралық сауданың дамуына және инвестициялардың кеңеюіне ықпал етеді, сонымен қатар ішкі нарыққа тартылады. Тоқыма, киім, тамақ, құрылыс материалдары, тұрмыстық техника және басқа кәсіпорындардың Орта Азия нарығына ауысуы Орта Азия елдерімен өзара тиімді және пайдалы өндірістік үлгіні қалыптастырды.

«Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығының құрылуы–ҚХР мен Орта Азия мемлекеттерінің екі жақты экономикалық қатынастарын кеңейтудің, сауда-экономикалық және ғылыми-техникалық ынтымақтастығын дамытудың бастапқы кезеңі болып табылады. «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастығы орталығы, Қорғас бекетінің негізгі құрылыс жобасы - Шанхай ынтымақтастық ұйымы аясындағы аймақтық ынтымақтастықтың үлгісі. 2003 жылы маусымда ҚХР төрағасы Ху Цзиньтао Қазақстанға жасаған ресми сапарының барысында Қазақстан Президенті Назарбаевпен шекаралық ынтымақтастықтың халықаралық орталығын құру туралы келісімге келді. 2004 жылы 24 қыркүйекте Қазақстан Республикасының президенті Н.Назарбаев Іле аймағына жасаған сапары кезінде екі ел үкіметтері арасында Құлжа қаласында «Қытай-Қазақстан Қорғас халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығын құру туралы негіздемелік келісімге» қол қойылды. 2005 жылғы қаңтар-наурыз аралығында Қытай мен Қазақстан сарапшылары екі ел арасындағы ынтымақтастық орталығының негізгі құқықтық базасының алдын-ала аяқталғанын білдіретін Қытай-Қазақстан «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының қызметін басқару туралы келісімін» құрды. 2005 жылдың 4 шілдесінде ҚХР-ың төрағасы Ху Цзиньтао Қазақстан Республикасына сапармен келді және екі ел үкіметі «Қытай Халық Республикасы мен Қазақстан Республикасы арасындағы «Қытай-Қазақстан Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін басқару туралы келісімге» қол қойып, ынтымақтастық орталығын салуға бастамашы болды. Келісімге сәйкес, ынтымақтастық орталығы Қытай мен Қазақстан шекарасы арқылы 4,63 шаршы шақырым аумаққа біріктірілген және екі жақ бірлесіп жабық басқаруды жүзеге асырады. Олардың ішінде Қытай бөлігі - 3,43 шаршы шақырым, ал қазақстандық бөлігі - 1,2 шаршы шақырым. Ынтымақтастық орталығының қытайлық және қазақстандық бөліктері елдің қарауында. Ынтымақтастық орталығының қытайлық бөлігінің уәкілетті басқару ұйымы – Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының халықтық үкіметі, ал қазақстандық бөлігінің басқару ұйымы - ҚР Индустрия және сауда министрлігі. 2006 жылғы 17 наурызда Мемлекеттік кеңес «Қытай-Қазақстан Қорғас халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығына қатысты мәселелер бойынша мемлекеттік кеңестің жауабын» жариялады, онда ынтымақтастық орталығының және оның негізгі бағыттарының функционалды орналасуы мен преференциялық саясаты нақты көрсетілген. Осы құжат жарияланған

уақыттан бастап, 2006 жылғы 3 маусымда екі елдің шекаралас аймағында Халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының ресми түрде құрылысы басталды [100, 120].

Халықаралық ынтымақтастық орталығының құрылысы мен инфрақұрылымдық жүйесін екі жақ бөлек жүргізетін болып шешілді. 2009 жылдың аяғына қарай Қытай жағы инфрақұрылым құрылысын аяқтады, Қазақстан тарапы 2010 жылдың 1 қазан күні өз бөлігіндегі құрылыс жұмыстарының аяқталғандығын жариялады. 2010 жылдың соңына қарай кедендік органдар сынақ түрінде орталықтардың қызмет көрсету деңгейін тексеріп көріп, 2011 жылдың шілде айынан бастап ресми қолданысқа енгізді. Сонымен қатар, ынтымақтастық аймағында орындалған ірі жоба - Цзин-Құлжа-Қорғас бағыты бойынша темір жол тармағының құрылысы 2010 аяқталып қолданысқа берілді, Қазақстандық бөлігіндегі Сарыөзек-Қорғас тармағы 2011 жылы аяқталды. Құрылысы аяқталған жаңа темір жол бағыты Қытай мен Қазақстан арасын жалғастырып тұрған Алашанькоу-Достық темір жол өткелінен кейінгі Қытайды Орта Азия және Еуропамен тікелей қосатын континент аралық көпірге айналды. Алдын ала статистикаға сәйкес, Қытай тарапы «орталық» құрылысына 1 миллиардтан 1,2 миллиард АҚШ доллар инвестиция салған, ал қазақстандық тараптан салынған инвестицияның көлемі 35 млн АҚШ долларын құрады.

2011 жылы желтоқсан айында екі елдің вице-министрлері қатысқан салтанатты жиында «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығын ашу туралы құжатқа қол қойылды. Қытай-қазақ ынтымақтастық орталығы екі мемлекеттің шекара бойында орналасқан, құқықтық-заңнамалық талаптары толықтай заңдастырылып, бекітілген әлемдегі алғашқы трансшекаралық еркін сауда аймағы болып табылады. Қорғас шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығын құру барысында екі ел арасындағы:

- сауда-экономикалық ынтымақтастықты дамыту;
- экспортқа бағытталған салаларды дамыту;
- іскерлік және инвестициялық жағдайды жақсарту;
- көлік инфрақұрылымын дамыту, секілді заманауи, өзекті мақсаттарға қол жеткізу көзделген[124].

Ресми түрде 2012 жылдың 14 сәуірінде ашылғаннан бастап, Қазақстан мен Қытай арасындағы «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығы барлық еуразиялық елдер арасындағы экономикалық және сауда қатынастарын, оның ішінде Қытай мен Қазақстан арасындағы екіжақты экономикалық және сауда қатынастарын одан әрі дамытуға елеулі үлес қосты. Пекин үшін үлкен маңызы бар «Бір белдеу - бір жол» бастамасымен қатар, «Қорғас» еркін экономикалық аймағы Қытайдан басталып, Қорғас шекара бекетінен өтіп, Қазақстан арқылы Орта Азияға, Ресей мен Еуропаға шығатын негізгі сауда бағыттарының тиімділігін арттыру үшін маңызды. «Қорғас» ынтымақтастық орталығын құру идеясын алғаш рет 1992 жылы жоба деңгейінде Гонконгтың Yat Chau Co. компаниясы ұсынған. Ол Қытай мен Қазақстанның шекарасындағы Қорғаста, сауда алаңы 2,6 шаршы шақырым,

жобаның жалпы құны 150 миллион юань (23,5 миллион доллар) болатын халықаралық қала салуды ұсынды. Бұл жобаны Шыңжаң Ұйғыр автономиялы ауданының үкіметі 1994 жылы ақпанда мақұлдағанымен, бірақ көп ұзамай тоқтатылды. Дегенмен, бұл ұсыныс 2000 жылдары қайта қолға алынып, екі елдің мемлекет басшыларының қолдауымен жүзеге асты. «Қорғас» ынтымақтастық орталығының негізгі мақсаты - сауда келіссөздерін қолдау, көрмелер, сату, сақтау және тасымалдау қызметтері, қонақүйлер мен мейрамханалар қызметтері, сонымен қатар бизнес және қаржылық қызметтер. 2007 жылы «Қорғас» еркін экономикалық аймағында инфрақұрылым нысандарының құрылысы басталғаннан бері Қытай тарапы 26 ірі жобаға 23,45 миллиард юань (шамамен 3,7 миллиард доллар) инвестициялады. Сонымен қатар, 2008 жылғы жаһандық экономикалық дағдарыстың Қытай экономикасына теріс әсері, сондай-ақ 2009 жылдың 5 шілдесінде Үрімжідегі орын алған этникалық қақтығыстардың нәтижесінде ШҰАА экономикасына келтірілген зиян Қытай үкіметін «Қорғас» арнайы экономикалық аймағына көп көңіл бөлуге итермеледі. Осыған байланысты Пекин 2011 жылдың 30 қыркүйегінде «Қорғас» экономикалық даму аймағын құруға шешім қабылдады. «Қорғас» еркін экономикалық аймағын қолдау күтілетін «Қорғас» экономикалық даму аймағы шамамен 73 шаршы шақырым аумақты қамтиды, оның ішінде «Қорғас» индустриалды паркінің шамамен 30 шаршы шақырымы, «Гулча» индустриалды паркінің шамамен 35 шаршы шақырымы және «Циньшуйхэ» индустриалды паркінің шамамен 8 шаршы шақырымы бар. «Қорғас» экономикалық даму аймағының мақсаты - «Қорғас» еркін экономикалық аймағының экономикалық әлеуетін арттыру және қытайлық тауарлардың Қазақстан мен басқа да Орта Азия елдерінің нарықтарына, және одан әрі қарай Еуразия нарықтарына тасымалдануына, сондай-ақ экономикасы экспортқа негізделген Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданының экономикалық дамуына, қауіпсіздігі мен тұрақтылығына ықпал ету.

Қазақстанда «Қорғас» АЭА инфрақұрылымдық нысандарын дамыту мақсатында Қазақстан үкіметі 65 млрд. теңгеге дейін (шамамен 200 млн. АҚШ доллары) инвестициялады. 2011 жылғы 25 қарашада Қазақстан үкіметі Қорғас еркін экономикалық аймағының жанында «Қорғас-Шығыс қақпасы» логистикалық орталығын құру туралы шешім қабылдады[125]. 2016 жылы Қазақстан Қорғас аймағында 11,3 миллиард теңге (шамамен 34 миллион доллар) инвестициялармен 300 гектар аумақты алып жатқан Нүркент атты қаланы салуды жоспарлап отырғанын мәлімдеді. Жаңа қаланың құрылысы 2035 жылға дейін аяқталады деп күтілуде.

Статистикаға сүйенсек, 2012 жылы «Қорғас» АЭА-ға коммерциялық мақсатпен келген адамдардың жалпы саны 240 мың адамды құрады, бұл 2015 жылы 15 есе өсіп, 3,36 миллионға жетті. 2016 жылдың қаңтар-қыркүйек айларында аймаққа коммерциялық мақсатпен келген адамдар саны 2015 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 44,73% -ға артып, 3 810 млн. адамды құраған. 2015 жылы «Қорғас» АЭА-ның жалпы сауда көлемі шамамен 12,037 млрд долларды құрады. 2016 жылдың қаңтар-қараша айларында аймақтың

сауда көлемі 2015 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 6,75% артып, \$11,87 млрд құрады. «Қорғас» еркін экономикалық аймағы Қытайдың Қазақстан, Орта Азия және Еуропа нарықтарына шығатын маңызды қақпасы болғандықтан, Қытай мен Қазақстан арасындағы екіжақты экономикалық және коммерциялық ынтымақтастық үшін ғана емес, сонымен бірге Қытайдың басқа Еуразия елдерімен экономикалық және сауда қатынастары үшін де маңызды. Соңғы жылдары Қытайдың «Бір белдеу-бір жол» бастамасы және Шанхай ынтымақтастық ұйымы аясында «Қорғас» ЕЭА тиімділігі артып келеді. Бұл аймақ ШҰАА, Қазақстан және басқа да Еуразия елдерінің экономикалық дамуына өз үлесін қосатындығын атап өтуге болады.

Қытай мен Қазақстан арасындағы шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығын ашу Қытайдың Батыстағы интеграциялық процесінде үлкен жетістік болып табылады. Қазақстанның Индустрия және сауда министрлігінің және Алматы қаласының тиісті мекемелерінің болжамына сәйкес, «Орталық» ашылғаннан кейін тауар ағыны екі есе көбейіп, экспорт қабілеті екі есе артқан, ал аймақтық экономикалық даму 1,5% -ға өсім көрсеткен. Сонымен бірге ұлттық салық түсімдерінің көлемі де едәуір артқан.

Көлемі жағынан орталық өте үлкен емес, бірақ бұл Қытай мен Қазақстан арасындағы экономикалық ынтымақтастық үшін маңызды эксперименттік алаң және инновациялық орын. Ынтымақтастық орталығының қытайлық аумағы А аймағы және В аймағы болып бөлінеді. А аймағы - бұл сыртқы сауданы, тауарларды көрсету және қаржылық қызметтерді, туризмді және демалыс және көңіл көтеретін орындарды біріктіретін іскерлік белсенділік орталығы, аймақ Қытай мен Қазақстан арасындағы экономикалық ынтымақтастықты алға жылжытуға бағытталған тауарлар, қызмет көрсету және инвестициялар саласындағы ашық саясатты жүзеге асырады. Шекаралас аудандарды өркендету және Қытай-Қазақстан еркін сауда аймағы мен Шанхай ынтымақтастық ұйымының еркін сауда аймағының құрылысын ілгерілету үшін тәжірибелер мен көрмелер ұйымдастырылады. А аймағының дамуын қолдайтын индустриялық база ретінде В аймағы импорт пен экспортты қайта өңдеу, қойма және логистика және басқа да ілеспе өндіріс салаларын дамытуға бағытталған. Қытай мен Қазақстанның және басқа да Орта Азия елдерінің қосымша экономикалық сипаттамалары мен порт орналасуларының артықшылықтарын пайдалана отырып, шикізатты алғашқы өңдеу, оны ішкі және сыртқы нарықтарға жеткізу қызметі көрсетіледі. Ынтымақтастық орталығын құру адамдар ағымы мен тауардың еркін айналысын жүзеге асырды, сонымен қатар инфрақұрылымға үлкен көлемде инвестициялар тартты.

«Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығы мемлекеттер арасындағы және шекара маңындағы сауда байланыстарының дамуына жаңа леп қосты. Орталық саудагерлер мен тұтынушыларға жасалған бірқатар жеңілдіктердің арқасында, Қазақстан, Қырғызстан, Ресей және бірқатар көршілес мемлекеттерден келетін туристерінің арасында өте танымал болды. Қытай және қазақстандық азаматтар, сонымен бірге, үшінші елдердің

азаматтары орталық аймағына визасыз, өз елдерінің төлқұжатымен кіре алады, мұндай тәртіп келушілердің бетпе-бет кездесіп келіссөздер өткізуіне, сауда байланыстарын орнатуына қолайлы жағдайлар тудырады. Айта кететін жағдай, орталықта қытай туристеріне күніне 8000 юаньге дейін сауда жасауға, қазақстандық туристерге 1500 евроға дейінгі сомаға салықсыз сауда жасауға рұқсат берілген. Қытай-қазақ ынтымақтастық орталығында бүгінгі таңда бірнеше сауда орталықтары халық тұтынатын тауарлардың саудасын жүргізіп отыр, және орталыққа келіп сауда жасайтын туристердің саны да күннен күнге артуда. 2007 жылы шекара бекеті арқылы өткен жүк көлемі 28 млн 988 мың тонна болған, товар айналымы 1трлн 101 млрд 640 млн юань құраған, екі көрсеткіш бойынша да айтарлықтай ілгерілеуге қол жеткізілген. Ал ынтымақтастық орталығы ашылған 2012 жылдан бері қазақ-қытай орталық аумағына 22 млн 340 мың адам келген, оның 2,5 млн тек 2018 жылдың алғашқы жеті айында келген, бұл өткен жылдың осы уақытымен салыстырғанда 37,3 пайызға артық. Сондай-ақ, 2017 жылдың алғашқы 10 айында «Қорғас» ШЫХО бару үшін 4 млн 650 мың адам кедендік бақылаудан өткен, туристер саны өткен жылдың осы уақытымен салыстырғанда 10% артқан. Орталықтың күнделікті тауар айналымы 5 млн юань шамасында, негізгі тұтынушылар қытайлық және Орта Азиялық саудагерлер[126].

Қорғас шекара бекеті, жалпы «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығы арқылы атқарылған сауда-экономикалық байланыстардың саны мен тасымалданған жүк көлемі жылдан-жылға артуда. Мәселен, Қытай деректері бойынша 2015 жылы Қорғас арқылы тасымалданған жүк көлемі 25,790 млн. тоннаны құрады, бұл 2014 жылмен салыстырғанда 12,6%-ға көп. Бұл көрсеткіш ШҰАА транзиттік тасымалының жалпы көлемінің 62,5% сәйкес келеді. 2016 жылдың қаңтар-қараша айларында Қорғастағы транзиттік тасымал көлемі 2015 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 18,87% -ға артып 23,881 млн. тоннаға дейін өсті және ШҰАА жалпы транзиттік тасымалының 59,99% құрады. Осылайша, Қытай мен Қазақстан арасындағы екіжақты ынтымақтастық «Қорғас» еркін экономикалық аймағы арқылы Еуропаға жүк тасымалын жақсартуға ықпал етеді. Бүгінгі күні Батыс Қытай - Батыс Еуропа автомобиль дәлізінің Қытайдың Ляньюньгуань портынан Қытай-Қазақстан шекарасындағы Қорғасқа дейінгі учаскесі, сондай-ақ Қазақстан арқылы өтетін 2639 шақырымдық жол учаскесі аяқталуға жақын. Сонымен қатар, 2011 жылғы 2 желтоқсанда Қытай мен Қазақстан «Қорғас» еркін экономикалық аймағы арқылы теміржол бағыты іске қосылғаны белгілі. 2014 жылы «Қазақстан темір жолы» мемлекеттік компаниясы (ҚТЖ) Қорғас шекара нүктесінен Батыс Қазақстанның Ақтау теңіз портына дейінгі бағыт бойынша көліктерді байланыстыратын Жетіген-Қорғас және Жезқазған-Бейнеу теміржол жобаларын іске асырды. 2013 жылдан 2016 ж. сәуір айына дейін Қорғас арқылы теміржол жүктерінің транзиттік тасымалының көлемі 2,584 млн. тонна деңгейінде тіркелді. Бұл көлем 2020 жылға қарай 18 миллион тоннаға, ал 2035 жылға қарай 31,5 миллион тоннаға жетеді деп болжануда.

