

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
ҒЫЛЫМ КОМИТЕТІ
Ш.Ш.УӘЛИХАНОВ АТЫНДАҒЫ ТАРИХ
ЖӘНЕ ЭТНОЛОГИЯ ИНСТИТУТЫ



«EDU.E-HISTORY.KZ»

ЭЛЕКТРОНДЫҚ ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ



№ 2(26) сәуір-маусым 2021
ISSN 2710-3994



Бас редактор:
Қабылдинов Зиябек Ермұқанұлы

Редакциялық алқа:

Абашиң Сергей Николаевич – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Санкт-Петербургтегі Европа университеті (Ресей)

Абдырахманов Толобек Абылович – тарих ғылымдарының докторы, профессор, И. Арабаев атындағы Қызығ мемлекеттік университетінің ректоры. (Қырғызстан)

Аязан Бүркітбай Ғелманұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Мемлекет тарихы институты директорының орынбасары. (Қазақстан)

Әлімбаев Нұрсан – тарих ғылымдарының кандидаты, профессор, Қазақстан Республикасы Орталық мемлекеттік музейінің директоры. (Қазақстан)

Әбусейтова Меруерт Қуатқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА корр.-мүшесі. ҚР БҒМ ҒК Р. Сүлейменов атындағы Шығыстану институтының «Тарихи материалдарды зерттеу» орталығының директоры. (Қазақстан)

Әбіл Еркін Аманжолұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Мемлекет тарихы институтының директоры. (Қазақстан)

Голден Кэти Стромилл (Kathie Stromile Golden) – PhD, Миссисипи өңірлік мемлекеттік университеті (Mississippi Valley State University) (АҚШ)

Кәрібаев Берекет Бақытжанұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, «Қазақстан тарихы» кафедрасының меңгерушісі. (Қазақстан)

Қожамжарова Дария Пернешқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университетінің ректоры. (Қазақстан)

Кожирова Светлана Басиевна – саясаттану ғылымдарының докторы, профессор, Фудан Университетінің Қытай және Орталық Азияны зерттеу орталығының мен «Астана» ХҒК бірлескен директоры (Қазақстан)

Козодой Виктор Иванович – тарих ғылымдарының докторы, профессор. (Ресей)

Көкебаева Гүлжауһар Какенқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты (Қазақстан)

Көмеков Болат Еімұхамедұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті Халықаралық қыпшақтану институтының директоры, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің профессоры. (Қазақстан)

Матыжанов Кенжехан Ісләмжанұлы – филология ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА корр.-мүшесі, М.О. Әуезов атындағы әдебиет және өнер институтының директоры. (Қазақстан)

Моррисон Александр (Morrison Alexander) – PhD, профессор Оксфордского университета (Великобритания)

Муртазаева Рахборхон Хамидқызы – тарих ғылымдарының докторы, Мирзо Ұлықбек атындағы Өзбекстан ұлттық университеті «Өзбекстан тарихы» кафедрасының профессоры. (Өзбекстан)

Панто Дмитрий (Panto Dmitri) – PhD доктор, Гданьск қаласындағы Екінші дүниежүзілік соғыс мұражайының ғылыми қызметкері. (Польша)

Римантас Желвис (Želvyus Rimantas) – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Вильнюс педагогикалық университеті (Литва)

Самашев Зайнолла Самашұлы – археолог, тарих ғылымдарының докторы, профессор, Герман археология институтының корр.-мүшесі. ҚР БҒМ ҒК Ә. Марғұлан атындағы Археология институты. (Қазақстан)

Сайлан Болат Санабайұлы – тарих ғылымдарының докторы, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті. (Қазақстан)

Смағұлов Оразақ Смағұлұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Балон ғылым академиясының корр.-мүшесі, Ш.Ш. Уәлиханов атындағы сыйлықтың лауреаты, ғылым мен техниканың еңбек сіңірген қайраткері, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің профессоры. (Нұр-Сұлтан, Қазақстан)

Сыдықов Ерлан Бәттайұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің ректоры. (Қазақстан)

Таймағамбетов Жәкен Қожахметұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, ҚР Ұлттық музейі. (Қазақстан)

Жауапты редактор:

Қаипбаева Айнагүл Толғанбайқызы

Ғылыми редактор:

Қозыбаева Махаббат Мәлікқызы

Редактор:

Кубеев Рустем Жаулыбайұлы

Жауапты хатшы:

Қоңқабаева Арайлым

Техникалық хатшы:

Хумарзах Алтынбек

Главный редактор:
Кабульдинов Зиябек Ермуханович

Редакционная коллегия:

Абашиин Сергей Николаевич – доктор исторических наук, профессор, Европейский университет в Санкт-Петербурге (Россия)

Абдырахманов Толобек Абылович – доктор исторических наук, профессор, ректор Кыргызского государственного университета им. И. Арабаева (Кыргызстан)

Алимбай Нурсан – кандидат исторических наук, профессор, директор Центрального государственного музея Республики Казахстан (Казахстан)

Абусейтова Меруерт Хуатовна – доктор исторических наук, профессор, чл.-корр. НАН РК, директор Республиканского центра по изучению исторических материалов Института востоковедения имени Р.Б. Сулейменова (Казахстан)

Абиль Еркин Аманжолович – доктор исторических наук, профессор, директор Института истории государства КН МОН РК (Казахстан)

Аяган Буркитбай Гелманович – доктор исторических наук, профессор, заместитель директора Института истории государства КН МОН РК (Казахстан)

Голден Кэтти Стромилл (Kathie Stromile Golden) – PhD, Государственный университет долины Миссисипи (Mississippi Valley State University) (США)

Исмагулов Оразак Исмагулович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, член-корр. Болонской академии наук, лауреат премии им. Ч.Ч. Валиханова, заслуженный деятель науки и техники, профессор Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева (г. Нур-Султан, Казахстан)

Карибаев Берекет Бахытжанович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, заведующий кафедрой истории Казахстана, Казахский национальный университет им. аль-Фараби (Казахстан)

Кожамжарова Дария Пернешовна – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, ректор Южно-Казахстанского университета им. М.Ауэзова (Казахстан)

Кожирова Светлана Басиевна – доктор политических наук, профессор, содиректор Центра исследования Китая и Центральной Азии Фуданьского Университета и МНК «Астана», руководитель Центра китайских и азиатских исследований (Казахстан)

Козодой Виктор Иванович – доктор исторических наук, профессор (Россия)

Кокеебаева Гульжаухар Какеновна – доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Института истории и этнологии им. Ч.Ч.Валиханова КН МОН РК (Казахстан)

Кумеков Болат Ешмухамбетович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, директор Международного института кипчаковедения Казахского национального университета имени аль-Фараби, профессор Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева (Казахстан)

Матыжанов Кенжехан Слямжанович – доктор филологических наук, профессор, чл.-корр. НАН РК, директор Института литературы и искусства им. М. Ауэзова (Казахстан)

Моррисон Александр (Morrison Alexander) – PhD, профессор Оксфордского университета (Великобритания) Муртазаева Рахборхон Хамидовна – доктор исторических наук, профессор кафедры «Истории Узбекистана»

Национального университета Узбекистана имени Мирзо Улугбека. (Узбекистан)