Бүгінгі таңда, «Орталық» Қытай мен Қазақстан және басқа да Орта Азия елдері арасындағы географиялық орны өте тиімді экономикалық және мәдени алмасу орны. Бұл «бір аймақ, екі ел» ынтымақтастық моделі халықаралық қауымдастықтың назарын өзіне аударды. Орталық Қытай-Қазақстан мұнай құбырынан кейінгі тағы бір маңызды жоба, бұл екі ел арасындағы сауда-экономикалық серіктестікті дамытудағы стратегиялық маңызы бар жаңа қадам болды. Қытай-Қазақстан халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының қызметі ДСҰ шекаралық сауда, еркін сауда аймақтары және еркін сауданы жеңілдету бойынша ұсынған преференциялық саясатына сәйкес келеді, ол саясатқа сәйкес, екі елдің үкіметтері қол қойған, орталық үкімет құрған және жүзеге асырылуы тиісті органдардың бақылауында болатын, қатаң географиялық шекарасы айқындалған, еркін шекара саудасы жүзеге асырылатын арнайы аймақтақ сауда келісімі жасалады [127].

Мақсаты: орталықта жүргізілген ашық сауда және инвестициялық келісімдер бойынша ынтымақтастық, екі ел үкіметтерінің ұстанған артта қалған шекара өңірін экономикалық дамыту саясатына сәйкес, аймақтың экономикалық дамуына ықпал етеді. Қытай мен Қазақстан дамушы және өтпелі елдер болып табылады, сондықтан біз Қытай мен Қазақстан арасындағы, әсіресе шекаралас аймақтардағы экономикалық даму деңгейіне, өндірістік құрылым сипаттамаларына, тұтыну қабілетіне және географиялық артықшылықтарына толығымен назар аударуымыз керек. Сонымен қатар, Қытай мен Қазақстанның жаһандық көпжақты сауда жүйесіне қосылу уақыты мен қатысу сатысындағы айырмашылықты да толықтай ескеру керек; Біз Шанхай Ынтымақтастық Ұйымының рөліне толықтай көңіл бөліп, осы ұйым арқылы екіжақты сауда мен инвестицияға кедергі келтіретін институционалдық кедергілерді шешіп, сауда мен инвестицияны барынша арттыру үшін Қазақстанда стандартталған және тиімді байланыс пен үйлестіру тетігін құруымыз, аймақтық экономикалық интеграцияны кезең-кезеңмен алға жылжытуымыз керек. Ынтымақтастық орталығының алаңы Қытайдың оңтүстік-шығыс жағалауындағы дамыған өңірлердің экономикалық назарын Орта Азия мен Ресейдің ірі нарықтарына тартуға, аймақтық сауда мен инвестициялардың дамуына жан-жақты ықпал етуге, сонымен қатар инвестицияларды тартуға бағытталған. Тоқыма, киім, тамақ, құрылыс материалдары, тұрмыстық техника және басқа кәсіпорындарды Орта Азия нарығына шығару, Орта Азия елдерімен өзара тиімді және ұтымды индустриялық үлгіні қалыптастыру басты мақсат болып табылады.

Ерекшеліктері: Халықаралық шекаралық ынтымақтастықтың географиялық шеңбері «бір аймақ, екі ел» деп аталатын Қытай-Қазақстан шекарасындағы еркін сауда аймағының шекаралық сипаттамасымен анықталады, және екі елдің экономикалық және сауда ынтымақтастығына негіз құру үшін бір аймақтың трансшекаралық кеңістігін пайдаланады.

Тарту аймағы: Ынтымақтастық орталығы айқын географиялық артықшылықтарға ие және батысқа қарай екі бағытта байланыс жасай алады: бірінші бағыт - 60 миллионға жуық халқы бар Орта Азияның бес елі, екінші

бағыт - Ресей, ТМД елдері, Батыс Азия және Таяу Шығыс нарығы. Шығысқа қарай үш бағытта байланыс жасайды: Бірінші бағыт - Қытайдың солтүстік-батысында орналасқан бес провинция мен жекелеген аймақтар, екінші бағыт – шығыс жағалаудағы экономикалық дамыған аймақтар, үшінші бағыт - Жапония мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері.

Соңғы мәліметтерге көңіл аударатын болсақ, статистикаға сәйкес, Қытай мен Қазақстан арасындағы екіжақты сауда көлемі 2017 жылы 18 млрд. АҚШ долларына жетті, бұл өткен жылғыдан 40%-ға артық, 2017 жылы Қорғас кеденінің импорт және экспорттық жүк көлемі 29 млн тоннаға жуық болды және ол әлі де өсуде.

Жалпы, ел экономикасының дамуына шекара өңіріндегі сауда-экономикалық байланыстардың ықпалы ерекше. Экономикалық ынтымақтастықтың жергілікті аймақтың дамуына әкелетін үлесін арттыра түсу үшін, Қытай шекара өңіріндегі еркін экономикалық аймақтардың жұмысын барынша жандандыруда. Шекара бойындағы бақылау-өткізу бекеттерінің, ашылған ерекше экономикалық аудандардың, индустриалдық парктердің, халықаралық ынтымақтастық орталықтарының техникалық жабдықтау, инфрақұрылымдық жүйелерінің мәселесін шеше отырып, шекара бойындағы барлық құрылымдардың қызметінің тиімділігін барынша арттыруда. Мұны Қорғас еркін экономикалық аймақ мысалынан толық аңғаруға болады. Бұл іс жүзінде Қазақстанның шекара өңірінде еркін экономикалық аудандар ашуына, Қытаймен, тіпті Шығыс Азия елдерімен сауда-экономикалық байланыстарын дамытуға белсенді ықпал жасады деп санаймыз.

4.2 Қазақстанның шекара өңіріндегі еркін экономикалық аймақтары

Мемлекет басшысы Нұрсұлтан Назарбаев жаңа экономикалық саясатты айқындағанда инвестиция тарту мәселесін ең маңызды орынға қойған еді. Бұл үшін индустриялық-инновациялық дамудың мемлекеттік бағдарламасымен қоса елімізде қолға алынған арнайы экономикалық аймақтарға барынша мән берілген. Соның арқасында Қазақстан Орта Азия аймағындағы инвестициялық хабқа айналуы тиіс. Әлбетте, жаһандық дағдарыс дамуды тежеп тұрған тұста елге шетелден инвестиция әкелу, Қазақстанға келген инвесторларға жан-жақты жағдай жасап, оларды елдің дамуына бел шешіп кіріуге жағымды «климат» қалыптастыру оңай шаруа емес. Дегенмен, мамандар арнайы экономикалық аймақтарды дамыту арқылы инвестиция тартуды көздеген-ді.

Қазақстанда арнайы экономикалық аймақтардың құрылу тарихы «Қазақ КСР-ғы еркін экономикалық аймақтар туралы» заңы қабылданған 1990 жылдың қараша айынан бастау алады. Аталған құжаттарға бірнеше рет түзетулер енгізілгенімен, алғашқы арнайы экономикалық аймақтар күтілген нәтиже бермеді. Алайда, арнайы экономикалық аймақтарды дамыту жұмысын белсенді түрде жалғастыру ой өзектілігін жоғалтпады. 2011 жылдың 21

шілдесінде Қазақстан Республикасының Президенті Н. Назарбаев арнайы экономикалық аймақтардың қызметі мен басқару тиімділігін арттыруға бағытталған «Қазақстан Республикасындағы арнайы экономикалық аймақтар жөнінде» заңына қол қойды. 2011 жылдың соңында Қазақстанда арнайы салалық бағыттағы қосымша үш экономикалық аймақ құрылды. Олардың қатарында Қарағанды облысындағы «Сарыарқа» экономикалық аймағы-металлургияны дамыту, Алматы облысындағы «Қорғас-Шығыс қақпасы» көлік-логистикалық саланы дамыту, Павлодар облысындағы «Павлодар»-химия және мұнай-химия өндірісін дамыту арнайы экономикалық аймағы бар.

Қазіргі таңда Қазақстанда 10 арнайы экономикалық аймақ бар. Бұлар еліміздің сыртқы экономикалық байланыстарын жандандырып, аймақтарды шапшаң дамыту миссияларын қарастырады. Сонымен қоса, арнайы аймақтар экономика салаларын қолдау және әлеуметтік мәселелерді шешу, инвестициялар, технологиялар, қазіргі заманғы менеджмент тарту, жоғары тиімді және бәсекелестік қабілеті бар өндірістер құруды көздеп отыр. Мұндай талаптардың өңірлер бойынша жіктелгені арнайы экономикалық аймақтар қызметінің ерекшеліктері болып табылады. Он аймаққа келсек, бұлар: «Астана - жаңа қала» Астана қаласында; «Ақтау теңіз порты» Маңғыстау облысында; «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» Алматы қаласында; «Оңтүстік» Оңтүстік Қазақстан облысында; «Ұлттық индустриялық мұнай-химия технопаркі» Атырау облысында; «Бурабай» Ақмола облысында; «Павлодар» Павлодар қаласында; «Сарыарқа» Қарағанды облысында; «Қорғас - Шығыс қақпасы» Алматы облысында және «Тараз химиялық паркі» Тараз қаласында орналасқан[128].

Жалпы, мамандар Қазақстанда арнайы экономикалық аймақтардың дамуын үш кезеңге бөліп қарастырады. Бірінші кезең 1991-2000 жылдардағы қалыптасу кезеңі. Бұл жылдары алғашқы заңдар қабылданғанымен, онда техникалық база да, инфрақұрылым да болмағандықтан, одан еш нәтиже шықпады. Бұған бір жағынан қаржылық жетіспеушілік пен басқарудағы тәжірибесіздік себеп болды. Одан кейінгі 2000 жылдары АЭА туралы заң қайта қаралып, мемлекет қолдауды біршама күшейтті, жер учаскелері бөлінді, қаржылық қолдауды жүзеге асырды. Үшінші кезеңде - 2011 жылы жаңа заң қабылданып, тың серпіліс басталды.

Қытаймен шекаралық аймақта арнаулы экономикалық аймақтарды құру идеясы қазақстандық басшылықта 1990-шы жылдардың басында-ақ пайда болған. Республика жоспарында Талдықорған облысында Жаркент АЭА құру болды. Жоба бойынша, сауда аймақтарын ашу үшін әр тарап шекаралық жерлерінен 99 жыл мерзімге 130 гектар жер беру керек еді. Қазақстанның бас әріптесі Гонконг компаниясы болды. АЭА-ның құрылысы 1992 жылы басталды, бірақ 1993 жылы Қазақстандағы «қытайлық» миграция мәселесі өрши түскендіктен, құрылыс бірден тоқтап қалды. Сол кезде АЭА-ның Қытайдан Қазақстанға арзан жұмыс күші ағылатын «ашық қақпаға» айналу қатері байқалды.

«Қорғас—Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағын құру Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың 2010 жылы 21 желтоқсандағы № 6225 тапсырмасын орындау, сонымен қатар 2020 жылға дейінгі Қазақстан Республикасы дамуының Стратегиялық жоспарының басты бағыттарына сәйкес қарастырылған. «Қорғас — Шығыс қақпасы» АЭА құру туралы № 187 Президент жарлығына 2011 жылғы 29 қараша күні қол қойылды.

«Қорғас— Шығыс қақпасы» АЭА құрудағы негізгі мақсаттар мыналар болды:

1. Қазақстан Республикасының сауда-экспорттық қызметі мен транзиттік әлеуетін қамтамасыз ететін, сонымен қатар іргелес мемлекеттермен экономикалық және мәдени алмасуын дамытуға тиімді көлік-логистикалық және индустриялық орталық құру;

2. Өндіріс пен тасымалдаудың жалпы әлемдік жүйесіне қазақстандық өнім өндірушілерді тарту, халықаралық стандарттарға сәйкес, инновациялық және бәсекеге қабілетті отандық өнімді құру;

3. Инвестициялық жобаларды жүзеге асыру үшін жайлы инвестициялық климатты құру мен отандық және шетел инвестицияларын тарту;

4. Әлемдік шаруашылық байланыстар жүйесіне республика экономикасының кіруін жандандыру үшін аймақтың жылдамдатылған дамуын қамтамасыз ету;

5. Нарықтық қарым-қатынастардың құқықтық нормаларын жетілдіру, басқарудың қазіргі заман әдістері мен шаруашылықты жүргізуді енгізу.

6. Жергілікті тұрғындарды жұмыспен қамту [126].

«Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА-н ашудағы мақсат – тиімді көлік-логистика және индустриалдық орталық құру, сауда-экспорттық қызметті және еліміздің транзиттік әлеуетін дамыту, сондай-ақ инвестициялық жобаларды іске асыру үшін қолайлы инвестициялық климат қалыптастырып, отандық және шетелдік инвестицияны тарту, аймақтың дамуын жеделдету, халықты жұмыспен қамту деңгейін көтеру. Жоба «Нұрлы жол» бағдарламасы шеңберінде іске асып келеді. Бұл бағдарлама еліміздің көлік тасымалы әлеуетінің дамуына үлкен серпін беруде. Бұған қоса Жаңа Жібек жолы экономикалық белдеуін құруға мүмкіндік береді деген үміт бар. «Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА территориясының жалпы аумағы 4591,5 гектар. Оның ішінде құрғақ порт – 129,8 гектар, логистикалық аймақ – 224,9 гектар, индустриалдық аймақ – 224,4 гектар, резервтік территория – 4012,4 гектар.

2017 жылы 15 мамырда Бейжіңде өткен «Бір белдеу-бір жол» халықаралық ынтымақтастық форумында «Қазақстан теміржолы» ҰК АҚ COSCO Shipping және Ляньюнган порты корпорацияларымен «Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА-н бірлесіп дамыту және KTZE – Khorgos Gateway ЖШС-нің 49 пайыз үлесін COSCO Shipping компаниясы сатып алуы жөнінде инвестициялық келісімге отырған болатын [129].

«Қорғас-Шығыс қақпасы» экономикалық аймағын «Жетіген-Қорғас» теміржол желісі мен «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автомобиль дәлізімен

технологиялық байланыста құру Еуропа мен Азияға ең қысқа жолды қамтамасыз ететін қуатты өнеркәсіптік-логистикалық хаб құруға мүмкіндік береді.

Қазақстанның географиялық ерекшеліктері (үлкен территориясы, теңіз тасымалынан алыстығы, елді мекендер мен табиғи ресурстардың біркелкі орналаспауы) оның экономикасының көлік жүйесіне тәуелділігін арттырады. Еуропа мен Азияның тоғысында орналасқан Қазақстанның транзиттік әлеуеті өте жоғары, ол Азия елдеріне Еуропамен өз территориясы арқылы ешбір жерде баламасы жоқ көлік байланысын ұсына алады. Қазақстан Республикасының Еуразия құрлығының орталығында орналасуы оның Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір ретіндегі геосаяси рөлін анықтады.

Бүгінгі таңда сарапшылар Қазақстанның көліктік мүмкіндіктерін мұнай-газ саласынан кейін экономиканы қалпына келтіру мен өсудің жаңа платформасы ретінде қарастырады. Ол үшін Орта Азияда тартымдылықты арттыруды және ең заманауи тиімді көлік-логистикалық жүйені құруды қамтамасыз ету қажет, ол тұрақты негізде транзиттік жүк ағындары үшін қызметтердің, бәсекеге қабілетті тарифтер мен жетілдірілген дәліздердің ең кең спектрін қамтуға тиіс. Бұл біздің республикамызды жетекші өңірлік көлік державасына айналдыра алатын Қазақстанның транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін орындалуы тиіс міндеттердің толық тізімі емес екенін атап өткен жөн.

Қазіргі уақытта Қазақстан аумағы бойынша республикалық көлік инфрақұрылымының негізінде құрылған төрт халықаралық көлік дәлізі өтуде:

- Трансазиялық темір жол магистралінің Солтүстік дәлізі: Батыс Еуропа-Ресей мен Қазақстан (Достық, Ақтоғай, Саяк, Мойынты, Астана, Петропавл (Пресногорьков) учаскесі) арқылы Қытай, Корей түбегі және Жапонияға дейін;

- Трансазиялық темір жол магистралінің Оңтүстік дәлізі: Оңтүстік-Шығыс Еуропадан Түркия, Иран, Орта Азия елдері және Қазақстан (Достық, Ақтоғай, Алматы, Шу, Арыс, Сарыағаш) арқылы Қытай және Оңтүстік Шығыс Азия;

- ТРАСЕКА (Шығыс Европа-Кавказ-Орталық Азия): Шығыс Еуропадан Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі арқылы Орта Азияға дейін (Достық Алматы Ақтау учаскесінде);

- Солтүстік-Оңтүстік: Солтүстік Еуропадан Ресей мен Иран және Қазақстанның Ақтау теңіз порты, Ресейдің Урал аймағы және Ақтау – Атырау өңірлері арқылы Парсы шығанағындағы мемлекеттерге дейін.

Стратегиялық маңызы бар осы бағыттар соңғы онжылдықтың ішінде ғана белсенді игеріле бастады, алайда уақыт орнында тұрмайды және әлемдік нарықтың жаһандануы және әлемдік сауданың өсуі жағдайында Орта Азия өңірінде жаңа балама көлік жолдары пайда болуда. Транзиттік жүк ағындары үшін бәсекелестік күресте өз позициясын күшейту мақсатында, Қазақстанмен көршілес мемлекеттер Еуроазиялық жүк ағындарын өз бағыттарына қайта бағдарлау үшін ұлттық көлік инфрақұрылымын дамыту және көлік-логистикалық жүйенің бәсекеге қабілеттілігін арттыру жөнінде белсенді

шаралар қабылдауда. Соның бір мысалы ретінде, Қытай, Қырғызстан және Өзбекстан "Қашғар-Ош-Андижан" (430 км) темір жол учаскесін салу жобасын дайындауда. Жоба бойынша бағытты Ауғанстан арқылы Пәкістанға дейін жалғау қарастырылған.

Халықаралық бәсекелестікті күшейту және өңірде өнімді тасымалдаудың жаңа балама бағыттарын іздеу жағдайында Қазақстан Республикасының алдына отандық көлік-логистикалық жүйені жетілдіру бойынша жаңа міндеттер қойылды. Мемлекет басшысының "Қазақстан — 2050" Стратегиясы: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты" атты Қазақстан халқына Жолдауында 2020 жылға қарай Қазақстан арқылы транзиттік тасымалдарды екі есеге және 2050 жылға қарай 10 есеге арттыру міндеті қойылды. "Өндірістік көлік-логистикалық объектілерді құру үшін елден тыс жерлерге шығуға назар аудару маңызды", — деп атап өткен болатын Нұрсұлтан Назарбаев өз жолдауында. 2020 жылға дейінгі көліктік инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы осы негізгі міндеттерді іс жүзінде жүзеге асыруға бағытталған.

Мемлекет басшысының тапсырмаларына сәйкес кешенді көлік-логистикалық жүйені қалыптастыру жөніндегі міндеттерді орындау Қазақстан Республикасындағы логистикалық оператор ретінде «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясына жүктелді. Қазіргі уақытта Үкімет тапсырмаларына сәйкес "ҚТЖ" ҰК" АҚ "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын қамтитын және Қазақстанның көлік — логистикалық жүйесін кешенді қалыптастыру бойынша стратегиялық мәні бар "Қорғас-Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағын (АЭА) құру және кешенді дамыту әлемдік ауқымдағы бірегей жобаға АҚШ, РФ, ГФР және басқа да ірі мемлекеттер ерекше қызығушылық танытуда. РФ, АҚШ, ГФР бас консулдарының, Латвия Мемлекеттік хатшысының орынбасары, БАӘ, Нидерланды, Беларусь, Өзбекстан, Корея Республикасының ірі инвестициялық компаниялары өкілдерінің сапарлары осығын дәлел бола алады. Ал биылғы жылдың шілде айының соңында ГФР-ның жаңа бас консулымен және неміс іскер топтарының өкілдерімен, Азия даму банкінің өкілдерімен, Дүниежүзілік банкпен және тағы басқалармен танысу кездесулері өткізілді. 5740 га құрайтын аумақтан тұратын "Қорғас – Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағы (АЭА) химиялық өнім, болат құю өнеркәсібі, азық-түлік, тоқыма және басқа да өнімдерді өндіріп, басқа елдерге экспорттау үшін құрылғаны белгілі. Оның құрамына индустриалдық зоналар мен тұрғын аудандары, сондай-ақ «құрғақ порт» (логистикалық бизнес) кіреді. АЭА барлық элементтері: "Қорғас – Шығыс қақпасы" "Қорғас" ШЫХ орталығымен бірге, Жетіген-Қорғас темір жолы және Батыс Еуропа-Батыс Қытай автомагистралі үлкен логистикалық хабты дамыту үшін барлық нақты жағдайларды жасауда. Күтілетін жүк айналымы 2020 жылға қарай 12 миллион тоннаға дейін өседі[130].

Қорғас АЭА —ның жұмыс істеуін қамтамасыз ету мақсатында арнайы экономикалық аймақтың басқарушы компаниясы-Қорғас Шығыс қақпасы

құрылды. Жалғыз акционері - «KTZ Express» АҚ, ол өз кезегінде «ҚТЖ» ҰК АҚ еншілес ұйымы болып табылады.

2012 жылғы мамырда модернизациялау жөніндегі мемлекеттік комиссия «Қорғас» АЭА құрғақ портын Ақтау теңіз портымен («Батыс қақпасы») интеграциялау арқылы басқару жобасын іске асыру үшін халықаралық консультанттарды тарту қажеттілігі туралы шешім қабылдады. 2013 жылғы қарашада Астана қаласында «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының басқарушы компаниясы «Қазақстан Жаңа Жібек Жолы» П Халықаралық көліктік-логистикалық бизнес форумы аясында DP World Terminal Services B.V. компаниясымен 10 жылға ұзақ мерзімді келісімшартқа қол қойды. DP World - Дубай әмірлігінің Джебель Али (БАӘ) еркін экономикалық аймағында орналасқан әлемдегі ең ірі порт операторы. Компания әлемнің 31 елінде 60 операциялық терминалды пайдаланады.

2014 жылдың 2 шілдесінде Қазақстан Республикасының Президенті Нұрсұлтан Назарбаев өңірлермен өткен жалпыұлттық телекөпір барысында онлайн режимінде «Қорғас-Шығыс қақпасы» еркін экономикалық аймағында құрғақ порттың құрылысын бастауға рұқсат берді. Бірінші кезеңнің құрылысы (құрғақ порт және логистикалық аймақтың инфрақұрылымының 30 пайызы) сол жылы аяқталды. 2030 жылға дейін жоспарланған жүк ағыны 4,8 млн тоннаны құрайды. HewlettPackard, Toyota, DHL, логистикалық компаниялар (Қытай, Түркия, Ресей, Грузия, Өзбекстан, Әзірбайжан, Оңтүстік-Шығыс Азия елдері) АЭА ның негізгі мүшелері. Айта кету керек, «Қорғас Шығыс қақпасы» АЭА жобасын іске асыру, оның дамуы тек Алматы облысы үшін ғана емес, жалпы Қазақстан Республикасы үшін де стратегиялық маңызды.

«Қорғас» арнайы экономикалық аймағының құрамына кіретін негізгі салалардың қатарында – «Қорғас» ШЫХО — сауда-көрме кешендерінің желісі және келіссөздер алаңын, Құрғақ порт көліктік-логистикалық кешенін, индустриялық аймақты, тұрғын үйлер орналасқан аумақ және қосалқы инфрақұрылым және перспективалы даму аумағын атауға болады.

Алматы облысы әкімдігі баспасөз агенттігінің хабарлауынша, 2016 жылдың қыркүйек айына дейін «Қорғас - Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағында 76 нысанның құрылысы аяқталды. Сонымен қатар, арнайы экономикалық аймақтағы «Құрғақ порттың» құрылысы мен инфрақұрылымы қазан айында аяқталады деп жоспарланған. 2016 жылы 30 қыркүйек күні бұл жөнінде Алматы облысының әкімі Амандық Баталов облыстық мәслихат депутаттарының алдындағы есебінде мәлім етті. Облыс әкімінің айтуынша, «Құрғақ порттың» әлеуеті өте зор. Сондай-ақ, 2016 жылы мұнда 200 мың контейнерді қабылдау жоспарланған. Ал 2020 жылға қарай жылына 500 мың контейнер өңделетіні болжанып отыр. Айта кету керек, Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев Алматы облысындағы сапары барысында жаңа «Нүркент» қаласын дамытудың бас жоспарымен танысқан болатын. «Нүркент» қаласы «Қорғас - Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының құрамына кіреді. Болашақта бұл қалада 100 мыңнан аса адам тұратын, болашағы зор экономикалық аймақ болады деп күтілуде. Сондай-ақ өңір басшысы мәслихат

депутаттарының алдындағы есебінде соңғы 8 айдағы көрсеткіштерге тоқталды[131].

«Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының құрамына қарайтын тағы бір ірі халықаралық ынтымақтастық нысаны - «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының» жобасы ҚХР мен ҚР арасындағы 2005 жылғы 4 наурыздағы үкіметаралық келісім негізінде құрылды. Оның мақсаты логистикалық және сауда бизнесі, туризм және қонақ үй қызметтері кіретін трансшекаралық ынтымақтастық алаңын ұйымдастыру болып табылады. Орталық Қазақстан мен Қытайдың шекарасында, Алматы облысының Панфилов ауданында (Жаркент қаласынан 36 км) орналасқан. Қазіргі уақытта «Қорғас» ШЫХО Қазақстан Республикасының және үшінші елдердің азаматтарының іскерлік және мәдени іс-шаралар өткізуіне мүмкіндіктер қарастырылған. Орталықта сондай-ақ шекаралық және кедендік бақылаудан өту процедураларын жеделдетуге мүмкіндік беретін заманауи өткізу пунктінде клиенттерге кедергісіз және сапалы қызмет көрсету үшін барлық жағдай жасалған. «Қорғас» ШЫХО шекараның екі жағынан келушілерді қабылдайды. Қытай тарапынан уақытша сауда алаңы, Цзян-юань сауда орталығы, ШЫҰ этнографиялық саябағы театр орталығы және Халықаралық туристік орталық жұмыс істейді. Қазіргі уақытта Цзян-юань сауда орталығы күнделікті тауарлардың кең ассортиментін ұсынады: киім, аяқ киім, ыдыс-аяқ, жиһаз, электронды жабдықтар (теледидарлар, ноутбуктар, ұялы телефондар), балалар ойыншықтары, автомобиль аксессуарлары және басқалары. Таяу уақытта орталықтың екі жағында жаңа сауда нүктелерін ашу жоспарлануда, онда қазақстандық және қытайлық маркетингтердің зерттеулері негізінде тауарлардың ассортименті қалыптасады.

Шекаралас аумақта бой көтерген «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығы» іргелес жатқан көрші мемлекеттермен жан-жақты байланысты жақсартып, екі елдің арасындағы экономикалық, мәдени байланыстарды дамытып отырған «көпірге» айналған. Әсіресе, Қазақстан мен Қытай арасында экономикалық салада екіжақты мықты әріптестік орнағаны белгілі. Соның бір дәлелі ретінде арнайы экономикалық аймағының құрылғаны көпке мәлім. Алғаш «Қорғас» ШЫХО-ын құру туралы идея Қазақстан Президенті Нұрсұлтан Назарбаевтың 2002 жылы 22-25 желтоқсандағы Қытай Халық Республикасына ресми сапары кезінде қолға алынды. Осы сапар шеңберінде қол жеткізілген келісімдер мен уағдаластықтарды іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарының 3-тармағының 1) тармақшасын іске асыру шеңберінде, сондай-ақ ҚХР Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданына жұмыс сапарының қорытындылары бойынша берілген тапсырмаларды орындау үшін 2004 жылғы 24-25 қыркүйекте "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығын құру туралы негіздемелік келісім жасалды.

«Қорғас» ШЫХО құрудың нормативтік-құқықтық базасын қалыптастыру мақсатында премьер-министрдің 2005 жылғы 25 ақпандағы № 33 өкімімен Қазақстан Республикасының шекара маңындағы аудандарында индустриялық

аймақтар құрудың заңнамалық және нормативтік-техникалық базасын әзірлеу жөнінде ұсыныстар әзірлеу үшін жұмыс тобы құрылды. Жұмыс тобының жұмысының нәтижесі «Қорғас» ШЫХО құру тұжырымдамасын бекіту және ҚХР Төрағасы Ху Цзиньтаоның Қазақстанға 2005 жылғы 4-5 шілдедегі сапары аясында «Қорғас» ШЫХО қызметін реттеу туралы ҚР мен ҚХР Үкіметтері арасында келісімге қол қою болды [132].

Содан бері бұл жобаның екі елге тигізер пайдасы көл-көсір екені нақты дәлелдермен сараланып, тез арада инвесторлар тарту ісін жеделдетуге кірісіп кетті. Жақында «Қорғас» ШЫХО-да өткен Кәсіпкерлер форумының басты талқылаған мәселесі де – инвесторлар ұсынған жобаларға қолдау білдіріп, экономикалық, сауда-саттық алаңына шағын және орта кәсіпкерлік өкілдерін тарту. Форумда сөз алған Алматы облысы әкімінің орынбасары Серік Тұрдалиевтің айтуынша, «Қорғас» ШЫХО ашылғалы бері қыруар шаруа еңсерілген. «Қазақстан мен Қытай шекарасында орналасқан экономикалық аймақ отандық кәсіпкерлердің ісін дөңгелетіп әкетуге қолайлы мекен. Себебі бұл кәдімгі Ұлы Жібек жолының жұрнағы. Бүгінде теміржол арқылы тасымалданатын 900 млн тонналық контейнердің 10 пайызы біздің аумақтан өтіп жатса, мұның өзі тиімді. Екіншіден, қытай тарапының еліміздің азық-түлік өнімдеріне, атап айтқанда май, ұн, макарон, көкөніс, жеміс-жидекке деген сұранысы өте жоғары. Себебі, олар кең алқапта піскен табиғи, таза өнім тұтынуға ден қойып келеді. Сондықтан да біздің кәсіпкерлер аянып қалмауы тиіс. Ал 2025 жылға дейін 50 мың халық тұратын қала бой көтеріп, экономикалық әлеуеттің дамуына серпін беретін нағыз сауда-саттық мекені болмақ», – деді Алматы облысы әкімінің орынбасары Серік Мелісұлы. Ал «Қорғас» экономикалық аймағы партиялық жұмыс комитетінің әкімшілік істер жөніндегі хатшы орынбасары, Әкімшілік комитеті төрағасының орынбасары Ван Ган мырза өз сөзін екі елдің достық байланысынан бастады. «Қазақ-қытай қарым-қатынасы мен сауда-экономикалық ахуалын сөз етудің өзі қуантады. Қорғас – солтүстік-батыс қақпасы мен Қытайдың батыстағы терезесі іспеттес. Қорғас – Шанхай ынтымақтастық ұйымы мен оған мүше бақылаушы мемлекеттер кеңістігіндегі негізгі экономикалық ынтымақтастық орталығы. Ең бастысы, мұны экономикалық белдеуде орналасқан Ұлы Жібек жолының бастауы дер едім. Бүгінде Қорғас «Бір белдеу – бір жол» стратегиясының жүзеге асуына бірден-бір тірек бола алады. Себебі бұл географиялық орналасу жағынан да, саяси тұрғыдан қолдау, өнеркәсіптік әлеует, инвестиция тарту мен адам ресурстары астасып жатқан аймақ. Айта кету керек, биылғы жыл Қазақстандағы Қытайдың туризм жылы болып жарияланды. Осы мүмкіндікті қалт жібермеген Қытай тарапы туризм мен сауда-саттықты дамытуды көздеп, Қорғас аймағын халықаралық туристік кластерге, Іле-Қазақ автономиялы облысындағы ең ірі туристік мекенге, сондай-ақ шекаралық туристік қалаға айналдыруға күш салуда» [133] деді.

Шынында да, «Қорғас» маңы саудасы қызған Ұлы Жібек жолының бастауы десе болады. Бұл екі ел арасындағы экономикалық белдеудің табыс әкелуі – нарық талабы. Мәселен, 2012 жылы «Қорғастан» 310 мың адам өтсе, қазір

мұнда қатынайтын азаматтар саны 3 миллионнан асып жығылады. Ал күніне 3 мың адам емін-еркін кіріп-шығады. Алдын ала болжам бойынша, 2020 жылға қарай орталықтан өтетін адамдар саны 8 миллионға дейін жетеді.

«Қорғас» инфрақұрылымын дамытуға мемлекет тарапынан 50 млрд теңге бөлінсе, ал жеке инвесторлар тарапынан 300 млрд теңге тартылған. Жыл соңына дейін инвесторлардан тағы 300 млрд теңге тарту жоспарда бар көрінеді. Себебі 2020 жылға дейін «Қорғас» ШЫХО» маңайы кемінде 50-60 мың тұрғыны бар көрікті қалаға айналуы тиіс. Қазірдің өзінде сауда-саттық алаңынан орын алып, өз үлесін салып жатқан инвесторлар жобаларын мақұлдатып, сөзден – іске кірісіп кеткен.

«Қорғас» ШЫХО стратегиялық орналасуын, оның бірегейлігін ескере отырып, біздің республикада ақпарат алмасуға, сауданы ұлғайтуға, жаңа технологияларды енгізуге және кедендік рәсімдерді жетілдіруге қуатты серпін беруге қабілетті шекара маңы ынтымақтастығының алғашқы пилоттық кешенді халықаралық платформасының пайда болуы туралы айтуға болады. Бұл жоба, сөзсіз, "Қорғас" көліктік-логистикалық хабын әлемнің жетекші көлік терминалдарымен: АТР, Шығыс Азия және Еуропа елдерімен байланыстыратын жаңа Еуро-Азия көпірінің басты тірек пункті болады.

Орталықты құрудың мақсаты:

- мемлекеттің индустриялық-инновациялық саясатын іске асыру;
- Шетел капиталын тарту арқылы өңір экономикасын жандандыру, инвестициялық климатты жақсарту;
- экономикалық интеграция және ҚР өнеркәсібінің экспортқа бағытталған салаларын дамыту;
- республиканың өнеркәсіптік қайта өңдеу және аграрлық азық-түлік секторын дамыту;
- бюджетке салықтық түсімдерді ұлғайту;
- сыртқы сауда операцияларына халықаралық стандарттар жүйесін енгізу;
- импорттық-экспорттық және транзиттік жүк ағындарына көліктік-логистикалық және терминалдық қызмет көрсетуді дамыту;
- туризм, көлік және байланыс инфрақұрылымын дамытуды қамтитын Ұлы Жібек жолында халықаралық туризмді дамыту;
- жергілікті мамандарды жұмыспен қамту және кадрлардың біліктілігін арттыру.

Орталықтың құрылуы екі елдің және үшінші елдердің азаматтарына Қазақстан, Қытай және ТМД елдерінде өндірілетін өнеркәсіп өнімдерімен танысу, сауда операциялары мен бос уақытты өткізу үшін визасыз кіру аумағын құрайды.