Панто Дмитрий (Panto Dmitri) – доктор PhD, профессор, главный специалист научного отдела Музея Второй мировой войны г. Гданьска (Польша)

Римантас Желвис (Želvyus Rimantas) – доктор педагогических наук, профессор, Вильнюсский педагогический университет (Литва)

Самашев Зайнолла Самашевич – археолог, доктор исторических наук, профессор, чл.-корр. Германского археологического института. Институт археологии им. А.Маргулана КН МОН РК (Казахстан)

Сайлан Болат Санабаевич – доктор исторических наук, Казахский национальный университет им. аль-Фараби (Казахстан)

Сыдыков Ерлан Батташевич – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, ректор Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева (Казахстан)

Таймагамбетов Жакен Кожжахметович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, Национальный музей РК (Казахстан)

Ответственный редактор:

Каипбаева Айнагуль Толганбаевна

Научный редактор:

Козыбаева Махаббат Маликовна

Редактор:

Кубеев Рустем Джаулыбайулы

Ответственный секретарь:

Конкабаева Арайлым Нурболатовна

Технический секретарь:

Хумарзах Алтынбек

Editor-In-Chief:

Kabuldinov Ziabek Ermukhanovich

Members of editorial board:

Abashin Sergei Nikolaevich – Doctor of Historical Sciences, Professor, European University at St. Petersburg (Russia)
Abdyrakhmanov Tolobek Abylovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Rector of I. Arabaev Kyrgyz State

University (Kyrgyzstan)

Alimbay Nursan – Candidate of Historical Sciences, Professor, Director of the Central State Museum of the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Abusseitova Meruert Khuatovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, Corresponding Member of the NAS RK, Director of the Republican Center for the Study of Historical Materials at R.B. Suleimenov Institute of Oriental Studies (Kazakhstan)

Abil Yerkin Amanzholovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Director of the Institute of History of the State CS MES RK (Kazakhstan)

Ayagan Burkitbai Gelmanovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Deputy Director of the Institute of History of the State CS MES RK (Kazakhstan)

Golden Kathie Stromile – PhD, Mississippi Valley State University (USA)

Ismagulov Orazak Ismagulovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Corresponding Member of Bologna Academy of Sciences, winner of Ch.Ch. Valikhanov Award, Honored Worker of Science and Technology, Professor of L.N. Gumilyov University (Kazakhstan)

Karibayev Bereket Bakhytzhonovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Head of the Department of History of Kazakhstan, Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan)

Kozhamzharova Daria Perneshovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the NAS of the Republic of Kazakhstan, rector of the M. Auezov South Kazakhstan University (Kazakhstan)

Kozhirova Svetlana Bassieva – Doctor of Political Science, Professor, Co-Director of the Center for the Study of China and Central Asia of Fudan University and the International Scientific Complex of the National Company "Astana", Head of the Center for Chinese and Asian Studies (Kazakhstan)

Kozodoi Viktor Ivanovich – Doctor of Historical Sciences, Professor (Russia)

Kokebayeva Gulzhaukhar Kakenovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, chief researcher at Ch.Ch. Valikhanov Institute of History and Ethnology CS MES RK (Kazakhstan)

Kumekov Bolat Eshmukhambetovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Director of the International Institute of Kipchak Studies of the Al-Farabi Kazakh National University, Professor at L.N. Gumilyov Eurasian National University (Kazakhstan)

Matyzhanov Kenzhekhan Slyamzhanovich – Doctor of Philology, Professor, Corresponding Member of the NAS RK, Director of M. Auezov Institute of Literature and Art (Kazakhstan)

Morrison Alexander – PhD, Professor, University of Oxford (UK)

Murtazayeva Rakhborkhon Khamidovna – doctor of Historical Sciences, Professor at the Department of «History of Uzbekistan» of Mirzo Ulugbek National University of Uzbekistan. (Uzbekistan)

Panto Dmitri – PhD, researcher at the Museum of the Second World War in Gdansk (Poland)

Rimantas Želvys – Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Vilnius Pedagogical University (Lithuania)

Samashev Zainolla Samashevich – archaeologist, Doctor of Historical Sciences, Professor, Corresponding Member of German Archaeological Institute. A. Marghulan Institute of Archeology CS MES RK (Kazakhstan)

Sailan Bolat Sanabayevich – Doctor of Historical Sciences, Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan)

Sydykov Erlan Battashevich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Rector of L.N. Gumilyov Eurasian National University (Kazakhstan)

Taimagambetov Zhaken Kozhakhmetovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, National Museum of the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Executive Editor:

Kaipbayeva Ainagul Tolganbayevna

Scientific Editor:

Kozybayeva Makhabbat Malikovna

Editor:

Kubeyev Rustem Dzhaulybayevich

Executive Secretary

Konkabayeva Arailym Nurbolatovna

Technical secretary:

Khumarzakh Altynbek

FTAMP/MPHTI/IRSTI 03.20.00

https://doi.org/10.51943/2710_3994_2021_2_115-128

ЛАТВИЯ: ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТРАНЗИТ ТӨҢІРЕГІНДЕГІ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Исова Л.¹, Қайпжан Ж.², Туманшиев Д.³, Тұран Н.⁴

¹Т.ғ.к., доцент Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

²Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

³Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

⁴Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

Аңдатпа. Мақалада тарихи ұқсастықтарға ие Қазақстан Республикасы мен Латвия Республикасының екіжақты қатынастарындағы транзит мәселесі қарастылды. Географиялық орналасуы бойынша зерттеліп отырған екі ел үшін де ауқымды және өзекті болып табылатын транзит тақырыбы соңғы уақытта талқылануды көп қажет етуде. Шығыс пен Батысты байланыстырып, жүк тасымалы бойынша елдердің алдыңғы қатарынан орын алған Орталық Азия аймағындағы Қазақстан мен Еуропалық Одақ мүшесі Латвия арасындағы логистика мәселесінің күрделенуіне Латвия мен Ресей Федерациясының екіжақты қарым-қатынасының шешілмеген тұстары кедергі келтіруде. ЛатвияЕуропалық Одақ, ТМД және Азия нарықтары арасындағы ұйымда транзиттік және логистика үшін қаншалықты деңгейде маңыздылығы талқыланады. Латвия аумағынан шығыстан батысқа және солтүстіктен оңтүстікке өтетін мультимодальды көлік дәліздері қарастырылады. Латвия порттары арқылы шығыстан батысқа қарай жылжитын негізгі тауарлар ағыны – Ресей, ТМД және Азия елдерін Батыс Еуропамен ғана емес, бүкіл әлеммен байланыстыратын схемалық транзит картасы арқылы негізгі дәліздердің векторлары көрсетілген. Зерттеу жұмысында қазақстандық, латвиялық және ресейлік мамандардың жүйелі сараптамалары қарастырылды. Материалдармен жұмыс барысында автор жүйелік-сараптамалық әдісті, тарихи-сараптамалық әдісті және экономикалық болжау әдісін қолданды.