Қазіргі таңда Қазақстан тарапынан «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін реттеу туралы келісімге өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы хаттамаға сәйкес «Қорғас» ШЫХО аумағының алаңы 185 га құрайды. Аталған аумақта Халықаралық іскерлік ынтымақтастық орталығы - ірі халықаралық кездесулер, конференциялар, симпозиумдар өткізуге, Қазақстан Республикасы, ҚХР,

Ресей және басқа да шектес мемлекеттердің ірі халықаралық қаржы және өнеркәсіптік ұйымдарының кездесу орнына арналған нысандар орналасқан.

«Келешекте «Қорғас» ШЫХО-ның қазақстандық бөлігінде салық жеңілдіктері бар арнайы экономикалық аймақ құрылады. Тұжырымдамада салық және кеден кодекстеріне, халық денсаулығы мен денсаулық сақтау туралы кодекске, сондай-ақ мемлекеттік шекара, халықты жұмыспен қамту, арнайы экономикалық аймақ, валюталық реттеу және валюталық бақылау, пошта, ветеринария, өсімдіктер карантині мен автомобиль көлігі туралы заңдарға түзетулер енгізу қарастырылған. Бұл түзетулерді қабылдау «Қорғас» ШЫХО-ның Қытай мен Қазақстан арасында еркін тауар алмасуына, «Қорғас» ШЫХО аумағы шеңберінде тауар мен қызметтерді өткізу мен тұтынуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар жұмыс күшін квоталаудан басқа, ұлттық және шетелдік валютада өзара есеп айырысу, нақты мемлекеттік шекарада орналаспаған бақылау-өткізу пунктінде мемлекеттік бақылаудың барлық түрін жүзеге асыру мәселесін шешуге септігін тигізеді. Арнайы экономикалық аймақтың болашақ қатысушылары үшін «Қорғаста» жеңілдік пакеттері қарастырылған. Оның ішінде жер салығын, жерді пайдаланғаны үшін төлемді, мүлік салығын, АЭА қызметі түрі бойынша корпоративті табыс салығын, АҚА аумағында өткізілетін тауарлар үшін нөлдік мөлшерлеме бойынша қосымша құн салығын төлеуден босату енгізілген. Біз Елбасының «Қорғас» ШЫХО-да арнайы экономикалық аймақ құру туралы Жарлығы және Парламент демалысқа шыққанға дейін «Қорғас» ШЫХО қызметінің мәселелері бойынша кейбір заңнамалық актілерге толықтырулар мен түзетулер енгізу туралы» Заң қабылданады деп күтудеміз», – деді «Қорғас» ШЫХО басшысы Қаһарман Жазин[133].

Өйткені «Қорғас» ШЫХО» аумағында бизнеспен айналысып, іскерлік жобасын жүзеге асырғысы келетін кәсіпкерлердің Қытай тарапынан бірқатар кедергілерге тап келетіні жасырын емес. Мысалы, Қазақстан тарапынан ұсынылатын азық-түлік, оның ішінде ет, сүт, шұжық, шарап өнімдері, кондитерлік өнімдер, екі ел арасындағы сертификациялау, квота белгілеу секілді маңызды мәселелердің әлі де дұрыс шешімін таппағандықтан, сауда-экономикалық байланыстардың толыққанды көлемде жүргізілуіне кедергі келтіріп отыр.

Дегенмен, 2020 жылға қарай мұнда жылына 5,5 миллион тонна жүк тасымалданады деп болжанған. «Атамекен» Ұлттық кәсіпкерлер палатасы Ауыл шаруашылығы министрлігімен бірлесіп, отандық өнімді Қытай мен Иранның нарығына өткізу жұмысын қолға алды. Бұдан бөлек азық-түлік өнімдерін Қытайға өткізудегі шектеулерді алып тастау мәселесі күн тәртібінде тұр. Бүгінде елімізден май өнімдері, бидай, балық еті экспортталуда. Ал биыл ірі қара, ұсақ мал еті мен балды экспорттауға мүмкіндік туып отыр. Ал Қаһарман Жазиннің пікірінше, елімізде сырт елге жөнелтілетін тауардың қауіпсіздігі мен талапқа сай екендігін растайтын сертификат беретін арнайы техникалық мүмкіндіктерге бай зертханалық ұйымдар бар. Әрі бұл сертификат

екі елге де жарамды. Қазір осы түйткіл бойынша «Қорғас» ШЫХО» мен Ауылшаруашылығы министрлігі бірлесіп жұмыс істеуге кірісті.

2017 жылы «Қорғас» ШЫХО» аумағында өткен Кәсіпкерлер форумына қатысушы инвесторлар экономикалық ынтымақтастық аймағында жүзеге асыратын жобаларын ұсынды. Мәселен, «Қорғас-Кат» ЖШС бұл маңнан аумағы 4,31 гектарды алатын Орталық алаң салмақшы. Салынатын инвестиция көлемі 13, 9 млрд теңге. Бұдан бөлек құны 37, 1 млрд теңгеге бағаланған Сауда галареясының құрылысы 2018 жылы аяқталады деп күтілуде. Ал TZhS Development Group инвесторлық топтары қонақүй сауда кешенін тұрғызбақ. Егер жоба дәл суреттегідей болса, қаладағы қонақүйлерден де асып түсетіндей әсер қалдырады. Әсіресе, Қолөнершілер қаласы мен Қазақ этноауылының жобасы Ұлы Жібек жолының бойында орналасқан көне мекенді көз алдымызға әкелді. Инвесторлар кішкентай балақайларды да ұмытпапты. «Happyland» көпфункционалы саябағының өзі 50 гектар аумақты алып жатыр. Мұны кәдімгі Disney Land саябағы дерсің. Бұдан өзге 3 мың адам сиятын Конгресс-холл сарайы нағыз мәдени, экономикалық шаралардың орталығына айналмақ. Жиналған кәсіпкерлік орта осы секілді он шақты инвестордың «Қорғас» шекара маңы халықаралық орталығына салатын жобаларымен танысты. «Қорғас» ШЫХО-дан 3 жұлдызды қонақүй сауда кешенінің инвесторы Жеңіс Түркия мырза екі елдің арасындағы экономикалық аймаққа өз үлесін қосып жатқанын мақтанышпен жеткізді. «Қазір Қазақстан тарапынан салынып жатқан нысандар көп. Еліміз шағын және орта кәсіпкерлікке көңіл бөліп отыр. Арнайы келісім негізінде Қытай тарапымен бірге жобамызды бастап кеттік. Себебі біздің қытай халқынан үйренетін тұсымыз көп. Ал қонақ үйге тек екі жақтың туристері ғана емес, болашақта басқа елдерден арнайы атбасын бұратындар көбейеді. Бізде демалу, спорт және сауықтыру, сауда жасау алаңдары болады. Мәселен, қазірдің өзінде Қытай арқылы жылына 5-6 млн адам келеді. Оның үстіне визасыз режим болғандықтан туристер ағылады. Енді бір бес жылдан кейін бұл аймақ нағыз экономикалық қалаға айналады деген сенім мол» [133] дейді кәсіпкер.

«Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА халықаралық маңызы бар көліктік-логистикалық хаб қазіргі уақытта Қазақстанның оңтүстік-шығысында - Алматы облысының Панфилов ауданында құрылуда. Оның құрамдас бөліктері - Алтынкөл-Қорғас арқылы өтетін Қазақстан-Қытай теміржол шекарасы, Жетіген-Қорғас тас жолы, бірнеше жыл бұрын салынған Халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығы (ICCC) және, әрине, логистикалық және индустриалды аймақ пен құрғақ порт.

«Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА жобасының бүкіл еуразиялық континент үшін маңызы өте зор, оны Қазақстан мен Қытай мемлекет басшылары да атап өтті. Бұл түйіннің Орта Азия елдері үшін рөлін Суэц каналымен салыстырады, өйткені оның функциялары жағынан ол жаһандық маңызы бар үлкен нысанға теңеседі.

АЭА маңыздылығын түсіну үшін Еуразияның географиялық және экономикалық карталарына назар аударыңыз. Қытай - бұл Еуразия

континентіндегі және бүкіл әлемдегі ең ірі өндірістік базалардың бірі, Еуропа - тұтыну нарығы. Қазақстан транзиттік дәліздердің ортасында орналасқан. Бұл бағыттың маңызды нүктесі - «Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА.

Осыған байланысты «ҚТЖ» АҚ президенті Асқар Мамин: «Ресейге, Еуропаға, Кавказға, Орта Азияға барлық транзиттік жүк ағындары, және жақында Иран мен Парсы шығанағы, Үндістан бағыттары ашылды, оның бәрі Қорғас арқылы өтеді. Басқа дәліз жоқ. Шынында да, егер біз қажетті жағдай жасасақ, оны Суэц каналымен салыстыруға болады», - деген теңеу айтты.

Мамандар жақын арада «Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА-ның қарқынды дамуына куә боламыз деген сенімде. «Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА-ның қазақстандық жобасы Еуразия құрлығында жұмыс істейтін, Азия-Еуропа бағытында, сондай-ақ Парсы шығанағы елдерінде сауданы жүзеге асыратын ірі логистикалық компаниялар арасында үлкен танымалдылыққа ие болды. Hewlett-Packard (HP), Toyota, DHL компаниялары, ТМД елдеріндегі серіктестер - Әзірбайжан, Грузия, Ресей, Балтық елдері АЭА аумағында логистикалық күзіреттілікті дамытуға мүдделі.

Географиялық артықшылықтары мен Қазақстанда жасалып жатқан инфрақұрылымын ескере отырып, инвесторлар қазірдің өзінде мұнда логистикалық күзіреттілікті дамыту және бүкіл Еуразия континентіне қойма салу туралы шешім қабылдауда. Сондықтан инвесторлардың осында келіп, АЭА аумағында табысты жұмыс жасауына жағдай жасау міндеті тұр.

Бұл Алматы облысының аймағында ғана емес, бүкіл Қазақстан бойынша, сонымен қатар жалпы Еуразия континентіндегі сауданы дамытудағы экономиканың ең күшті драйвері болады.

Мұны стратегиялық серіктес - ҚТЖ-мен келісім бойынша Қорғас - Шығыс қақпасы мен Ақтау теңіз портын дамытуға кеңес беру қызметтерін ұсынатын Dubai Port World (DP World) ғаламдық логистикалық операторы растайды. Бүкіл әлемде жұмыс істейтін корпорация Жібек жолының қалпына келтірілуіне үлкен үмітпен қарайды. Ол қазақстандық логистикалық аймақ Еуразия континентіндегі ең дамыған аймақ болатынына сенімді.

«Қазақстан керек жерде, қажет уақытта орналасқан», - деп есептейді DP World атқарушы директоры Мұхаммед Шараф. - Қорғас пен Ақтау теңіз портындағы арнайы аймақтардың шығыс пен батыс, солтүстік пен оңтүстік арасында байланыс орнатудың үлкен перспективасы бар. Бұл Ұлы Жібек жолының жандануы ғана емес, сонымен бірге оны модернизациялау».

Дубай қаласында құрылған және әлемнің 32 елінде бизнес жүргізетін DP World компаниясы өз порттарындағы және логистикалық тәжірибесіндегі күзіреттіліктерді қазақстандық компаниялармен бөліседі. Сонымен бірге, болашақта сауда қатынастарының талаптарын қанағаттандыру үшін жаңа технологиялық шешімдерді енгізудің маңыздылығына баса назар аударылады. Бұл Қазақстанға экономикалық дамудың локомотиві болып табылатын заманауи логистикалық хабтарды дамытуға және аймақтың сауда транзиттік әлеуетін нығайтуға көмектеседі.

Құрғақ порт - «Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА-ның орталық торабы. Құрғақ порттың құрылысын бастауды Қазақстан Республикасының Президенті Нұрсұлтан Назарбаев 2014 жылғы 2 шілдеде өткен жалпыұлттық телекөпір барысында тапсырды. Желтоқсан айында құрылысшылар Мемлекет басшысына жедел қызмет басталғаны туралы хабарлады. Қазіргі уақытта алғашқы өткізу кешені жедел қарқынмен аяқталуда. АЭА құрамдас бөліктері: аумағы 224,9 га болатын логистикалық аймақ, ауданы 224,4 га индустриялық аймақ және 129,8 га құрғақ порт[134].

Қазіргі уақытта құрғақ порт – контейнерлерді тиіп түсіретін контейнер алаңынан, аумағы 200 мың шаршы метр, бір уақытта 20 мың контейнерді сақтауға мүмкіндік беретін контейнерлерді сақтау алаңынан тұрады. Уақытша сақтау қоймалары ені 1435 мм Қытайдың тар темір жолының бойында да, ені - 1520 мм болатын Қазақстандық темір жол линиясының бойында да орналасқан. Астық терминалының құрылысы жүруде. 4 мың шаршы метр құрғақ порт операторының ғимараты пайдалануға берілді, басқарушы компанияның кеңселері, кедендік рәсімдеу орталығы және автоматты телефон станциялары жиһазбен жабдықталған. Батыс Еуропа - Батыс Қытай автожолымен қиылыста туннель түріндегі жол торабы және теміржол өткелі салынды, сондай-ақ Алтынкөл станциясынан құрғақ портқа дейінгі жалпы ұзындығы 23,4 шақырым болатын Алтынкөл-Жетіген темір жолының жанындағы тар және кең темір жол линиясы салынды. 110/35/10 кВТ трансформаторлық қосалқы станция, су қабылдайтын қондырғылар, өрт сөндіру станциясы, көлік құралдарына арналған бақылау-өткізу пункттері және басқа да құрылыстардың құрылысы аяқталды.

Осы жұмыстардың аяқталуы құрғақ портты толықтай пайдалануға мүмкіндік береді. Оның қуаттылығы - жылына 4,4 млн тонна жүк тасымалы. Қытайдан алғашқы пилоттық жобандағы контейнерлік пойыз осында келіп 1 сағат 11 минутта басқа поезға қайта тиелді. Осы пилоттық жобаны жүзеге асыра отырып, «KTZE-Khorgos Gateway» ЖШС өкілдері құрғақ порттың басты артықшылығы жылдамдық екенін дәлелдеді.

Құрылыс жұмысы нағыз қызған кезде, құрылыс алаңына шамамен 2 мың дана түрлі техникалар - экскаваторлар, тиегіштер, грейдерлер, тракторлар жұмылдырылды. Бас мердігерлер өз кезегінде қосалқы мердігерлерді тартты - шамамен 25 компания жұмыс жасады.

Бұл нысанға Мемлекет басшысы, үкімет мүшелері, «ҚТЖ» ұлттық компаниясы, жергілікті атқарушы органдар, құрылыстың барысына мүдделі отандық және шетелдік инвесторлар тарапынан көп көңіл бөлінеді.

Құрылыс барысында алғашқы 8 айда белсенді жұмыс барысында 30 миллиард теңге игерілген, жыл соңына дейін «Нұрлы жол» бағдарламасы бойынша 61 миллиард теңгенің барлығы игеріледі деп күтілуде. Қаржыландыру мемлекеттік бюджет есебінен 37 млрд теңге көлемінде, 24 млрд теңге ҚТЖ-мен бірлесіп қаржыландырылады.

Құрғақ порт біздің мемлекет үшін де, аймақ үшін де әлеуметтік тұрғыдан үлкен маңызға ие. Мұнда жергілікті тұрғындардың жеткілікті саны жұмыс істейді.

ҚТЖ басшылары логистикалық және индустриалды аймақтарды толық пайдалануға көңіл бөлуде. Инфрақұрылымның негізі, ал құрғақ порт - АЭА-ның инвестициялық және инфрақұрылымдық негізі іс жүзінде қалыптасты және бүгін біз толтыру мәселесін тез арада шешуіміз керек. Жаңа логистикалық орталықтар пайда болған кезде материалдар, жабдықтар, тауарлардың қозғалысы басталады, Панфилов ауданында әлеуметтік-экономикалық ілгерілеу орын алуы керек. Болашақта 100 мың адамға шаққанда жаңа қаланың салынуы кездейсоқ емес.

Қазақстандық инвесторлар бұл жобаға қаражат салу керек екенін түсінді. «Базис ҚК» ЖШС және оның серіктестері 50 000 шаршы метр А+ класындағы қоймалар құрылысын бастауды жоспарлап отыр. Олар қазірдің өзінде осындай қоймаларды салу және қолдану тәжірибесі бар мамандандырылған құрылымдардың ұсыныстарын әзірлеуде.

«Қорғас - Шығыс қақпасы» АЭА құрылыс кезеңін аяқтап, инвестициялық қызметке дайындалып жатыр. Қазан айында компания Қазақстанда тіркелген дипломатиялық корпус өкілдері үшін халықаралық тұсаукесер өткізбекші.

-«Негізгі дайындық жұмыстары жасалды. Жобаның екінші кезеңі оның инвестициялық және логистикалық мазмұны. Біз іргетасты қалап, инфрақұрылымды салдық. Енді инвесторлар осы базаға келіп, өз қызметтерін жүзеге асырулары керек» - деді «ҚТЖ» ҰК АҚ президенті Асқар Мамин құрылыс компанияларының басшыларымен «Қорғас-Шығыс қақпасы» басқарушы компаниясымен, «KTZE-Khorgos Gateway» ЖШС құрғақ порт операторымен және Жобаның басқа қатысушыларымен кездесуде. Қазақстан аумағында еркін экономикалық аймақтардың қалыптасуы ел экономикасының заманауи үдеріс жүйесіне қосылғандығын аңғартады.