Түйін сөздер: Қазақстан, Латвия, Батыс Еуропа, дипломатия, Балтық елі, логистика, сыртқы саясат, транзит, Ресей Федерациясы, экономика

КАЗАХСТАН – ЛАТВИЯ: ВОПРОСЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА

Исова Л.¹, Қайпжан Ж.², Туманшиев Д.³, Туран Н.⁴

¹Т.ғ.к., доцент Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

²Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

³Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

⁴Магистрант Әл-Фараби ат. ҚазҰУ

Аннотация. В статье рассматривается вопрос транзита в двусторонних отношениях Республики Казахстан и Латвийской Республики, имеющих историческое сходство. Проблема транзита, которая является большой и актуальной для обеих стран с точки зрения географического положения, нуждается в последнее время в обсуждении. Нерешенные вопросы в двусторонних отношениях между Латвией и Российской Федерацией препятствуют усложнению

логистического вопроса между Казахстаном и Латвией, членом Европейского Союза. Казахстан является одной из ведущих стран в центральноазиатском регионе, соединяющей Восток и Запад. Латвия – это страна между Европейским Союзом, СНГ и азиатским рынком. В статье будут рассмотрены мультимодальные транспортные коридоры с территории Латвии с востока на запад и с севера на юг. Основной грузопоток с востока на запад через порты Латвии – векторы основных коридоров через главную схематическую транзитную карту, которая связывает Россию, страны СНГ и Азии не только с Западной Европой, но и со всем миром. В исследовании использовалась систематическая экспертиза казахстанских, латвийских и российских экспертов. При работе с материалами автор использовал системно-аналитический метод, историко-аналитический метод и метод экономического прогнозирования.

Ключевые слова: Казахстан, Латвия, дипломатия, Западная Европа, страны Балтии, внешняя политика, логистика, транзит, Российская Федерация, экономика.

KAZAKHSTAN-LATVIA: ISSUES OF COOPERATION IN THE FIELD OF INTERNATIONAL TRANSIT

Issova L.¹, Kaipzhan Zh.², Tumanshiyev D.³, Turan N.⁴

¹Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Al-Farabi Kazakh National University. Kazakhstan, Almaty.

²Master's Student, Al-Farabi Kazakh National University. Kazakhstan, Almaty.

³Master's Student, Al-Farabi Kazakh National University. Kazakhstan, Almaty.

⁴Master's Student Chair of International Relations and World Economy, Faculty of International relations Al-Farabi Kazakh National University. Kazakhstan, Almaty.

Abstract. The article deals with the issue of transit in bilateral relations between the Republic of Kazakhstan and the Republic of Latvia, which have historical similarities. The transit issue, which is large and relevant for both countries from the point of view of geographic location, should be discussed recently. Unresolved issues in bilateral relations between Latvia and the Russian Federation hinder the complication of the logistics issue between Kazakhstan and Latvia, a member of the European Union. Kazakhstan is one of the leading countries in the Central Asian region connecting East and West. Latvia is a country between the European Union, the CIS and the Asian market. The paper discusses the importance of transit and logistics. Multimodal transport corridors from the territory of Latvia from east to west and from north to south will be considered. The main freight traffic from east to west through the ports of Latvia is the vectors of the main corridors through the main schematic transit map, which connects Russia, the CIS countries and Asia not only with Western Europe, but with the whole world.

The study used a systematic expertise of Kazakhstani, Latvian and Russian experts. When working with the materials, the author used the system-analytical method, the historical-analytical method and the method of economic forecasting.

Keywords: Kazakhstan, Latvia, diplomacy, Western Europe, Baltic country, foreign policy, logistics, transit, Russian Federation, economy.

Кіріспе

Қазіргі халықаралық қатынастардағы көлік дәлізі, транзит, логистика ұғымдарымен елдер байланысының жаңа желістік өзегін зерттеу, олардың келешегі мен саяси-экономикалық

мүмкіндіктерін саралау деңгейі жаңарды. Байырғы тарихи Жібек жолын жаңартудың уақыт елегі, XX ғасырдың соңғы онжылдығымен қатар келген әлемдік саясаттағы бетбұрыстармен де бағдарланды. Әсіресе, Азия мен Еуропаның тоғысындағы Қазақ жерінің географиялық орналасуының транзиттік мүмкіндіктері тудырған белестер жаңарды.

Жаңа геосаяси кеңістіктің қалыптасуы жағдайының ғасырлар тоғысындағы ақуалы, бұрынғы бір саяси жүйе жағдайында болған республикалардың дара геэкономикалық, геостратегиялық болмысына мықтап әсер еткен еді. Одақ мемлекеттері орналасқан географиялық кеңістігіне қарай жаңаша бетбұрыстарға бейімделді. Еуропалық бөліктегі Балтық елдері, батыстық саяси билік пен интеграциялық үдерістеріне тартыла шапшаң даму кезеңіне өтті. Орталық Азия елдері мен Қазақстанның кеңестік жүйе жылдарындағы кереғарлықтар, дамудың жаңа деңгейі қалыптастырған мәселелермен сабақтасты. Тәуелсіздіктің алғашқы жылдары егемен ел атанған Қазақстан Республикасы екіжақты және көпжақты қатынастарды дамытуды жолға қойып, дипломатиялық қатынастарды жақсартуды алға тартты. КСРО құрамынан шыққан Балтық бойы елдері Латвия, Литва, Эстония елдерімен экономикалық байланыстар дами түсті. Балтық жағалауы елдері ішінде транзит мәселесінде Латвияның экономикалық қатынастардағы орнын салыстырмалы түрде жоғары бағалайды. Қазақстан Латвияның Орталық Азия өңіріндегі ынтымақтастық бойынша маңызды әрі перспективалы әріптесі болып табылады. Латвия Орталық Азияның тұрақты және дамыған аймағына қашанда қызығушылық танытады. ЕО-ға мүше мемлекет ретінде Латвия ЕОның Орталық Азия аймағы мемлекеттерімен тығыз қарым-қатынасын және ЕО-ның Орталық Азия үшін стратегиясын іске асыруын қолдайды. Қазақстан мен Латвия мемлекеттері екі жақты қатынастары дамуына бірнеше маңызды салаларды қамтиды. Соның ішінде білім беру, ақпараттық технологиялар саласы, көлік, логистика, транзит және еуразиялық тасымалды дамыту мәселелері алға қойылып отыр. Қазіргі таңда Латвия мемлекеті Қазақстанды аймақтағы басты серіктес ретінде қарастырып отыр. Қазақстан және Латвия мемлекеттері үшін маңызды сала болып отырған – транзит мәселесі. Латвия Балтық жағалауындағы Орталық Азияға соның ішінде Қазақстанға экспорт тасымалдаушы мемлекет ретінде маңызды рөл атқарады. Транзит бойынша құрлық пен теңіз көлігі саласындағы ынтымақтастық бірқалыпты дамуда. Латвия теміржолы арқылы тасымалданатын жүк көлігі бойынша Қазақстан 4 орында, ал порттар арқылы тасымалдау және тасу бойынша 3 орында тұр. 2003 жылдан бастап Балтық – Транзит контейнерлік пойызы екі мемлекет арасында тұрақты тасымалдауды жүзеге асырып келеді. Қазақстан Латвия транзит тасымалы бойынша стратегиялық серіктес ретінде қарастырылады. Латвия Сыртқы істер министрі Эдгарс Ринкевичс өзінің сұхбатында сөз еткен болатын. Өз сөзінде ол қазіргі кезде көлік пен транзит арасында жақсы ынтымақтастық бар, бірақ оған үшінші тараптың да әсері бар.

Ринкевич өз ұстанымын Латвия мен Қазақстан үшін сындарлы ынтымақтастық орнады және қатынастардың екі жағында да оң динамика бар деген пікірін білдірген болатын. Сондай-ақ, тараптар екі жақты транзит желісін дамыту үшін Қазақстанның Ригада өз елшілігін ашу қажеттілігін ерекше атап өтті.

Қазақстан Латвия транзит тасымалы бойынша стратегиялық маңызды серіктес ретінде танылды. Орталық Азия үшін Латвия аймақтағы экономикалық, қауіпсіздік, білім және тиімді басқаруды негізгі Еуропалық Одақ пен Орталық Азиядағы ынтымақтастық саласы ретінде қарастырады.

Министр airBaltic Алматыға тікелей рейстерді қайта жандандыру туралы уағдаласты. Қазақстандық тарап «airBaltic» үшін Орталық Азия аймағында одан әрі жұмыс істеу үшін бір уақытта қажет болатын келісімшарт жобасын тасымалдауы керек.

Материалдар мен әдістер

Мақаланың өзектілігін арттыру мақсатында Қазақстан Республикасы Президентінің архиві материалдары қолданылды. Зерттеу жұмысында қазақстандық, латвиялық және ресейлік мамандардың жүйелі сараптамалары қарастырылды. Материалдармен жұмыс барысында автор жүйелік-сараптамалық әдісті, тарихи-сараптамалық әдісті және экономикалық болжау әдісін қолданды. Зерттеу жұмысына еліміздің Президенттік мұрағаттан алынған Қазақстан Латвия елі қатынасы құжаттары негізгі қолданылған материалдарды құрады. Сонымен қатар халықаралық транзит мәселесін зерттеу барысында Латвия елшілігі, Латвия логистикалық компаниясы сайттарынан статистикалық мәліметтер алынды.

Талқылау

Екі жақты қатынастардағы белді бағыттардың бірі және бірегейі ретінде мақалада экономиканың басты салалары транзит, логистика, сыртқы сауда мәселесі Е.Набиев, С.Базарова, Е.Ақбаев, Г.Райханова, С. Дәрібеков зерттеулерінде көрініс табады (Е.Набиев, С.Базарова, Е.Ақбаев, Г.Райханова, С.Дәрібеков, 2017, 1219-1225).

Балтық бойы елдерімен байланыстағы Қазақстанның айтарлық рөлі инвестиция бойынша жақсы нәтижелерге жеткен. Ал бұл тақырып бойынша, бүгінгі күнде өз саласының expertі атанған Виталий Романюк (Романюк, 2021) өзінің зерттеуінде терең қарастырған.

Зерттеу нәтижелері

Қазақстан мен Латвия мемлекеттері арасындағы екі жақты қатынастың орнауы мен бастамасы 1991 жылдан ресми түрде бастау алады. Қазақстан Латвияның тәуелсіздігін 1991 жылдың 23 желтоқсанында мойындады. Латвия 1992 жылдың 8 қаңтарында Қазақстанның тәуелсіздігін мойындады. Дипломатиялық қатынастар 1992 жылы 10 желтоқсанда орнатылды. 2019 жылы Латвияда Қазақстан Республикасының Елшілігін ашу туралы шешім қабылданды. 2019 жылғы 10 желтоқсаннан бастап Тимур Пірімбетов Қазақстанның Латвиядағы Төтенше және Өкілетті Елшісі болып табылады (ҚР ПА, 75-Н, 1, 2341-т, 4-п).

Екі жақты транзит, сауда қатынастарын терең зерттеу барысында халықаралық экономикалық теориялар мен халықаралық қатынастардың мектептері тұрғысынан қарастыру екі жақты қатынастардың дамуын зерттеуге мүмкіндік береді. Осы тұрғыда халықаралық қатынастар мектептері бірнеше тұрғыда сипаттама береді. Екі жақты экономикалық қатынастарды дамытуда неолиберализм мектебі мынадай сипаттама береді. Мемлекеттік қатынастардың дамуына негізгі фактор экономикалық либерализм деп көрсетеді. Халықаралық қатынастардың дамуының негізгі тірегі ол – экономика және экономикалық бостандық, интеграция. Мемлекеттердің экономикалық қатынастарының дамуы үшін экономикалық кедергілерді жою, нарықты ырықтандыру процестері орын алуы тиіс. Халықаралық экономиканы зерттеуші Адам Смиттің көзқарасы бойынша экономикалық механизмді ретке келтіруші нарық деп көрсетеді. Мемлекет аралық – экономикалық қатынастардың дамуы еркін нарық арқылы жүзеге асады. Жаһандану, тауарлар мен жүктердің қозғалысының халықаралық жүйесі жеделдетілген экономикалық дамудың және жаңа мыңжылдықтың халықаралық экономикалық және басқа байланыстарының шешуші факторына айналған халықаралық көлік және транзиттік дәліздердің ерекше рөлін алдын-ала анықтайды. Олар әлемдік экономиканың негізгі тетігі болып табылады. Әлемде транзит маңызды табыс көзі болып табылатын, ұлттық экономиканың дамуында маңызды рөл атқаратын және елдің әлемдік экономикалық жүйеге интеграциялануын қамтамасыз ететін маңызды геосаяси және геэкономикалық жағдайда қалыптасқан процес. Мысалы, Батыс Еуропада Австрияда, Голландияда, Шығыс Еуропада Балтық елдерінің транзит дәлізі тауарлар мен жүктердің транзиті нақты кіріс әкеледі, бұл тиісті

елдің экономикасын одан әрі тиімді дамытуға ықпал етеді. Бұл, әсіресе, негізгі сауда орталықтарының жанында орналаспайтын дамушы елдерге қатысты, атап айтқанда, Қазақстан, Ресей, Тәжікстан және басқа елдер үшін маңызды экономикалық процесс. Көліктік транзит тауарларды, жүктерді, жолаушыларды екі немесе одан да көп мемлекеттің аумағы арқылы тасымалдаумен тікелей байланысты. Жалпы және ерекше сипаттағы халықаралық көпжақты және екіжақты көлік және кеден конвенциялар арқылы реттеледі. Халықаралық транзиттің бірнеше бағытта жүзеге асады, олардың жіктелуі тасымалдау режиміне негізделген: а) құрлық, оған автомобиль, теміржол, құбыр (мұнай құбырлары, газ құбырлары, су құбырлары, сонымен қатар электр желілері) кіреді; б) ауа; в) теңіз транзиті. Шетелдік тауарларды кедендік қауіпсіздікте, кедендік қоймаға орналастырусыз тасымалдау түріндегі транзитті, сондай-ақ жанама транзитті, ол кеден қоймаларына, одан кейін шетелге келетін шетелдік тауарларды тасымалдау арқылы жүзеге асырылады. Транзиттік-көліктік әлеуетті дамыту Қазақстанның стратегиялық мақсаттарының бірі ретінде қарастырылады, оған қол жеткізу проблемалардың бүкіл жиынтығын жедел шешуді қажет етеді, олардың арасында ең алдымен тиімді құқықтық реттеуге маңызды орын беріледі. Дегенмен, Қазақстанның транзиттік-көліктік заңнамасы қолданыстағы заңның барлық дерлік кемшіліктерімен сипатталады: заң нормаларының сәйкессіздігі мен қайшылықтары, құқықтық реттеудің, декларативті нормалардың және оларды іске асыру механизмдерінің жеткіліксіз үйлесімділігі заңнамалық нормаларды реттеу қажет. Экономиканың кезкелген саласының, оның ішінде транзиттік-көлік саласының қарқынды дамуы көбіне құқықтық реттеу сапасына тікелей байланысты (Nabiev E,S. Bazarova, E. Akbayev, т.б., 2017, 1219-1125).