4.3 Шекара шебіндегі еркін экономикалық аймақтардың екі ел қатынасындағы орны мен рөлі

ҚХР-мен өзара тиімді сауда-экономикалық қарым-қатынас орнату – Қазақстанның сыртқы экономикалық жалпы даму стратегиясының басым бағыттарының бірі. Қытай қазіргі таңда Қазақстанның басты сауда-экономикалық серіктестерінің бірі. Шекаралық аймақтардың даму жолы инвестициялық климаттың ерекшелігімен, өндірістік факторлар құнымен, шекараны асып өтудегі транзакциялық шығындармен, көлік-логистика жағдайымен, шекаралық аймақтар мен өткелдердің инфрақұрылымына тікелей байланысты. Осы аспектілерден-ақ Қазақстанның шекаралық аймақтарға деген көзқарасты өзгертіп, еліміздің әлеуметтік-экономикалық дамуына ықпал ететін сол аймақтың экономикасын ілгерілету міндеті тұрғанын аңғаруға болады. Транспорт дәліздерінің қызметі өзінің бизнесті

жүргізудегі либералды шарттарымен, нарық шығындарының төмендігімен халықаралық бизнес өкілдерін, трансұлттық компанияларды, отандық және шетелдік инвесторларды өзіне тартады. Бұл әсіресе, шағын және орта кәсіпкерлікті дамытуда маңызды. Аумақ шекарасындағы барлық операциялар салық пен кедендік баж салығынан босатылады.

Қазақстан мен Қытайдың қазіргі заманғы қарым-қатынасы - бұл тату көршілік және өзара тиімді ынтымақтастық рухында өрбиде. Осы жылдар ішінде ҚХР Қазақстанның тұрақты серіктесіне айналды және солай болып қала бермек. Қытай мен Қазақстан көптеген жылдар бойы шекара мәселелерін екі елдің мүдделерін ескере отырып шешуге ерекше назар аударды. Өздерінің қарым-қатынас тарихында тұңғыш рет елдер жалпы ұзындығы 1783 км болатын мемлекеттік шекараны анықтады. Осылайша, ынтымақтастықтың түрлі салаларындағы тығыз байланыстар үшін екі елдің арасында ұзақ мерзімді және өзара тиімді серіктестігінің негізі қаланды. Оның ішінде шекарадағы ынтымақтастық ең маңызды бағыттардың бірі болып табылады.

Бүгінгі таңда Қытай мен Қазақстан арасында құрылған шекара маңы арнайы экономикалық аймақтардың екі ел арасындағы саяси, экономикалық серіктестіктің қай саласы бойынша да тек оң әсер қалдырып отыр. Жоғарыда айтылғандай, екі елдің шекара өңірінде АЭА құру мақсаты әртүрлі болғанымен, мүддесі ортақ, ол шекара өңірін бейбіт халықаралық сауда-экономикалық, мәдени байланыстар орнына айналдыру. Құрылған арнайы аймақтар аясындағы атқарылатын жобалардың қай-қайсысы да тек екі жақ бірігіп, келісе кіріскенде ғана өз пайдасын бермек. Шекара маңындағы өзара тиімді жобаларды жүзеге асыру арқылы көрші мемлекеттер арасындағы қарым-қатынастың нығайып, күшейе түсетіні анық. Шекара бойында ашылған өткізу бекеттерінің өткізу қабілетінің артуы, соңғы заманауи техникалық құралдармен жабдықталуы аймақтың транзиттік әлеуетін арттыра түсетіні белгілі.

Қазақстан-Қытай шекара өңірінде ашылып отырған АЭА, шекара маңы экономикалық ынтымақтастық аймағы, еркін сауда аймағы секілді ерекше экономикалық қарым-қатынас аймақтарының қай-қайсысы болса да екі жақты саяси-экономикалық байланыстардың одан әрі терең дамуына өз ықпалын тигізуде. Мысалы, шекара өңірінде арнайы экономикалық аймақтарының құрылуы Қазақстанның шетелдерге бағытталған және шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайын жақсартуға көп қолайлы жағдай тудырады. Өзінің әлемдік мұхиттарға тікелей шығатын мүмкіншілігі жоқ мемлекет үшін «Ұлы Жібек жолы», «Бір белдеу-бір жол», «Батыс Қытай-Батыс Европа» секілді халықаралық жобалардың маңызы зор. Аталған жобалардың аясында Қазақстанда бірқатар сауда-экономикалық ірі жобалар жүзеге асырылуда, олардың қатарында Қытайдың шығысындағы Ляньюньганда теңіз портын ашу, Ляньюньганнан бастау алып, Қорғас арқылы Ресей мен Европа елдегіне дейін созылып жатқан авто және темір жол магистралінің құрылысына қатысу, Қазақстан территориясындағы Достық-Алашанькоу және Қорғас өткелдері арқылы тасымал жасау, шекара

өткелдерінің техникалық жабдықталуын, инфрақұрылымдық желілерді іске қосу арқылы АЭА, еркін сауда аймақтарының жұмысын жүргізуді жетілдіру секілді маңызды жұмыстар атқарылуда.

«Шекара өңірінде арнайы экономикалық аймақ құрудың артықшылықтары қандай» деген сауал туындайтыны анық, және оның екі елдің қарым-қатынасындағы орны қандай болмақ? Қытай мен Қазақстанның шекара өңірінде орналасқан «Қорғас» арнайы экономикалық аймағының мысалында қарастырсақ, аймақтың құрылысына екі ел де бірдей үлкен маңыз артып отыр. Біріншіден, атында тұрғандай, арнайы экономикалық аймақтың шекара өңірінде орналасуы өте маңызды. Бұл жағынан қарағанда, шекара өңіріндегі АЭА құрылысы мемлекеттің шекара өңірін дамыту бағдарламасы аясында қолға алынған ірі мемлекеттік жобалардың бірі екендігі заңды. Әр мемлекеттің шекара өңірін дамыту барысында алдына қойған мақсаты әртүрлі болғанымен, шекаралас мемлекеттер ретіндегі мүддесі ортақ. Екіншіден, транзиттік әлеуетін атап өту керек. Жоба Қытаймен арадағы сауданы жеңілдетуге, бәрінен бұрын екі елдің де транзиттік потенциалын көтеруге бағытталған. «Қорғас» халықаралық орталығын ашу — Қазақстан және Қытай мемлекет басшыларының бастамасымен қолға алынған ірі жобалардың бірі. Қазақстан мен ҚХР Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы арасындағы шекара маңындағы ынтымақтастықты дамыту біздің елдеріміз бен халықтарымыз үшін өзекті, күн тәртібінде тұрған маңызды мәселе болып табылады.

Шекара маңындағы Қорғас аймағы халықаралық қатынастардағы орны ҚХР құрылғаннан кейін арта түсті. Реформалар мен ашықтық саясаты шекара маңындағы ынтымақтастықты дамыту үшін зор жаңа мүмкіндіктер берді: екі жақты сауданың көлемі артып, шекара маңындағы байланыстар нығая түсті. Қорғас өткелінің екі елдің сыртқы байланыстарындағы орны өте маңызды. Қытайдың сыртқы әлемге ашықтық стратегиясын жүзеге асыру аясында, 1981 жылдың желтоқсанында Мемлекеттік Кеңестің мақұлдауымен Іле аймағындағы Қорғас өткелі сыртқы әлемге қайта ашылды. 1983 жылғы 16 қарашада Қорғаста жолаушылар мен жүк тасымалы және сауда тауарларын өткізу ресми түрде қайта басталды. 20 жыл бойы жабық тұрған батыс қақпасының ашылуы, шекара өңірінде екі елдің жаңа кезеңдегі интеграциясының бастамасы болды. Қорғас бекеті ҚХР-дың солтүстік-батыс шекарасындағы Қытай мен Қазақстанның сыртқы сауда операциялары атқарылатын және екі мемлекеттің азаматтары шекарадан өтетін маңызды өткел, сонымен қатар ол Қытайдың солтүстік-батысындағы бірінші дәрежелі ірі автожол және теміржол портына айналды.

2000 жылы Қытайда басталған Батысты қауырт игеру науқаны шекара өңірін дамыту саясатына жаңа қарқын қосты. 2002 жылғы 1 мамырда ҚХР Сыртқы істер министрлігі мен қоғамдық қауіпсіздік министрлігі Қазақстан Республикасы азаматтарының Қорғас аумағындағы сауда аймағына визасыз бару туралы шартты қайта бекітті. Бұл екі жақты шекаралық сауданың дамуына қозғау салды және Қорғаста өз филиалдары мен өкілдіктерін құруға қытайлық және шетелдік кәсіпорындарды ынталандырды. 2003 жылдан бастап

Қорғас шекара бекетіндегі жүк айналымы жылына 20% - ға ұлғаюда. Қазіргі уақытта оның өткізу қабілеті 2 млн тонна жүк және 3 млн адамға жетті [100, 114].

2004 жылы 24 қыркүйекте Қазақстан Президентінің Қытайдың Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданына жұмыс сапары барысында, Нұрсұлтан Назарбаев пен ШҰАР партия комитетінің хатшысы Ван Лэцюань Қытай мен Қазақстанның шекарасында еркін экономикалық аймақ мәртебесі бар халықаралық ынтымақтастық орталығын құру туралы келісімге қол қойды. Бұл келісімге кеденшілер мен кәсіпкерлерден тұратын Қазақстан-Қытай келісім тобының бірнеше жыл бойы атқарған жұмысының нәтижесінде қол жетті. Президент сапарының бірінші пункті – "Қорғас" кедені - республиканың басты Шығыс қақпасы. Бұл бекет Қазақстан-Қытай экономикалық сауда аймағының негізі болады. Қайта жаңғыртудан кейін мұнда үлкен жүк көліктерін түсірмей тексеруге мүмкіндік беретін жаңа терминал ашылды. Сондай-ақ кедендік декларацияны толтырудың электрондық нұсқасы енгізілді. Бизнесмендерге ыңғайлы болу үшін қазір барлық төлемдер қолма-қол ақшасыз жүзеге асырылады [100, 335].

«Қорғас» шекара бекетінің екі жақты және көпжақты маңыздылығын түсіне отырып, Қытай және Қазақстанның әрқайсысы өз аймағында шекара арқылы селбесе жұмыс істейтін арнайы экономикалық аймақтар құрды. Қорғас шекара бекетінде құрылған «Қорғас-экономикалық даму аймағы» АЭА өз құрамында бақылау-өткізу пунктін, Қытай-Қазақстан шекара бойындағы халықаралық ынтымақтастық орталығын, индустриалды паркті және халықаралық логистикалық орталықпен қатар, Қорғас қаласымен бірге бірегей Қорғас портын құрайтын кешенді экономикалық сектор деп атасақ болады.

«Қорғас» өткізу пункті сонымен бірге Қытайды Орталық, Батыс Азия және Еуропа елдерімен байланыстыратын ең ірі көлік дәлізі болып табылады. Бұл жер – көлік тасымалының төрт түрі шоғырланған әмбебап халықаралық көлік торабы: автомобиль, теміржол, әуе және құбыр тасымалы. «Қорғас» Қытайдың батысында орналасқан шекаралас мемлекеттердің нарығына шығуға ең қолайлы, табиғи жағдайы жақсы, тасымал көлемі жоғары және қажетті инфрақұрылым жүйесі жетілдірілген бірінші санаттағы шекара бекеті. Жыл бойы жүк және жолаушы тасымалын қамтамасыз ететін шекара бекеті, Қытай мен Қазақстан және басқа да Орта Азия елдері арасындағы экономикалық және мәдени алмасудың көпірі мен ірі халықаралық арнасы болып табылады.

2000 жылы Қорғас бекетінің сауда көлемі 290,5 мың тоннаны құрады, бұл Шыңжаңдағы автомобиль өткелдерінің жалпы көлемінің 33,6% құрайды; сегіз жылдық даму кезеңінен кейін порттағы жүк көлемі орташа жылдық 10,5% -ға артып, 2008 жылы 647,000 тоннаға жетті, бұл Шыңжаңдағы құрылықта тасылған жалпы жүк көлемінің 24,1% құрайды. Шыңжаңның автомобиль жолдары порттарындағы ең көп жүк тасымалдайтын порт болғандықтан, 2000-2008 жылдары Қорғас өткізу бекетінен өткен жүк көлемінің орташа жылдық көрсеткіші 436 000 тоннаны құрады, бұл Шыңжаңның құрылықтағы бекеттері арқылы тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 31,8% құрайды [100, 121].

2008 жылға қарай Қорғас арнайы экономикалық ауданның аумағында өндірілген жалпы ішкі өнімнің құны 1,4 млрд юаньға жетті, бұл өткен жылдың осы кезеңінен 90% -ға артық, оның ішінде қайталама өндіріс 37,3% өсіп, 243 млн. юаньді құрады, ал үшінші салада қосымша құн 1,157 млрд. юаньға жетіп, екі есеге артты; Инвестиция тарту жобаларының жалпы инвестициясы 1,73 млрд. юань, ал жалпы қаражат 600 млн юаньды құрайды, бұл 76% -ға артық; бекеттегі сыртқы сауда кәсіпорындары 2,1 млрд. АҚШ долларының саудасын жасаған, бұл Іле өңірінің тікелей сыртқы саудасының 80,77% құрайды. 2009 жылы Қорғас экономикалық даму аймағының құрамындағы құрылымдардың жалпы өндірген өнімінің құны 1,925 миллиард юаньға жеткен және 630 000 тоннаға жуық жүк кедендік рәсімдеуден өткен.

2010 жылдың қаңтар-тамыз айларында Қорғас шекара бекетінің жалпы ішкі өнімі 550 млн юаньға жетті, бұл 2009 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 12,5% -ға көп. Кедендік рәсімдеуден өткен тауарларының көлемі 1,716 млн. тоннаға жетті, ал импорт және экспорттық сауданың көлемі 2009 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда тиісінше 3,4 есе және 91,4% өсіп, 1,945 млрд АҚШ долларын құрады[100, 122].

Қазақстан жағында «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы құрылған. 2011 жылы 29 қарашада құрылған АЭА алдында Қазақстан Республикасының көрші елдермен транзиттік әлеуетін қамтамасыз ететін көлік-логистикалық және индустриялық орталық құру, халықаралық стандарттарға сәйкес отандық өнім өндіруді жолға қою, инвестициялық жобаларды жүзеге асыру үшін отандық және шетелдік инвестиция тарту, аймақтың экономикалық дамуын жылдамдату, жергілікті халықты жұмыспен қамту секілді міндеттер қойылды.

Жоба «Нұрлы жол» бағдарламасы шеңберінде іске асып келеді. Бұл бағдарлама еліміздің көлік тасымалы әлеуетінің дамуына үлкен серпін беруде. Бұған қоса Жаңа Жібек жолы экономикалық белдеуін құруға мүмкіндік береді деген үміт бар. «Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА территориясының жалпы аумағы 4591,5 гектар. Оның ішінде құрғақ порт – 129,8 гектар, логистикалық аймақ – 224,9 гектар, индустриалдық аймақ – 224,4 гектар, резервтік территория – 4012,4 гектар[135].

«Қорғас» арнайы экономикалық аймағының құрамына кіретін негізгі салалардың қатарында – «Қорғас» ШЫХО — сауда-көрме кешендерінің желісі және келіссөздер алаңын, Құрғақ порт көліктік-логистикалық кешенін, индустриялық аймақты, тұрғын үйлер орналасқан аумақ және қосалқы инфрақұрылым және перспективалы даму аумағын атауға болады.

«Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының құрамына қарайтын халықаралық ынтымақтастық нысаны - «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығының» жобасы Қытай Халық Республикасы мен Қазақстан Республикасы арасындағы 2005 жылғы 4 наурыздағы үкіметаралық келісім негізінде құрылды. Оның мақсаты логистикалық және сауда бизнесі, туризм және қонақ үй қызметтері кіретін трансшекаралық ынтымақтастық алаңын ұйымдастыру болып табылады.

Орталық Қазақстан мен Қытайдың шекарасында, Алматы облысының Панфилов ауданында (Жаркент қаласынан 36 км) орналасқан. Қазіргі уақытта «Қорғас» ШХБЮ Қазақстан Республикасының және үшінші елдердің азаматтарына іскерлік және мәдени іс-шаралар өткізуге қолайлы жағдай жасалған. Орталықта сондай-ақ шекаралық және кедендік бақылаудан өту процедураларын жеделдетуге мүмкіндік беретін заманауи өткізу пунктінде клиенттерге кедергісіз және сапалы қызмет көрсету үшін барлық жағдай жасалған. «Қорғас» ШБХО шекараның екі жағынан келушілерді қабылдайды. Шекаралас аумақта бой көтерген «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығы» іргелес жатқан көрші мемлекеттермен жан-жақты байланысты жақсартып, екі елдің арасындағы экономикалық, мәдени байланыстарды дамытып отырған «көпірге» айналған. Әсіресе, Қазақстан мен Қытай арасында экономикалық салада екіжақты мықты әріптестік орнағаны белгілі. Соның бір дәлелі ретінде арнайы экономикалық аймағының құрылғаны көпке мәлім.

«Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастық орталығының құрылуы–ҚХР мен Орта Азия мемлекеттерінің екі жақты экономикалық қатынастарын кеңейтудің, сауда-экономикалық және ғылыми-техникалық ынтымақтастығын дамытудың бастапқы кезеңі болып табылады. «Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастығы орталығы, Қорғас бекетінің негізгі құрылыс жобасы - Шанхай ынтымақтастық ұйымы аясындағы аймақтық ынтымақтастықтың үлгісі. 2003 жылы маусымда ҚХР төрағасы Ху Цзиньтао Қазақстанға жасаған ресми сапарының барысында Қазақстан Президенті Назарбаевпен шекаралық ынтымақтастықтың халықаралық орталығын құру туралы келісімге келді. 2004 жылы 24 қыркүйекте Қазақстан Республикасының президенті Н.Назарбаев Іле аймағына жасаған сапары кезінде екі ел үкіметтері арасында Құлжа қаласында «Қытай-Қазақстан Қорғас халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығын құру туралы негіздемелік келісімге» қол қойылды. 2005 жылғы қаңтар-наурыз аралығында Қытай мен Қазақстан сарапшылары екі ел арасындағы ынтымақтастық орталығының негізгі құқықтық базасының алдын-ала аяқталғанын білдіретін Қытай-Қазақстан «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының қызметін басқару туралы келісімін» құрды. 2005 жылдың 4 шілдесінде Қытай Халық Республикасының Төрағасы Ху Цзиньтао Қазақстан Республикасына сапармен келді және екі ел үкіметі «Қытай Халық Республикасы мен Қазақстан Республикасы арасындағы «Қытай-Қазақстан Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін басқару туралы келісімге» қол қойып, ынтымақтастық орталығын салуға бастамашы болды. Келісімге сәйкес, ынтымақтастық орталығы Қытай мен Қазақстан шекарасы арқылы 4,63 шаршы шақырым аумаққа біріктірілген және екі жақ бірлесіп жабық басқаруды жүзеге асырады. Олардың ішінде Қытай бөлігі - 3,43 шаршы шақырым, ал қазақстандық бөлігі - 1,2 шаршы шақырым. Ынтымақтастық орталығының қытайлық және қазақстандық бөліктері елдің қарауында. Ынтымақтастық орталығының қытайлық бөлігінің уәкілетті басқару ұйымы - Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық

ауданының халықтық үкіметі, ал қазақстандық бөлігінің басқару ұйымы - ҚР Индустрия және сауда министрлігі. 2006 жылғы 17 наурызда Мемлекеттік кеңес «Қытай-Қазақстан Қорғас халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығына қатысты мәселелер бойынша мемлекеттік кеңестің жауабын» жариялады, онда ынтымақтастық орталығының және оның негізгі бағыттарының функционалды орналасуы мен преференциялық саясаты нақты көрсетілген. Осы құжат жарияланған уақыттан бастап, 2006 жылғы 3 маусымда екі елдің шекаралас аймағында Халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығының ресми түрде құрылысы басталды.

Ынтымақтастық орталығын құру Қытай мен Қазақстанның шекара маңындағы сауда саясатын және шекаралас аудандардағы экономикалық дамуды жаңа бағыттар мен жаңа идеялармен қамтамасыз ете алады. Шекара аймағының деңгейінде немесе ұлттық деңгейде болсын, Қытай-Қазақстан халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығын құру өте маңызды және практикалық қажеттілік болып табылады. 90-жылдардың басында даму кезеңін бастан өткізгеннен кейін Қытайдың шекаралас аймақтарында шұғыл түрде қаражат пен мамандарды тарту, өңдеуші және өндіруші өнеркәсіптер мен қызмет көрсету салаларын дамыту және шекаралас аймақтардағы тұрақты экономикалық дамуға қол жеткізу үшін жергілікті экономикалық құрылымды түзету қажет болды. Ынтымақтастық орталығының алаңы арқылы Қытайдың оңтүстік-шығыс жағалауындағы дамыған аудандарының экономикалық назарын Орталық Азия мен Ресейдің ірі нарықтарына тартуға, аймақаралық сауданың дамуына және инвестициялардың кеңеюіне ықпал етеді, сонымен қатар ішкі нарыққа тартылады. Тоқыма, киім, тамақ, құрылыс материалдары, тұрмыстық техника және басқа кәсіпорындардың Орталық Азия нарығына ауысуы Орталық Азия елдерімен өзара тиімді және пайдалы өндірістік үлгіні қалыптастырды.

2015 жылдың қыркүйек айында екі жақ Қорғас АЭА және Ляньюньган қаласындағы ШЫҰ халықаралық логистикалық аймағы жобаларын бірлесе дамытуға қатысты стратегиялық ынтымақтастық туралы келісімге қол қойды. Келісімге сәйкес, Пекиннің АЭА қазақстандық бөлігін қаржыландыруға 600 млн доллар тікелей инвестиция бөлу қарастырылған. Құжат ҚХР жариялаған Жібек жолы экономикалық белдеуінің стратегиясына толық сәйкес келеді. Бұл жобаны іске асырудың нақты қадамдары әлі жарияланбады.

«Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының жұмыс қызметі, Қорғаста екінші теміржол желісінің іске қосылуы Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастықты кеңейтуге қосымша мүмкіндіктер туғызады. Бұл туралы Пекинде ҚазАқпарат тілшісіне берген сұхбатында Қытайдың Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы халықтық үкіметі төрағасының орынбасары Ши Даган айтты. Ши Даганның айтуынша: «Шыңжаң Қытай мен Еуразия елдерін, әсіресе Қытайды көрші мемлекеттермен байланыстыратын маңызды көпір. Шыңжаң Қытайдың ішкі нарығына шығуға «қақпа» ретінде қызмет етеді, оның сыйымдылығы 1,3 миллиард адам. Шыңжаңнан экспортталатын өнімдерінің шамамен 70% -ы

ішкі Қытайдан келеді, ал көршілес елдерден әкелінетін өнімдердің шамамен 70%-ы Қытайдың ішкі аудандарына жөнелтіледі». «Қазақстан Қытайдың Шыңжаң автономиялық республикасының маңызды сауда серіктесі болып табылады, соңғы жылдары өзара инвестициялар артып, көлік ағындары күшейе түсті. Бүгінгі таңда «Қорғас» ШЫХО-ның жұмысымен екіжақты ынтымақтастықтың үлкен перспективалары көрінеді. Нұрсұлтан Назарбаев пен Ху Цзиньтаоның қосқан үлесінің арқасында Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастыққа жаңа серпін берген «Қорғас» ШЫХО құрылды. Бұл жоба трансшекаралық ынтымақтастықты кеңейту үшін үлкен маңызға ие, өйткені бұл біздің елдеріміздің іскер топтары өкілдерінің сауда байланыстары үшін жақсы алаң. Мұндағы қазақстандық және қытайлық кәсіпорындар ең жақсы өнімдерді жарнамалай алады, бірлескен кәсіпорындар құру және өзара инвестициялар туралы делдалсыз іскерлік келіссөздер жүргізе алады », - деді Ши Даган мырза [136].

«Қорғас» шекара маңы халықаралық ынтымақтастығы орталығы-екі елдің арнайы сауда-экономикалық аймағы және трансшекаралық мұнай құбырын тарту жөніндегі ынтымақтастық жөніндегі жобадан кейін Қытай мен Қазақстан арасындағы стратегиялық ынтымақтастықтың екінші ірі жобасы болып табылады. Қазақстан тарапы «Қорғас» ШЫХО жобасына 382 млрд. теңге салуды жоспарлап отыр, қазіргі уақытта 15 млрд. теңге игерілді. Қазақстан Үкіметі 2020 жылға қарай «Қорғас» шекара өткелі арқылы тасымалданатын Қытай мен Еуропа арасындағы жүк айналымының 170 миллион тоннаға жететініне және Қазақстан арқылы контейнерлік транзиттің көлемі 1,7 миллион тоннаға жететініне сенімді. Сарапшылардың есебінше «Қорғастың» ашылуы тек Қазақстанға ғана тиімді емес. «Аймақ ең алдымен Қытай инвесторларына және осы елден көлік ағындарына есептелген, - дейді сарапшы Марк Гойхман. – Қазақстан үшін бұл салыстырмалы түрде аз инвестициялық шығынмен болашақта қуатты өндірістік және транзиттік кірістер алуға жақсы мүмкіндік» [137]. Ресей стратегиялық зерттеулер институтының сарапшылары да осы пікірді ұстанады. Олар «Қорғас» өңірлік деңгейдегі негізгі сауда және транзиттік порталға біртіндеп айналатынын атап өтті. Олардың айтуынша: «Бірінші кезекте бұл транзит көлемін арттыруға қатысты болады. Бұл біздің экономикалық аймақтың логистикалық және индустриялық аумағын дамытуға және олардың жобаларының қосылған құнын арттыруға тікелей әсер етеді. Бұл сондай-ақ жаңа жұмыс орындарын құруды және жаңа технологияларды тартуды білдіреді. Сондай-ақ Қазақстан мен Қытай арасындағы автожол транзиті үшін мүмкіндіктер арта түсуде. Бұл жеткізу тізбегінің айналасында көптеген жұмыс орындарын құруға көмектеседі. Алайда, тартылған технологиялар еліміздің басқа өңірлерінде бизнесті дамытуға, сондай – ақ жергілікті сарапшылардың құзыретін арттыруға көмектеседі».

Қазақстан мен Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы арасындағы трансшекаралық қатынастар ҚХР мен ҚР арасындағы тату көршілік қарым-қатынастарды нығайтудың аясында дамуда. Теңізден ең алыс жатқан Қытай

провинциясы мен Қазақстан арасындағы саяси, экономикалық, әскери-техникалық және мәдени ынтымақтастықты кеңейту үшін құқықтық база құрылды. Бұл ретте қазіргі Шыңжаң барлық аталған салалардағы екіжақты қарым-қатынастар үшін транзиттік және дербес мәнге ие, бұл географиялық жақындығы мен жалпы шекараның ұзындығымен түсіндіріледі. Шыңжаң арқылы Қазақстанның Қытайдың ішкі және экономикалық дамыған теңіз маңындағы аудандарына, сондай-ақ Солтүстік-Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне шығу мүмкіндігі бар. Бұл Шыңжаң мен Қазақстанның, сондай-ақ Шыңжаңның Орталық Азияның басқа мемлекеттерімен экономикалық интеграциясы үшін берік негіз бола алады. Алайда, экономикалық ынтымақтастық мүмкіндіктерінің көп бөлігі өкінішке орай, іске асырылмаған, сонымен қатар, егер іске асырылса, алынған пайда елдер арасында біркелкі бөлінбеген.

Осы ынтымақтастық процесінде экономикалық тұрғыдан ең көп пайданы Қытай, дәлірек айтқанда ШҰАА алғанын атап өткен жөн. Қазақстан Республикасында тоқыма және жеңіл өнеркәсіп тауарларына деген тұрақты сұраныстың, сондай-ақ ұсақ көтерме саудасымен айналысатын жеке саудагерлердің есебінен қаржы ресурстарының ағынының арқасында Шыңжаңда тиісті өндіріс пен инфрақұрылымның пайда болуы мен белсенді дамуы үшін өте қолайлы жағдайлар жасалды. Бұдан басқа, Орталық Азиядан және Қазақстаннан шикізат импортына байланысты Шыңжаң өз дамуы үшін, сондай-ақ осы ресурстарды дамыған елдерге қайта сату үшін (өңделген түрде) бірегей мүмкіндіктер алды. Қазақстан Республикасы Қытаймен экономикалық ынтымақтастық арқылы тұрғындарды жұмыспен қамту үлесін арттыруға мүмкіндік алды. Алайда тұтастай алғанда, Қазақстан Қытаймен жасалған сауда-экономикалық байланыстары арқылы, немесе «Бір белдеу-бір жол» жобасы бойынша жасаған іскерлік қатынастары арқылы ел экономикасын көтеруі, халық тұрмысын жақсартуы айтарлықтай байқала қойған жоқ. Қазақстан шикізат экспорттау күйінен де арыла қойған жоқ. Өйткені елде жаңа индустриалдық-технологиялық өндіріс жүйесі қалыптаспады. Сондықтан Қытай сияқты алып елдердің өнімдері отандық базарды басып тұрған жайы бар. Бұл жағдайды өзгерту үшін ұзақ мерзімдік мемлекеттік бағдарлама қажет деп санаймыз. Дегенмен, соңғы жылдары ҚХР-дың «Бір белдеу – бір жол» жобасының іске асырылуы шекара аймағының халықаралық байланыстардағы маңызын біршама көтере түсті.

Сонымен, Қытайдың солтүстік-батыс шекара өңірі мемлекеттің ең үлкен, стратегиялық маңызы зор, ірі транзиттік бағыттар тоғысқан, сыртқы саудасы мен шекара маңы трансшекаралық сауда қатынастары дамыған айрықша экономикалық, шекара бойы ынтымақтастық аймаққа айналды.

Жоғарыдағы пайымдаулардан, екі елдің шекара өңірінде орналасқан еркін экономикалық аймақтардың шекара бойындағы саяси және халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда атқарып отырған маңызды рөлін көруге болады.

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚХР-дың ұлттық аймақтарының экономикалық тарихы, әсіресе шекара аймақтарының әлеуметтік экономикалық даму жағдайы Отандық тарихнамада өте аз зерттелген тақырыптардың бірі. Бұл зерттеу жұмысы осы салаға жасалған алғашқы ізденіс. 1949 жылы ҚХР үкіметі құрылғаннан кейін бүкіл Қытайдың саяси экономикалық және мәдени жүйесі түбегейлі өзгертіліп, социалистік жүйе орнатылды. Бұл өзгеріс Шыңжаңды да қамтыды. Шыңжаңдағы отырықшы және көшпелі мал шаруашылығымен айналысатын аудандарға социалистік реформалар жүзгізілді. Реформа алдымен дәстүрлі жер меншігі қатынастарына өзгерістер жасады. Жер - мемлекет меншігіне айналдырылды.

Партия басшылығы мен жергілікті билік 1952 жылы басталған жер реформасы барысында бірқатар жетістіктерге қол жеткізді. Шараға жергілікті бұқара халық пен ұлттық кадрлар тікелей атсалысты. Жер реформасына дейін жергілікті халықтың 4.6% құрайтын жер қожайындарының қолында пайдалы жер көлемінің 31% шоғырланған болатын, ал халықтың 52% құрайтын кедей, орташа тұрмыстағы шаруаларға бар болғаны 15% тиесілі еді. Реформа кезінде 1 млн 145 мың му жер телімі тәркіленіп, 28107 үй қожалығындағы 120 340 жері жоқ немесе жері аз шаруаларға бөліп берілді, әр адам басына шамамен 9 му жерден тиді.

ҚХР-ғы аграрлық реформаның екінші кезеңі мал шаруашылық аймақтарда жүзгізілді. Шыңжаңның мал шаруашылығы негізінен солтүстік-батыс шекара өңіріндегі таулы аймақтарда, және оған іргелес жатқан далалық өңірге

орналасқан. Реформа өңірдегі мал шаруашылығының сипатын түбегейлі өзгертті.

ҚХР-да 1953 жылдан басталған Бірінші бесжылдық жоспар Солтүстік-батыс шекара өңірінде де сәтті жүргізіліп, болжанған бірқатар жетістіктерге қол жеткізілді. Біріншіден, социалистік қайта құру міндеті толығымен орындалды. 1953 жылдан 1957 жылдың сәуір айына дейін жүргізілген ірі 3 социалистік қайта құру барысында Шыңжаңда ауыл шаруашылығы өнімін өндіретін 529 кооператив құрылып, оған үш аймақтан 90.4% отбасы мүшелікке өткен. Мал шаруашылығымен айналысатын 641 кооператив немесе мемлекеттік-жекеше серіктес мал фермалары құрылған.

Екіншіден, бірқатар кәсіпорындар ашылды немесе қалпына келтірілді, өндіріс қуаты артты.

Үшіншіден, ауыл шаруашылығы саласында егіс алқабы 1 млн му аумаққа кеңейтілді, оның ішінде астық өнімдерін өсіретін алқаптың көлемі 700 мың му болды. Тиісінше астық өнімділігі де артып, 1952 жылмен салыстырғанда 7.6% -ға; мақта 3,5 есе, майлы дақылдар көлемі 51% өскен.

Төртіншіден, транспорттық инфрақұрылым құрылысы бойынша, Бірінші бесжылдық соңына қарай, жаңа салынған, жөндеуден өткен тас жолдардың ұзындығы 4400 шақырымнан асқан, атқарылған жұмыстардың көлемі 1952 жылмен салыстырғанда 97.78% артып, әр жылғы орташа өсім 14.6% құраған.

1958 жылы Қытайда «Үлкен секіріс» қозғалысы басталды. Осы жылы күзде, ҚКП Орталық комитеті «Ауыл-қыстақтарда Халық коммунасын құру туралы қарар» қабылдады. Орталықтың шешіміне сәйкес, бүкіл Шыңжаң секілді Іле-Қазақ автономиялық облысында да ертеректе құрылған ауыл шаруашылығы кооперативтерінің негізінде халық коммуналарын құру қолға алынынып, күштеу арқылы екі айдың ішінде коммуна құруды аяқтады. 1950-ші жылдардың басында ауыл-қыстақ тұрғындарына бөлініп берілген жер телімдерін, мал-мүлік, бау-бақша, өндіріс құрал-жабдықтарын Коммунаның меншігіне тапсыруға міндетті болды. Сонымен Коммуна мүшелеріне арналған асханалар ашылып, олар ортақ қазаннан тамақтанатын болды. Ежелден кең далада көшіп-қонып еркін жүрген қазақ халқы да коммуна тәртібіне көнуге мәжбүр болды. Халық коммунасының құрылуы жеке шаруашылықтардың экономикалық тәуелсіздігін жойды.

Шыңжаңда құрылған өндірістік-құрылыс корпусы («新疆生产建设兵团») өлкенің шекара аймақтарын негіз етіп орналастырылды. Бұл жартылай әскери міндет атқаратын құрылымның шекара өңіріндегі саяси міндеті – қоғам қауіпсіздігін сақтау болды. Олар Орталық үкіметке және Шыңжаңдағы басқармасына бағынады. Бүгінгі таңда корпус құрамында 14 дивизия, 174 ауыл-қыстақтарда шаруашылық бірлестіктері, 4391 өндірістік, құрылыс, транспорт, коммерциялық мекемелер бар, сондай-ақ, ғылыми зерттеу, білім беру, мәдениет, денсаулық сақтау, спорт, қаржы, сақтандыру және заң секілді әлеуметтік салаларда да өз өкілдіктері жұмыс істейді. Корпус құрамында ресми тіркеуде 2 млн-нан аса адам бар.