Қазақстан мен Латвия транзит секторына теміржол, автомобиль, ішкі су, авиация және құбыр көлігін жатқыза аламыз. Мемлекетаралық қатынастарды жүзеге асыруда автомобиль, темір және кеме жүзетін су жолдары маңызды рөл ойнайды. Осы бағыттағы инвестициялар көлік капиталы 2017 жылы ЖІӨ-нің 1,2%-ын құрады. Көлік мемлекетаралық қатынастарды жүзеге асыруда маңызды рөл атқарады, әсіресе Орталық Азия аймағы шеңберінде. Нақтырақ айтатын болса:

- географиялық жақындық және тарихи қалыптасқан сауда байланыстарымен;
- мәдени дамудың салыстырмалы деңгейімен;
- осы мемлекеттердің халықтарының ұқсастығымен;
- көптеген ондаған жылдар бойы қалыптасқан ұлттық экономикалардың өзара тәуелділігімен байланыстыра аламыз.

Оның орналасқан жерін ескере отырып, Қазақстан елеулі транзиттік елге айналу әлеуетіне ие екенін көруге болады.

Алайда қазіргі уақытта бұл әлеует толық пайдаланылмайды. Қазақстанға Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағындарынан пайда табу үшін географиялық тұрғыдан жақсы жағдай жасалынған. Қазіргі уақытта қазақстандық мамандар көлік секторы бойынша мынадай мәселелерді анықтап жатыр: шектеулі халықаралық тасымалдау, шектеулі технологиялық интермодальдық тасымалдардың дамуы, дамымауы, көлік саласының төмен деңгейі-логистикалық қызметтер, көлік құралдарының жеткіліксіздігі. Сонымен қатар, дамыған елдердің ЖІӨ елеулі үлес қосатын логистика саласын дамытуды қолға алу қажет.

Порттар, теміржолдар, автомобильдік тасымалдаушылар, кеден қоймалары мен делдалдар, логистикалық орталықтар, сондай-ақ кемелер, агенттер, экспедиторлар және мұнай мен мұнай өнімдері, құбыр операторлары тиімді және бәсекеге қабілетті қызмет көрсетеді. Латвия экономикасындағы транзиттік-логистикалық сектор қызметтер экспорты бойынша шамамен төрттен бір бөлігін қамтамасыз етеді. Сондықтан, бұған мемлекет тарапынан да, кәсіпорындар деңгейінде де ерекше көңіл бөлінеді, ал көлік инфрақұрылымына - порттарға, теміржолдарға

және автоцесаларға ең үлкен инвестициялар ең алдымен осы бағыттың транзиті үшін инвестицияланады.

Латвия порттарында 2019 ж. Жылына 62,4 миллион тонна жүк өңделеді. Пароммен тұрақты қызмет көрсету Латвияны швед және неміс порттарымен байланыстырады. Контейнерлік линиялар көптеген басқа Балтық порттары мен Еуропалық Одақтағы алыс порттарға контейнерлік тасымалдау жасауға мүмкіндік береді. 1520 мм калибрлі теміржол жүйесі Еуропалық Одақтағы Латвия порттарына тікелей шығумен ТМД және Азия ұйымдарының теміржол жүктерін тасымалдауын қамтамасыз етеді. 2019. сол кезде теміржол көлігімен 45,5 миллион тоннадан астам жүк болған. Теміржол тасымалының 76% порттар арқылы транзитпен тасымалданады, 11% құрлықпен. Тек 13%, Латвияда импорттық, экспорттық жүктер.

Автомобиль, теміржол бағыттары, порт және әуежай Еуропалық Одақтың Транс-Еуропалық көлік желісінің (TEN-T) желісіне кіреді.

Латвияның транзиттік дәліздері басқа да халықаралық көлік желілеріне кіреді: БҰҰ Ұйымы (БҰҰ) AGR негізгі еуропалық көлік артериясында (магистральдық халықаралық артерия туралы Еуропалық келісім) AGC желісінің автомобиль жолдары, теміржолдар желісі (The Халықаралық магистральдық теміржол желілері туралы Еуропалық келісім), AGTC желісінің құрама тасымалы (Халықаралық маңызды көлік құралдары және оған қатысты қосымшалар туралы Еуропалық келісім), EATL (The EuroAsian Transport Links) еуразиялық көлік дәліздері және OSJD ұйымының мәліметтері бойынша Достастық темір жолдары (Желілерде Ресей темір жолдарының ынтымақтастық ұйымы). Латвия елі үшін тиімді, қауіпсіз, жан-жақты, теңдестірілген, экологиялық таза және бәсекеге қабілетті көлік жүйесін басымдылық деп санайды, дамыту, транзиттік тасымал көлемінің тұрақты өсуі, дистрибуторлық-логистикалық даму орталықтары мен қосылған құн тауарлары артып келеді. Латвияның транзиттік дәлізі автомобиль жолдары мен теміржолдардың TEN-T желісіне қосылған үш порттан тұрады: Рига, Вентспилс және Лиепая, сондай-ақ Вентспилге өтетін магистральды құбырдағы екі мұнай және бір мұнай өнімдері. Порттарды және барлық порттық қызметті дамытудағы мемлекеттік саясатты Латвия порттары, транзиттік және логистикалық кеңес үйлестіреді.

Ірі порт негізінен тауарларды өңдеуге транзитпен қамтамасыз етеді. Рига мен Вентспилс порты еркін порт мәртебесінде жұмыс істейді, Лиепая порты - Лиепая арнайы экономикалық аймағы (АЭА) компоненті. Еркін порттарда және еркін экономикалық аймақтарда жұмыс істейтін компанияларды кедендік, акциздік және қосымша құн салығынан жылдық 0% -дан ғана емес, сонымен қатар компания табысының 80% -на дейін және мүлік салығынан 100% -ке дейін алуға болады. Порттар индустриалды-дистрибуторлық парктерге, құрылыс пен дамытуға, инвестицияларды тартуға, жоғары қосымша құнды құруға, өндірісті дамытуға, көрсетілетін қызметтер түрін көбейтуге және жаңа жұмыс орындарын құруға байланысты түрлі инвестициялық жобаларды белсенді түрде жүзеге асыруда.

Шағын порт - Скулте, Мерсраге, Салачгрива, Павилоста, Роха, Юрмала (және Энгуре (<http://www.enguresnovads.lv/engures-osta>) негізінен айналысады. Ағаш тасымалдау және балық аулау өнімдері, шешімдер, жазғы маусымда олар яхталармен жұмыс істейді. Қазіргі уақытта шағын порт Латвия экономикасында және экономикалық қызметтің аймақтық орталықтарын қалыптастыруда тұрақты орын алады. Латвия порттарын дамытудың 2014-2020 жылдарға арналған бағдарламасы. Мақсаты – жоғары қосылған құны бар қызметтерді ұсына отырып, венотаях трансконтинентальдық мультимодалды көлік дәліздерінде орналасқан табысты жұмыс істейтін Латвия порттарына сәйкес келетін жоғары дамыған, халықаралық стандарттарды сақтау және қолдау; өңделген жүкті, көлемді ұлғайту және жолаушыларға жоғары сапалы қызмет көрсету. Латвия порттарының мақсаты – қолданыстағы жүк көлемін сақтай отырып, Балтық

жағалауы елдерінің порттарында көшбасшы позициясын шоғырландыру, сондай-ақ жүктердің жаңа ағындарын, транзиттік жүктер мен клиенттерді тарту (МТ Латвия, 2021, 2).

2003 жылы мамыр айында алғашқы Балтық - Транзит Қазақстанға саяхатын бастады. Курсханайға маршрут бойынша бірыңғай баға саясатымен тұрақты тасымалдау кестесі ұсынылды. Қазіргі уақытта Балтика-Транзит аптасына 4-5 рет жоғары қарқындылықпен жүреді. Балтық-транзиттік жүктердің 50%-ы Солтүстік Америкадан, жүктердің жалпы көлемінің 42%-ы Еуропадан келеді. Қазіргі уақытта Балтика – Қазақстанға, Қырғызстанға, Тәжікстанға, Өзбекстанға, Түркменстанға, Ауғанстанға және ұзақ мерзімді перспективада Қытайға жеткізілетін жүк бағытының транзиттік жолы. «Балтика - Транзит» жобасы теміржолға өзін ойыншылардың әлемдік логистикалық жүйесінің сенімді әрі активі ретінде жариялауға мүмкіндік берді. Осы 10 жыл ішінде Балтика - Транзит өсіп, кеңейді, тасымалданатын тауарлар көлемі бойынша да, бағыттар саны бойынша да, ең бастысы, жаңа арнайы контейнерлік пойыз тасымалдауларын дамытуға мүмкіндік берді. Қазіргі уақытта Латвия темір жолы – бұл дүниежүзілік логистика мен көлік жүйесінің маңызды және маңызды мүшесі.

"Балтика - Транзиттік пойыз" - бұл үкіметтер, мемлекеттік капиталды компаниялар, порттар мен жеке серіктестер арасындағы өзара іс-қимылдың жақсы мысалы ретінде қарастыруға болады. Нәтижесінде барлық тараптар қажетті табысқа қол жеткізе алады. Атап айтқанда, қоғам және мемлекеттің дамуы мен мәселелерін шешуге негіз бола алады. Мұндай сәтті жүзеге асырылған жобалар жаңа жұмыс орындарының пайда болуына септігін тигізеді, кәсіпорындардың дамуына үлес қосады. Мемлекет салықтық түсімдерден пайда алады және Латвияның, Еуропаның, ТМД елдерінің және әлемнің логистикалық желісінің рөлі мен беделін нығайтуға мүмкіндік береді (Балтика-Транзит, 2021, 2).

19 желтоқсанда «Балтика-Транзит» 100-ші контейнерлік блок-пойызы құрылып, жөнелтілді. Контейнерлік көлік саласындағы бірқатар мамандардың айтуынша, жоба теміржол желісіндегі ең сәтті жобалардың бірі болып табылады. Пойыз Батыс Еуропаның ірі порттары арқылы әлемнің әр түрлі елдерінен Қазақстанға және Орталық (Орталық) елдеріне келетін жүк ағындарына қызмет етеді.

Әрі қарай, фидермен жеткізу жолдары арқылы тауарлар Балтық елдерінің порттарына жеткізіліп, олар теміржолға қайта тиеледі. Контейнерлері бар жеке платформалар және олардың әр түрлі порттардағы топтары Латвия теміржолының Резекне маршал ауласында топтастырылған. Осылайша құрылған блок-пойыз Ресей теміржолдарына беріледі, онда ол ТИС диспетчерлерінің бақылауымен кесте бойынша жүреді және 5 күннен аз уақыт ішінде Ресей теміржолдары мен Қазақстан теміржолдарының түйіскен жеріндегі Озинки станциясына келеді. Әрі қарай контейнерлері бар вагондар топ-топқа немесе бір-бірлеп тағайындалған станцияға жеткізіледі, мұнда жүк иелерінің тапсырысы бойынша «есікке дейін» жеткізуді жүзеге асыруға болады. Бос контейнерлер иелерінің нұсқауы бойынша қайтарылады. 2003 жылдың мамыр айынан бастап Латвия, Литва, Эстония, Ресей, Қазақстан теміржол әкімшіліктерінің және ресейлік «Транссибирский Интермодаль Сервис» жауапкершілігі шектеулі серіктестігінің бастамасымен кешенді жоба іске қосылды, оның буындарының бірі «Балтика-Транзит» деп аталатын контейнерлік пойыз болды. Контейнерлік пойыздың негізгі мақсаты – Балтық елдерінің теңіз порттары арқылы Қазақстанға және Орта Азия мемлекеттеріне импорттық жүктері бар контейнерлерді жедел жеткізуді ұйымдастыру. «Балтика Транзит» пойызымен тасымалданатын жүк көлемінің жыл сайынғы 30%-дан астам артуы қызметтердің жоғары деңгейіне және тауарларды қол жетімді бағамен тез жеткізуге мүдделі жүк иелері үшін қызметтің тартымдылығы туралы айтады, деп компания SeaNews-ке хабарлады (Балика-Транзит, 2021, 1).

Қазақстанның экономикасы мұнай мен тауар нарықтарындағы ауытқуларға өте тәуелді

болып қала береді. Соңғы экономикалық реформалар инвестициялық ахуалды бірқатар халықаралық стандарттарға жақындатты, нәтижесінде Қазақстан Орталық Азиядағы ТШИ-дің негізгі алушысына айналды. Негізінен Еуропалық Одақ пен АҚШ 71%, ал Ресей Федерациясы, Қытай Халық Республикасы тікелей шетелдік инвестициялар ағынының тек 6% және 5% құрайды (ҚР Инвестиция 2018, 12).

Алайда, Қазақстанның экономикалық инфрақұрылымдық жүйелердің дамуына елеулі кедергі болып отырған көлік саласындағы жағдай болып табылады. Қолданыстағы көлік инфрақұрылымының шамамен 75%-ы ауыстыруды немесе қалпына келтіруді қажет етеді, ал 2040 жылға дейін экономикалық және демографиялық өсуді қолдау үшін инфрақұрылымға орта есеппен 292 млрд. АҚШ долларын (немесе ЖІӨ - 3,93%) жұмсау қажет (ҚР Экспорт, 2017, 1).