Жалпы алғанда, қарастырылған кезеңде, шекара өңірінің саяси, әлеуметтік-экономикалық, білім және мәдениет, денсаулық сақтау жүйесі түбегейлі өзгеріске ұшырады.

Ал қытай көлемінде жүргізілген «үлкен секіріс», «халық коммунасын құру», «мәдени революция» сияқты саяси науқандар, алғашқы әлеуметтік-экономикалық қайта құрулардың нәтижесінде қол жеткен бірқатар жетістіктердің жойылуына әкеп соқты. Қытай қоғамы ауыр дағдарысқа тап болды.

1978 жылы желтоқсан айында Пекинде өткен ҚКП ОК XI шақырылымының 3-пленумында қабылданған «реформа және ашықтық» саясаты қытай қоғамын дағдарыстан дамуға бастады.

Реформа барысында ҚХР үкіметі еркін экономикалық аудандар құру арқылы өндірісті қарқынды дамыту саясатын қолданды және одан зор табыстарға қол жеткізді. Қытайдың оңтүстік-шығыс теңіз жағалауында құрылған еркін экономикалық аймақтардың тәжірибесін, орталық және батыс өңірлерге қолданды. 2000 жылы Қытай «Батысты қауырт игеру» бағдарламасын бастады. Осы бағдарлама бойынша мемлекет ресурстарға бай батыс өңірлерінің инфрақұрылымы мен өндіруші өнеркәсібін дамытуға елеулі инвестициялар салды, оның үстіне шығыс провинцияларынан шетелдік компаниялар мен Қытай корпорацияларының инвестицияларын тартты.

Батыс аймақты кеңінен игеру саясаты Қытайдың артта қалған ішкі провинцияларын дамыту моделі болып табылады. Қытай үкіметінің Шыңжаң үшін таңдаған даму моделі Шығыс провинцияларының Стратегиясынан да, Батыстың Стратегиясынан да ерекшеленеді. Шыңжаңның дамуы Шығыс провинциялары мен Батыстың дамуының орта кезеңінде басталды - ол 90-жылдардың басында құрылды және бірнеше стратегиялық желілер бойынша жүрді:

- 1) Орталық Азияның жаңадан құрылған мемлекеттерімен ынтымақтастықты жолға қою, шекара маңындағы сауданы дамыту;
- 2) Магистральдық құбырлар салу және Қытайдың Орталық және шығыс провинцияларына ШҰАА көмірсутектерін жеткізу;
- 3) Өндірісі Шыңжаңда тиімді ауыл шаруашылығы өнімдерін анықтау және оларды өндіру мен өңдеуді дамыту (мақта, жеміс-жидек, көкөніс, қант қызылшасы, құлмақ), ауыл шаруашылығы технологияларын дамытуға инвестиция тарту.

Осы стратегиялық бастамалардың нәтижесінде Орталық үкімет Шыңжаңда айтарлықтай жетістіктерге жетті: шекаралық сауда көлемі 1990 жылдан 2004 жылға дейін 14 есе өсті (410 млн.доллардан 5,6 млрд. дейін), Қазақстан Шыңжаңның негізгі сауда әріптесіне, ал Шыңжаңның өзі "Қытайдың Орталық Азияға шығатын терезесіне" айналды. Шекара өңірінде «ашықтық стратегиясын» жүзеге асыру жоспарына сәйкес құрылып жатқан «ашық қалалар», «ашық порттар» және Арнайы экономикалық аймақтардың қызметі, өңірдегі халықаралық саяси-экономикалық байланыстардың еселеп артуында маңызды фактор болуда.

Шыңжаңды қаруырт игеруді жүзеге асыру барысында сыртқы сауда байланыстары дамыды. Қазақстан Шыңжаңның негізгі сауда әріптесіне, ал Шыңжаңның өзі «Қытайдың Орталық Азияға шығатын терезесіне» айналды. Шекара өңірінде «ашықтық саясатына» орай құрылып жатқан «ашық қалалар», «ашық порттар» және Арнайы экономикалық аймақтар, өңірдегі халықаралық саяси-экономикалық байланыстардың еселеп артуында маңызды фактор болуда. Әсіресе, «Қорғас» еркін экономикалық аймағы мен Қазақстан тарапынан құрылған «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы, Қытай мен Қазақстанның сыртқы сауда байланыстарын артырып қана қоймай, Орта Азия, Ресей және Кавказ елдерімен халықаралық сауда байланыстарын дамытуға қолайлы шарт-жағдай жасады.

2000-2002 жылдары 8,2 - 8,7% диапазонында болған экономикалық өсудің жылдық қарқыны, 2003-2006 жылдары 11% - ға дейін өсті (диапазоны 10,9% - дан 11,4% - ға дейін). Жан басына шаққандағы жалпы өңірлік өнім осы уақыт ішінде екі еселенді (жылына бір адамға 7,4-тен 14,8 мың юанға дейін) және батыс Қытайдың 12 провинциясы мен автономды аудандары арасында ең жоғары болып табылады.

Шыңжаңның дамуы – Ішкі Қытайдағы 19 қала мен провинцияларының жан-жақты көмегімен жүзеге асып келеді. Әрине, бұл ҚКП-ның Батыс аймақты игеру, Шыңжаңды қауырт игеру саясатында берілген салықтық және басқа да жеңілдіктердің арқасында жүзеге асты. Сонымен қоса, соңғы жылдары Қытайдың «Бір белдеу-бір жол» жобасының іске асырылуы да Шыңжаңның және шекара аймақтарының әлеуметтік экономикалық дамуына зор ықпал жасады.

Шыңжаңның шекара өңірінде орналасқан аудандарының әлеуметтік инфрақұрылымының жақсаруы, өлкенің, тіпті, жалпы Қытайдың сауда-экономикасының қарқынды дамуына негіз қалады.

Шыңжаңның сыртқы саудасы шекара маңы сауда қатынастарымен тығыз байланысты. Соңғы жылдардағы Шыңжаңның сыртқы саудасының тең жартысы шекара маңы сауда-саттығының үлесіне тиеді. Өйткені Шыңжаңның географиялық орналасуы оның Орта Азия елдерімен тығыз сауда-экономикалық қарым-қатынас орнатуына қолайлы болуымен ерекшеленеді.

Халықаралық жаңа магистральдардың құрылысы мен олардың қолданысқа берілуі, елдің батыс өңірлерін қауырт игеруде маңызды рөл атқарды. Трансұлттық мұнай-газ құбырларының тартылуы, әсіресе Түркменстаннан бастау алып, Өзбекстан, Қазақстан арқылы Қытайға газ тасымалдайтын «Орта Азия – Қытай» газ құбырын салу жобасының жүзеге асырылуы, аймақтағы халықаралық байланыстарды нығайта түсті.

Орта Азия аймағындағы елдердің негізгі сауда серіктесіне айналған Шыңжаңда транспорттық-инфрақұрылымдық желінің кеңейтілуі, Орта Азия мен Қытай арасындағы байланыстарды тіпті де дамыта түсті. Шыңжаң өзі 167 мемлекет және аймақтармен сауда-экономикалық байланыс орнатты. Мұның өзі инфрақұрылым жүйесін жетілдірудің арқасында сыртқы сауда-экономикалық байланыстарының дамығанын көрсетеді. Бұлардан солтүстік-

батыс шекара аймағының халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда атқарып отырған маңызды рөлін көруге болады.

Жалпы, халықаралық экономиканың дамуына шекара өңіріндегі еркін экономикалық орталықтардың ықпалы ерекше. Мұны Қорғас еркін экономикалық аймақ мысалынан толық аңғаруға болады. Қытай шекара бойындағы халықаралық бақылау-өткізу бекеттерін, ашылған ерекше экономикалық аудандарды, индустриалдық парктерді, халықаралық ынтымақтастық орталықтарын, инфрақұрылымдық жүйелерін заман талабына сай жабдықтады. Бұл іс жүзінде Қазақстанның еркін экономикалық аудандар ашуына, Қытаймен, тіпті Шығыс Азия елдерімен сауда-экономикалық байланыстарын дамытуға белсенді ықпал жасады деп санаймыз. Бүгінгі таңда, Қытайдың солтүстік-батыс шекара аймағында халықаралық сауда-экономикалық байланыстарды дамытуға кешенді негіз қаланды. Сәйкесінше, Қазақстан аумағында да еркін экономикалық аймақтардың қалыптасуы - ел экономикасының әлемдік жаһандану жүйесіне қосылғандығын көрсетеді.

ҚХР-дың шекара аймағын дамыту, әсіресе Қазақстанмен шектесетін шекара аймағындағы әлеуметтік-экономикалық даму саясаты, жетпіс жылдан бері жүргізіліп келе жатқан кешенді саясат. Бұл саясаттың сауда-экономиканы дамытумен қатар, оның саяси және шекара қорғанысын нығайту маңызы да айрықша. Сондықтан Қазақстан да қытайлық тәжірибеге негізделе отырып, сәйкесінше шекара аймақтарының, әсіресе Қытаймен шектесетін аймақтарының әлеуметтік-экономикалық, инфрақұрылымдық жүйесін дамытумен қатар, шекара аймақтарында тұрғындар санын көбейту арқылы шекара қорғанысын нығайтуы қажет деп санаймыз.

Тұтастай алғанда, Қытайдың Шыңжаңдағы экономикалық және ұлттық саясаты сәтті болғанын және өңірдің тұрақты дамуына алып келгенін атап өтуге болады. Қытайдың шығысынан географиялық және мәдени жағынан оқшауланған, Орталық Азия мемлекеттерімен шекаралас орналасқан және аз санды ұлттар тұратын аймақты дамытудағы Қытайдың осындай тәжірибесі әлемнің басқа мемлекеттері үшін пайдалы болуы мүмкін.

ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР:

1. 中国共产党伊犁哈萨克自治州简史（1939.3—2001.3）。-北京：中共党史出版社，2015。-460 页。(ҚКП Іле-Қазақ автономиялық облысының қысқаша тарихы)
2. Вардомский Л. Б. Приграничное сотрудничество: механизмы, факторы и тенденции развития // Проблемы приграничных регионов России / Под ред. д.г.н. Ю.Г. Липеца. -М., 2004. – 328 с.
3. Колосов В. А. Теоретическая лимнология: новые подходы // Международные процессы. –М., 2003. № 3. –С.44-50.
4. Политика национальной автономии в КНР. [Интернет ресурс]: <https://www.kazedu.kz/referat/170548/3> 10.09.2019.
5. Синьцзян-Уйгурский автономный район. –Алма-Ата: «Боевое знамя», 1980. - 183с.
6. Баженова Е., Островский А. Синьцзян-новый облик древнего Шелкового пути. –Алматы, 2012. -413с.
7. 新疆维吾尔自治区第四次人口普查手工汇总资料。-乌鲁木齐：新疆人民出版社，1991.3
8. Алдабек Н.Ә. Тарихы талқыға толы Шыңжаң. –Алматы:Қазақ университеті, 2003. -432 бет.
9. Алдабек Н.А. «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте казахстанско-китайских отношений на современном этапе. // Building the Belt

- and Road: Connection, Innovation and Sustainable Development of Silk Road Think Tank Association Conference. Shenzhen, China, February 22-24, 2016.
10. Алдабек Н.А., Бектурганова П.Е., Сериккалиева А.Е. Модернизация Китая и Казахстан /отв. ред.-сост. П. Е. Бектурганова. /КазНУ им. аль-Фараби. - Алматы: Қазақ ун-ті, 2014. – 347 с.
 11. Кәріпжанов Ж., Мұқаметханұлы Н. Қытайдың сыртқы саясаты және Қазақстанмен қатынасы (2000-2010 жылдар). –Алматы: Қазақ университеті, 2013. -254 бет.
 12. Мұқаметханұлы Н. Дипломатиялық қатынастар және қытайтану мәселелері: Монографиялық зерттеулер. –Алматы: «Тарих тағылымы», 2010. -204 бет.
 13. Мұқаметханұлы Н. XX ғасырдағы Қытайдың тарихи үрдісіндегі қазақтардың әлеуметтік дамуы: Оқу құралы.- Алматы: Қазақ университеті, 2006. – 168 бет.
 14. Сыроежкин К.Л. Казахи в КНР: очерки социально-экономического и культурного развития. –Алматы: Ин-т развития Казахстана, 1994. -118 с.
 15. Сыроежкин К.Л. Современный Синьцзян и его место в казахстанско-китайских отношениях. –Алматы: Фонд Евразии, 1997. -239с.
 16. Сыроежкин К.Л. Казахстан-Китай: от приграничного сотрудничества к стратегическому партнерству: монография. -В трех книгах. Книга 1. В начале пути. - Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. — 336 с.
 17. Сыроежкин К.Л. Казахстан-Китай: от приграничного сотрудничества к стратегическому партнерству: монография. -В трех книгах. Книга 2. В формате стратегического партнерства. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. – 384 с.
 18. Сыроежкин К.Л. Казахстан-Китай: от приграничного сотрудничества к стратегическому партнерству: монография. -В трех книгах. Книга 3.Сборник документов. –Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. -524с.
 19. Сұлтанов Қ. Мүдделер тоғысы. Жолсапар жазбалары. –Астана: Елорда, 2003. -256 бет.
 20. Надыров Ш.М. Синьцзян-Уйгурский автономный район в динамике экономических и политических отношений РК и КНР// Казахстан-Спектр. – Алматы, 2006. №1. –С.14-25.
 21. Изимов Р.Ю. Торгово-экономические аспекты сотрудничества Казахстана и СУАР КНР. http://cc-sauran.kz/rubriki/economika/41-kazakhstan_china.html 26.03.2013.
 22. Изимов Р. Социально-экономическая ситуация в СУАР КНР: новые тенденции. [ru.chinaxinjiang.cn/06/01/201308/t20130823_397336 htm](http://ru.chinaxinjiang.cn/06/01/201308/t20130823_397336.htm)
 23. Кенесбекова К.К. Взаимоотношения Республики Казахстан с Китаем на примере СУАР. <https://articlekz.com/article/7299> 2012.
 24. Алшимбаева Д.У., Мырзахметова А.М., Еримпашева А.Т. Трансграничные связи сопредельных государств в контексте развития приграничных территорий: теоретический аспект (на примере Казахстана и Китая)//Экономика: Стратегия и практика. -2020. -№1(15). –С.153-164.
 25. Журсунова М., Хасенова А.К. Актуальные вопросы приграничного сотрудничества Республики Казахстан и Китайской Народной

- Республики//Сборник материалов с конференции «Вклад молодых исследователей в индустриально-инновационное развитие Казахстана», 2010. <https://articlekz.com/article/6639> 21.10.2018.
26. Нурланова Н.К. Особенности и механизмы развития экономики приграничных территорий: мировой опыт и Казахстан. [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-i-mehanizmy-razvitiya-ekonomiki-prigranichnyh-territoriy-mirovoy-opyt-i-kazahstan/viewer> 12.03.2015.
 27. Хаджиева Г.У. Место Синьцзян-Уйгурского автономного района в новой региональной стратегии КНР//Мир большого Алтая. -2016. -№2. –С.403-410.
 28. Кукеева Ф.Т., Дюсебаев Д.К., Ордабаев А.К., Утегенова М.А. Теоретические аспекты китайской инициативы «Пояс и путь». Қарағанды университетінің хабаршысы. «Тарих. Философия» сериясы. № 2(98)/2020, 111-122 беттер.
 29. Омарова М.А. Орталық Азия мен Қытай арасындағы байланыстар (1992-2010)/Монография. – Алматы: Қазақ университеті, 2011. – 340 б.
 30. Жекенов Д.Қ. Қытай Халық Республикасы «төртінші буын» басшыларының сыртқы саясаты (2003-2013жж.)/Монография. –Алматы: Қазақ университеті, 2017. -182 б.
 31. Яковлев А.Г. Аграрные отношения и аграрная реформа в провинции Синьцзян (1949-1953)//Ученые записки Института востоковедения. Т.П. М., 1955.
 32. Котов К.Ф. Местная национальная автономия в Китайской Народной Республике. На примере Синьцзян-Уйгурской автономной области. –М.: Госюриздат, 1959. -198с.
 33. Яковлев А.Г. Решение национального вопроса в Китайской Народной республике. –М.: Изд. восточной лит-ры, 1959. -110с.
 34. Рахимов Т.Р. Судьбы неханьских народов в КНР. –М.: Мысль, 1981. - 157 с.
 35. Шевель И.Б. Аграрный вопрос и его разрешение в Синьцзяне: Автореф. канд. дис. экон. наук. –Москва, 1954. -16с.
 36. Хакимбаев А. А. Национальная политика маоистов в Синьцзяне (1949-1969 гг.) [Текст]. – Москва: Наука, 1973. - 21 см. - (Специальный бюллетень/ АН СССР. Ин-т востоковедения; № 9 (148)). 1. - 1973. - 173 с.
 37. Великодержавная политика маоистов в национальных районах КНР [Текст] / [Редкол.: М. И. Сладковский (отв. ред.) и др.] ; Ин-т Дальнего Востока АН СССР. - Москва : Политиздат, 1975. - 126 с.
 38. Потапов В.И. Экономическая политика руководства КНР в национальных районах //В кн.: Маоизм и национальный вопрос. –М.: ИДВ, 1980. -67-80.
 39. Социально-экономический строй и экономическая политика КНР 1949-1975 [Текст] / [С.А. Воеводин, Л.А. Волкова, Г.В. Жданов и др. ; Отв. ред. М.М. Никольский]. - Москва : Наука, 1978. - 261 с.
 40. Моисеев В.А. Синьцзян в советско-китайских отношениях (1917–1987 гг.). -Алма-Ата: Общество «Знание», 1988. -18с.
 41. Омельченко О.А. Экономическое развитие Синьцзяна в 1949-1978 гг.: Автореф. канд. дис. истор. наук. –Томск, 2000. -25с.