Жаһандық интеграциялық процестерде сыртқы экономикалық байланыстар ерекше рөл атқарады. Әлемдік экономикалық байланыстардың дамуының қазіргі кезеңі динамизммен, ырықтандырумен, сыртқы экономикалық қызмет нысандарын әртараптандыруымен сипатталады. Сыртқы экономикалық байланыстардың дәстүрлі нысандарынан – сыртқы сауда мен инвестициялық ынтымақтастықтан басқа – соңғы жылдары ғылыми-техникалық ынтымақтастық, өнеркәсіптік кооперация, валюталық-қаржылық, әскери-техникалық ынтымақтастық, туризм және т.б. белсенді дамуда. Басқаша айтқанда, елдер арасындағы экономикалық байланыстардың дамуымен, сауданы ырықтандырумен, байланыс пен ақпараттың заманауи жүйелерін, әлемдік техникалық стандарттар мен нормаларды құрумен туындаған әлемдік экономиканың жаһандануы жүзеге асырылуда. Бұл ретте тән белгі – нарықтық тетіктердің көмегімен реттеу пайдасына тікелей мемлекеттік реттеуден ауытқу, жекелеген елдердің интеграциясы барысында ұлттық шекараларды еңсеру, ақпараттық технологияларды дамыту.

Қазақстан экономикасын әлемдік шаруашылыққа интеграциялауда көлік жүйесі үлкен рөл атқарады. Бұл жүйе екі функцияны орындайды:

- 1) шетелдік сауда серіктестеріне қазақ жүктерін жеткізуді қамтамасыз етеді;
- 2) Қазақстан аумағы бойынша басқа елдердің тауарларын транзиттік тасымалдау үшін төлемдер түрінде бюджетке кіріс әкеледі.

Қазақстан аумағы арқылы транзиттік тасымалдарды арттырудың негізгі артықшылығы – арақашықтықты айтарлықтай қысқарту. Мәселен, жүктерді теңіз жолымен, мысалы, Берлиннен Қытайдың Сары теңіз портына жеткізу мерзімі жиырма күнді құрайды, теміржол бұл уақытты екі есе қысқартады. Тиімді географиялық орналасуының арқасында Қазақстан арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің желісін дамыту үлкен маңызға ие, өйткені ол Балтық жағалауы елдерінің экономикалық тұрғыдан маңызды және перспективалы бағыттарын қамтиды.

1996 жылдың 24-наурызындағы сол жылдары Қазақстанның Литва, Латвия және Эстониядағы төтенше және өкілетті елшісі болған С.Бейсеновтың үкіметке жасаған ұсынысында көрсетілгендей, Балтық бойы елдерімен қатынаста ғылыми-техникалық, мәдени және іскерлік орталықты елшілік аясында ұйымдастыру қолға алынған болатын. Оған жауап ретінде Қазақстан үкіметінің премьерминистрі қолдауымен жасалынған жарлыққа ұсынысты жүзеге асыру мақұлданған болатын. Осы дипломатиялық мазмұндағы құжатқа сай, Орталық ауқымында, инфрақұрылымды дамыту бағытында кеме айлақтары құрылысы мен әуе транзиті бағыттарын құру көзделген еді. Қазақстан-Латвияның негізгі серіктестерінің бірі. Қазақстан Латвияны Балтық өңіріндегі Еуразиялық дәліздің ірі көлік торабы ретінде қарастырады. Сондықтан транзит және көлік саласындағы ынтымақтастықты нығайту екіжақты Қазақстан-Латвия қарым-қатынастарының маңызды бағыттарының бірі болып табылады. Соңғы бірнеше жылда елдер арасындағы контейнерлік тасымалдардың тұрақты өсуі байқалады. Стратегиялық мақсат – жүк тасымалдау көлемін ұлғайту және Еуропа мен Қытай арасындағы жаңа Жібек

жолындағы ынтымақтастықты нығайту. Тараптар бұл перспективалар туралы Ригада көлік жөніндегі жұмыс тобының бірінші отырысында айтты.

Азияға жаңа бағыттарды кеңейту үшін бастамалар жасалып жатыр, бірақ тарифтер туралы сөз болғанда жасаушылар тоқырауда. Тарифтік саясат сенімсіз, әсіресе Ресей тарапынан үлкен бөгет болып отыр. Инфрақұрылымға салынатын салықтар ай сайын заңмен өзгертіліп отырады. ҚР Көлік министрі А.Құсайынов өзінің блогында Балтық елдері арқылы өтетін теміржол тарифын кеңейтудің басты аспектісі тарифтер екенін айтады: «Қазіргі уақытта барлық елдер экспорт пен импортқа қолайлы тарифтер жүйесін құру үшін ынтымақтасып жатыр. Балтық елдері арқылы қазақстандық тауарлар тасымалдау үшін де келісімдер жасалуда. Жүк ағындарын арттыру үшін Ресей теміржолдарының позициясы өте маңызды - бәсекеге қабілетті тарифтер белгілеу ең маңызды қадамдардың бірі. А.Шакалис, Шығыс-Батыс көлік дәлізі қауымдастығының (EWTCA) президентінің пікірінше «Халықаралық контейнерлік тасымалдау мәселесінде, біз тариф мәселелері бойынша көрші елдермен келісу әрдайым мүмкін еместігін айта кетуіміз керек. Ресей өз тауарларын тек ресейлік жол бекеттері арқылы тасымалдауды қамтамасыз етуге тырысады делік, демек, осыған сәйкес елдің теміржол тарифтік саясаты қалыптасады.» А.Шакалис Балтық өңірі Азия арқылы өтетін интермодальдық тасымалдау мүмкіндіктерін қарастыруы керек деп тұжырымдайды. Сондайақ кейбір кәсіпкерлер логистика саласында Азиядан немесе Азияға теміржол тасымалына деген көзқарастары болашағы сенімді емес, әрі мақсатқа жетуде өте көп уақытты талап етеді деп санайды, енді бірі бұл жаңа мүмкіндік деп қарастырады және алғашқы сәтті қадамдарына қанағаттанады. Сәтті мысал ретінде тұрақты пойызды айтуға болады (депутаттық автобус - айына екі рет жүреді) «VPA Logistics» Клайпеда-Үрімші (Қытай). Екінші жағынан, экономикалық күштерді қайта бөлуден кейін шығыстың жаңа жаһандық ойыншылары да өз тауарлары үшін Еуропаға жаңа бағыттар іздестіретін жағдай қалыптасты (автордың орынбасары - және құрлық көлігімен). Олардың көзқарастары барған сайын біздің аймаққа және біздің елге бағытталуда » (Прибалтийские контейнерные поезда, 2011, 2).

Қазақстандық инвесторлар Латвия Республикасының Вентспилс портында орналасқан Ventspils Grain Terminal (VGT) акцияларын сату туралы шешім қабылдауда. Астық терминалы Латвия мен Қазақстан басшылары Ваир Вике-Фрайберг пен Нұрсұлтан Назарбаевтың жобасы ретінде өз қызметін 2005 жылы бастады. Алайда VGT құрылыс процесі 1999 жылы Рига портындағы Ринужи оқиғасын еске алған шетелдік инвесторларды тарту арқылы қиындады. Оның кесірінен қазақстандық кәсіпкерлер бірнеше миллион доллар жоғалтты.