42. Афанасьева Е.А. Синьцзян-уйгурский автономный район во внутренней политике Китая (1991-2006 гг.): Автореф. канд. дис. истор. наук. –Томск, 2007. –28с.
43. Бондаренко А.В. Проблемы и перспективы развития Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР в начале XXI в.: Автореф. канд. дис. полит. наук. – Москва, 2007. –30с.
44. Дикарев А.Д. Демографические проблемы национальных меньшинств Китайской Народной Республики. - М.:Восточная литература, 1996. -176с.
45. Кранина Е. Проблемы развития животноводства и водных промыслов в Китае// Проблемы Дальнего Востока. –1996. -№6. -С.34-44.
46. Минаков Ю. В.Роль государственного сектора в сельском хозяйстве КНР (1958-1975гг.): Автореф. канд. дис. экон. наук. — М., 1979. —18 с.
47. Островский А. В. Синьцзян: от Турфана до Кашгара: Программа освоения зап. районов в действии) // Пробл. Дал. Востока. -2006. -№ 2. -С. 92 -100.
48. Кондрашова Л.И. Социально-экономические и демографические аспекты освоения западных районов Китая на примере Синьцзяна//Китайская Народная Республика в 2002г. –М., -2003. –С. 126-132.
49. Александрова М.В. Сибирь и Синьцзян: возможности и направления взаимодействия//Вестн. науч. информ./РАН. Ин-т междун. полит. и экон. исследований. -2001. -№11. –С.67-82.
50. Баженова Е.С. Синьцзян и новые горизонты Великого Шелкового пути//Пространственная экономика. -2011. -№2. –С.137-145.
51. Фролова Ю.В. Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии//Проблемы национальной стратегии. -2014. -№4(25). –С.65-85.
52. Пшенцов П.С. Влияние экономического развития периферийного района на изменение социально-религиозной ситуации на примере СУАР КНР//Современные проблемы науки и образования. -2007. -№5. –С.127-132.
53. Новичков В.С. Основные направления национальной политики в СУАР КНР после 2000 г.//Вестник Томского государственного университета. -2017. - №424. –С.116-122.
54. Рыжова Н. П. Развитие окраинных регионов КНР: роль «приграничного пояса открытости// Пространственная экономика. -2008. -№ 4. -С. 36-59.
55. Рыжова Н. П. «Политика открытых дверей» в приграничных регионах КНР//Полития: Анализ. Хроника. Прогноз(Журнал политической философии и социологии политики). -2008. -№4. –С.95-104.
56. Савкович Е.В., Данков А.Г. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров//Сравнительная политика. -2011. -№4, том:2. –С.98-108.
57. Ван Чаолинь, Савкович Е.В. Формирование пояса развития в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР в начале 2010-х гг.// Вестник Томского государственного университета. История. -2018. -№ 55. -С. 94-99.

58. Су Ли, Макеева С.Б. История регионального развития приграничных районов Китая (опыт проектных исследований китайских ученых)//Sciences of Europe. -2019. -№39-3. –С.55-58.
59. Глазунов Д.А. Позиция регионального руководства относительно политики открытия Синьцзяна (конец 1980-х —начало 1990-х гг.)// Известия Алтайского государственного университета. -2018. -№ 5(103). -С. 100-103. URL: <http://izvestiya.asu.ru/article/view/%282018%295-17>. 24.12.2017.
60. McMillen Donald. The Chinese communist power and policy in Xinjiang, 1949-1977. - Boulder, 1979.
61. Benson, Linda. National Minority Policy in the Sinkiang-Uighur Autonomous Region: 1949-1974. Open Dissertation Press, 2017. <https://www.amazon.in/National-Minority-Policy-Sinkiang-Uighur-Autonomous/dp/1361410213>
62. N. Light. Qazaqs in the Peoples Republic of China: The Local Proccses of History. https://www.academia.edu/1001795/qazaqs_in_the_people_s_republic_of_china_the_local_processes_of_history 16.05.2016.
63. Stanley Toops. Demographics and Development in Xinjiang after 1949. East-West Center Washington Working Papers, No. 1 <https://www.eastwestcenter.org/publications/demographics-and-development-xinjiang-after-1949> 05.2004.
64. Altay Atli. Role Of Xinjiang Uyghur Autonomous Region In Economic Security Of China – Analysis. <http://www.eurasiareview.com/03012016-role-of-xinjiang-uyghur-autonomous-region-in-economic-security-of-china-analysis/3.01.2016>.
65. ShanWei. Weng Guifen. China’s New Policy in Xinjiang and its Challenges. <https://www.scribd.com/document/340729295/ART-China-s-New-Policy-in-Xinjiang-and-its-Challenges-pdf> 15.04.2016.
66. Susan W.K.Wong-Tworek.China’s economic development plan in Xinjiang and how it affects ethnic instability. <https://www.smashwords.com/books/view/686217> 29.11.2016.
67. 刘世庆。中国西部大开发与经济转型。-北京：经济科学出版社， 2003。 -342页。
68. 史海泉。土地改革与乡村变迁：以西北边疆为视角。-北京：中国政法大学出版社， 2014.9
69. 刘以雷。西部大开发与新疆跨越式发展。-北京：社会科学文献出版社， 2011.7
70. 王永静。西部大开发战略实施效果评价及后续政策研究（以新疆为例）。-北京：经济管理出版社， 2017.1
71. 朱培民， 王宝英。中国共产党治理新疆史。-北京：当代中国出版社， 2015。
72. 厉声， 李国强。中国边疆史地研究综述。-哈尔滨：黑龙江教育出版社， 2002。

73. 孙慧。新疆扩大向西开放战略研究。-北京：经济科学出版社，2014.
74. 吴楚克。中国当代边疆理论创新与发展研究。-北京：学苑出版社，2013.
75. 李红梅，周英著。中国西部地区对外开放战略研究。-北京：中央民族大学出版社，2007.
76. 马大正。中国古代边疆政策研究。-北京：中国社会科学出版社，1990.
77. 马曼丽。中国西北边疆发展史研究。-哈尔滨：黑龙江教育出版社，2001.
78. 马海霞。天山南北坡经济协调发展研究。-北京：中国经济出版社，2007.
79. 厉声。中国新疆: 历史与现状。-北京：五洲传播出版社，2013.
80. 贾合甫*米尔扎汗。新疆民族经济文化发展研究。-乌鲁木齐：新疆人民出版社，1997.
81. Божко Л.Л. Концептуальные подходы к определению приграничных территорий//Поиск. Проблемы. Решения. -2010. -№4(139) –С. 47-54.
82. Бусыгина И.М. Политическая регионалистика: учеб.пособие. –М.: Московский государственный институт международных отношений (университет); Российская политическая энциклопедия (РОССПЕН). -2006. -280с.
83. Теоретико-методологические подходы к исследованию самодостаточных малых городов/под ред. Т.А.Верещагиной. –Челябинск: ЧелГУ, 2006. -280с.
84. Безопасность и международное сотрудничество в поясе новых границ/под ред. Л.Б.Вардомского и С.В.Голунова. –Волгаград, 2002. -573с.
85. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. –М.:Высш. шк. экономики, 2000. -495с.
86. Трансграничные проблемы стран СНГ (Сборник)/под ред. В.М.Котлякова. – М.: Институт географии, 2003. -248с.
87. Дергачев В.А. Регионоведение. –М.: ЮНИТИ ДАНА, 2004. -463с.
88. Проблемы устойчивого использования трансграничных территорий// Материалы Международной конференции/под ред. П.Я.Бакланова, С.С.Ганзея. –Владивосток: ТИГ ДВО РАН, 2006. -176с.
89. И.П.Черная, М.Ю.Шинковский. Приграничный регион в условиях глокализации: теоретико-концептуальные подходы//Пространственная экономика. -2005.-№2. –С.46-60.
90. Скотт Дж. Стимулирование кооперации: могут ли еврорегионы стать мостами коммуникации?// Доклад на семинаре «Кочующие границы». 12—16 ноября 1998 г. Нарва. Эстония. Режим доступа: www.indepsocres.spb.ru/scott_r.htm (дата обращения: 20.09.2013).
91. Шинковский М.Ю. Российский регион как субъект глобализации экономики//Полис. -2000. -№4. –С. 166-169.

92. Сборник документов и материалов по вопросам международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации/Под ред. Е.В. Белова и др. –М.: Научная книга, 2002. -605с.
93. Шинковский М.Ю. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока//Полис. -2004. -№5. –С.62-70.
94. Krugman P. What's New about the New Economic Geography?//Oxford Review of Economic Policy. Vol. 14. -№2. –р.7-17.
95. Бакшин С.В. Управление развитием приграничного экономического сотрудничества территорий: на материалах Приморского края: Автореф. канд. дисс. экон. наук. –Москва, 2015. -147с.
96. House J.W. Frontier on the Rio Grande: A Political Geography of Development and Soci Derprivation. Oxford, 1982. <http://nlh.stavsu.ru/inetconf>.
97. Черная И.П. Управление устойчивым развитием приграничного региона на основе конкурентного потенциала. - Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2007. -214с.
98. Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации : [монография] / Л. Б. Вардомский ; Российская акад. наук, Ин-т экономики. - Москва : URSS : ЛИБРОКОМ, 2009. - 212 с.
99. Грибова С.Н. Развитие приграничных регионов:методология и практика: Автореф. док. дисс. экон. наук. –Улан-Удэ, 2011. –С.39.
100. 司正家。沿边开放和新疆边境民族地区开放型经济发展研究。-北京：中国经济出版社， 2011.7
101. Величеко В, В. Ускорение социально-экономического развития "бедных районов" КНР. Проблемы и решения//Китай и мир. -М., -1991. -часть 1. с.48-52.
102. Ван Жунжун. Основные направления социального развития Северо-Западного региона Китая на современном этапе: Автореф. канд. дисс. социол. наук. –Москва, 2004. -28с.
103. Пивоварова Э.П. Реально оценивать современную социально-экономическую ситуацию в КНР//Китай и мир. -М., -2003. -часть 1. с.9-12.
104. Чжунго шэжуэй кэсюэюань чжунго бяньцзян яньцзю суо чжубань [Китайский научно-исследовательский институт приграничных территорий Академии общественных наук Китая] [Элек-тронный ресурс]. Режим доступа: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://bjs.cssn.cn/>
105. Замедление роста экономики Китая. Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики. <https://ac.gov.ru/archive/files/publication/a/20890.pdf> 20.11.2017.
106. Kuo Kendrick. China's Wild West / Kuo Kendrick // Foreign Affairs : website. 2014. January 26. URL: <http://www.foreignaffairs.com/articles/140675/kendrick-kuo/chinas-wild-west> (дата обращения: 12.02.2014).
107. В период «11 пятилетки» в Синьцзяне вложены 47,6 млрд юаней на строительство железной дороги. http://russian.xjts.cn/xinjiang/content/2011-01/31/content_5567504.htm.

108. 中共中央文献研究室、中共新疆维吾尔自治区委员会编：《新疆工作文献选编（1949-2010年）》，中央文献出版社，2010年版，第27页。
109. Мадиев Д.А. ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара өңірінің географиялық, этникалық және әлеуметтік ерекшеліктеріне талдау//Электронный научный журнал «Edu.e-history.kz». №1 (9), 2017. ru/publications/wiew/654
110. Мадиев Д.А., Чжао Цюаньшэн. Қытайдың Батысты игеру стратегиясы аясындағы Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық дамуы//ҚазҰУ Хабаршысы. Шығыстану сериясы. –Алматы, №1 (88), 2019. -84-93бб.
111. 岳廷俊. 新疆生产建设兵团简史。--乌鲁木齐：新疆大学出版社，2007. -327页。
112. Синьцзянский производственно-строительный корпус.
[https://ru.wikipedia.org/wiki/ Синьцзянский_производственно-строительный_корпус](https://ru.wikipedia.org/wiki/Синьцзянский_производственно-строительный_корпус).
113. 丁建伟, 赵波. 近代以来中国西北边疆安全问题研究。-北京：民族出版社, 2006.1.
114. Анивар А., Гун Лу, Люй Гуанхуэй (Анализ «портов открытости» в Синьцзяне) // Вестник Синьцзянского университета (Серия: Общественные науки). 2010. № 38 (2). С. 1—4.
115. Daniyar Madiyev. Xinjiang development strategy and socio-economic development of its border areas//Central Asia and the Caucasus. Volume 20/Issue 2, - 2019. –р.69-80. (база Скопус).
116. Ван Фэнюнь. Синьцзян Алашанькоу коуань цзай Чжунго юй Чжунъя гоцзи гуаньсич-жундэ цзоюн (Роль «Алашанькоу (СУАР) в международных отношениях КНР с государствами Центральной Азии) // Социализм в Чунцине (журнал). -2010. -№ 13 (3). –С. 24-30.
117. Лай Гуанлинь. Новый Шелковый путь и экономическое развитие Синьцзяна // Стратегия развития западных районов КНР: демографическая политика и политика открытости. Экспресс-информация. № 10. -М.: ИДВ РАН, 2001. -С. 70-75.
118. Мадиев Д.А. Қазақстан Республикасы мен ШҰАА арасындағы шекара маңы сауда байланыстарының дамуы//ҚКП ХІХ съезі шешімдері және Қазақстан-Қытай қатынастары/Республикалық ғылыми-методикалық конференция. –Алматы, 2018. -123-132бб.
119. Мадиев Д.А. ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағының инфрақұрылымын дамыту стратегиясы// Электронный научный журнал «Edu.e-history.kz». №1 (13), 2018. ru/publications/wiew/814
120. Фэн Син. Синцзян да ваймао гэцзюй цзи-бэнь синчэн вэй сибу «маои цянтоу бао» (В рамках внешнеторговой структуры в СУАР уже сформирован «торговый мост» на Западе КНР) // Сообщение информационной сети «Чжунго цзинцзи ван» (Китайская экономическая сеть). 04.06.2009.

121. Казахстан: реалии и перспективы независимого развития : [Сб. ст.] / Рос. ин-т стратег. исслед.; Под общ. ред. Е. М. Кожокина. - М. : Изд-во РИСИ, 1998. - 410 с.
122. Иванов С.А. Особые экономические зоны в Китае: уроки для дальневосточной политики//Россия и АТР. -2014. –С129-141.
123. Этапы создания специальных экономических зон. [Электронный ресурс]: <http://развитие-китая.рф> D1%8F-756.html 24.08.2016.
124. Мадиев Д.А. Арнайы экономикалық аймақтардың Қазақстан мен Қытайдың шекара өңіріндегі ынтымақтастығын арттырудағы маңызы//Материалы I Международной научно-практической конференции «Китаеведение в Казахстане и за рубежом». –Алматы, 2018. –с.203-209.
125. "Қорғас - Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағын құру туралы" Қазақстан Республикасы Президенті Жарлығының жобасы туралы/Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 25 қарашадағы № 1380 Қаулысы. <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1100001380>
126. «Қорғас – Шығыс қақпасы» шекара маңы сауда - экономикалық аймағы» арнайы экономикалық аймағын құру тұжырымдамасы. "[Қорғас - Шығыс қақпасы" арнайы экономикалық аймағын құру туралы](http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1100001380)" Қазақстан Республикасы Президенті Жарлығының жобасы туралы - "Әділет" АҚЖ (zan.kz)
127. Ининская приграничная зона экономического сотрудничества. - Режим доступа URL: <https://baike.baidu.com/item> (дата обращения 2.04.2018).
128. Аканов К.Г. Специальные экономические зоны в Казахстане в период независимости. Источник: <https://e-history.kz/ru/history-of-kazakhstan/show/9351/>
129. COSCO Shipping «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА дамытуға инвестиция салмақ. -15.05.2015. Источник: https://www.inform.kz/kz/cosco-shipping-korgas-shygys-kakpasy-aea-damytuga-investiciya-salmak_a3026442
130. «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА Қазақстанның экспорттық-транзиттік әлеуетін арттырады. -29.10.2016. Источник: https://www.inform.kz/kz/korgas-shygys-kakpasy-aea-kazakstannyn-eksporttyk-tranzittik-aleuetin-arttyrady_a2964009
131. «Қорғас - Шығыс қақпасы» еркін экономикалық аймағында 76 нысанның құрылысы аяқталды. -30.09.2016. Источник: https://www.inform.kz/kz/korgas-shygys-kakpasy-erkin-ekonomikalik-aymagynda-76-nysannyn-kurylysy-ayaktaldy_a2954771
132. Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қытай Халық Республикасының Үкіметі арасындағы "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының қызметін реттеу туралы келісімді бекіту туралы/ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 25 тамыздағы N 877 қаулысы: <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P050000877>
133. Екі елге «көпір» болған Қорғас. -25.05.2017 <https://turkystan.kz/article/31554-eki-elge-k-pir-bol-an-or-as>
134. Президент РК дал старт строительству сухого порта в СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота». -02.07.2014. Источник: https://www.inform.kz/ru/prezident-rk-dal-start-stroitel-stvu-suhogo-porta-v-sez-horgos-vostochnye-vorota_a2674057
135. «Хоргос- Восточные ворота». [Электронный источник]: <http://www.sezkhorgos.kz/>

136. Развитие приграничного сотрудничества между Казахстаном и Китаем актуально для наших стран и народов - зампреда Правительства СУАР КНР. Источник: https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=31398210
137. Хоргос – Восточные ворота – транспортная надежда Казахстана. - 12.04.2018. Источник: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/khorgos-vostochnye-vorota-transportnaya-nadezhda-kazakhstan/>