Алайда, 2004 жылы ЕО-ға кіру Балтық республикасына порт инфрақұрылымына инвестициялардың сенімділігіне кепілдік берді. Соған қарамастан, терминал жұмыс істей бастаған кезде басшылық Вентспилс портының басшылығымен күрделі мәселелерге тап болды. Кейіннен мемлекеттік билік тарапы істің ары қарай дамуына ешқандай мүмкіндік бермеді. Сондықтан минималды шығындар мен ауылшаруашылық өнімдеріне сұраныстың артуы арқасында терминал менеджмент үшін кірістер алып келуді тоқтатады.

Бірақ содан кейін қазақстандық AIC-INVEST компаниясы өзінің VGT акцияларын Қазақстанның мемлекеттік мүлік тізілімінің электрондық сауда платформасы арқылы сататын болып шықты. 2021 жылдың 2 ақпанында сауданы бастайтын бастапқы баға шамамен 4 миллиард теңгені құрайды (шамамен 9,7 миллион доллар). AIC-INVEST электронды түрде негізгі құжаттарды, соның ішінде акциялардың бағалануы туралы есепті ресейлік Kalinin & Partners бағалау-консалтингтік компаниясы жасады. Латвия ауыр транзиттік дағдарысты бастан өткеріп жатқандықтан, қазақстандық инвесторлар пайдасыз акцияларды сататыны анық. 2020 жылы Латвия порттары 44,928 млн тонна жүк тасымалдады, бұл 2019 жылмен салыстырғанда 28%-ға аз. Ventspils ең нашар көрсеткішке ие. Мұнда транзиттің көлемі тұтасымен 37% -ға, ал

астықпен қоса жүктер үшін 73,3%-ға азайды... Латвия билігі теңіз портының мәселесін шеше алмауда. Осылайша, көлік министрі Талис Линкитес елдің транзиттік саласы ешқашан алдыңғы жылдардағы көрсеткіштерге оралмайтынына нақты пікір білдірді. Міне, сондықтан қазақстандық компания өтімді емес активтердің бағасы құнсыздануға дейін тез сатуға тырысады.

Сонымен қатар, Ленинград облысындағы Усть-Луга портындағы көп мақсатты Лугапорт терминалының құрылысы Вентспилс астық терминалына пайда әкелмейді. 2024 жылға қарай оның жүк айналымы жылына 24-28 миллион тоннаны құрайды деп күтілуде. Оның 6 миллион тоннасы қазіргі уақытта Рига, Вентспилс және Лиепая порттары арқылы транзитпен өткізіліп жатқан астықты ауыстырып тиеу (КР инвесторы Латвий 2021,2)...

Көрсеткіш	2017 жыл	2018 жыл	Өсім 2018/2017
Тауар айналымы	98,2	83,5	-15%
Экспорт	74,4	57,3	-23%
Импорт	23,8	26,1	+9,7%
Сауда балансы	50,6	31,2	<i>нашарлады</i>

Латвиялық компаниялар 18-20 қыркүйек аралығында Алматыда өткен VIA LATVIA бірлескен стендімен «TransKazakhstan / TransLogistika 2019» халықаралық көрмесі мен конференциясына қатысты. Көрме Алматыдағы 23-ші рет өтуде, бұл Орталық Азия өңірінде де, Еуразия құрлығында да көлік және логистика үшін осы оқиғаның маңыздылығын көрсетеді. Биылғы жылы көрмеге 13 компанияның өкілдері қатысты; Латвия теміржолы, Ldz Logistics, Ldz Cargo, Рига еркін порты, Вентспилс еркін порты, Лиепай АЭА, Рига әмбебап терминалы, Рига контейнерлік терминалы, A&A Logistic, SONORA, Noord natie Vantspils terminals, «Sigis», Рига әуежайы сондай-ақ Балтық транзит және логистика қауымдастығы.

Байланыс министрлігі Мемлекеттік хатшысының орынбасары Улдис Фрейманис Латвия Қазақстанды жаңа Жібек жолы бойынша жүк тасымалдауды дамыту шеңберінде Қытаймен диалогта өзінің стратегиялық әріптесі ретінде қарастыратынын атап өтті. Латвиялық көліклогистика секторы Қазақстан серіктестерімен бірге Рига Вентспилс және лиепай паспортын пайдалана отырып, Қытайдан Еуропаға тиімді мультимодальдық көлік қызметтерін ұсына алады. Сондай-ақ Еуразиядағы жүк тасымалына қызмет көрсетуге үлкен рөл атқаратын және Латвия Поштасымен ынтымақтастықта Қытайдан Еуропаға электрондық сауданы табысты дамытып отырған «Рига» халықаралық әуежайын атап өту маңызды (Транслогистика РК 2021, 3).

Сонымен қатар, 19 қыркүйекте Улдис Фрейманис «Транс-Логистика Қазақстан» журналдарына бұқаралық ақпарат құралдарының және көлік саласындағы коммуникацияның рөлі туралы сараптамалық пікірталастарға қатысты. Фрейманис мырза қоғамға заманауи, перспективалы және өзара байланысты көлік секторы ұсына алатын құндылықтарды жеткізу маңызды екенін атап өтті. Сондықтан Латвия бұл құндылықтарды VIA LATVIA брендінің көмегімен беруге шешім қабылдады. Латвияның көлік және логистикалық қызметтер саласындағы ұсынысы «Бір терезе» қағидаты бойынша және онлайн-кеңістікте жұмыс істейді (ЭС РК и Латвия, 2020, 2).

Берзиньш пен «Қазақстан темір Жолы» ұлттық темір жол компаниясының (КТЖ) вице-президенті Санжар Елубаев транзиттік бағыттарды, Қорғас болашақ айлағының порттық логистикалық орталығын және осы орталық арқылы өтетін жаңа транзиттік ағындарды дамыту бойынша ынтымақтастық туралы Меморандумға қол қойды. Меморандумға сәйкес, екі тарап та Қытайдан Қазақстан арқылы Ригаға контейнерлік тасымалды қамтамасыз етіп, Қорғас портына

тасымалданатын жүктерді өңдеуге ынтымақтасатын болады. Ldz Idz Logistika еншілес компаниясы KZT Express қазақстандық теміржол компаниясымен көлік экспедициясы туралы келісімге қол қойды. Ресей мен Еуропалық Одақ арасындағы қарымқатынасты қалай құру керек деген мәселеге қатысты Балтық елдерін, атап айтқанда Латвияны сынға алу қайшылықты және ақылға қонымсыз. Baltnews-пен сұхбатында Ресей Ғылым академиясының Әлемдік экономика және халықаралық қатынастар институтының аға ғылыми қызметкері Владимир Олонченко білдірді.

Латвия Ресейге қарсы қатаң санкциялар қолдануды, Ресейге қарсы талаптарды қоюды талап етіп отырған елдердің бірі, бір сөзбен атап айтқанда барлық қиындықтарды тудырады. Бұл қиындықтар Ресей мен Еуропалық Одақ арасындағы қатынастарды төмендетуге бағытталған.

Латвияның байланыс министрі Талис Линкайтс жергілікті транзиттік дәліз үшін 2021 жыл тұрақтандыру жылы болады деп мәлімдеді. Оның айтуынша, Латвия порттары ресейлік көмірмен қоштаса алады, биыл тек осы жүкпен бөлек пойыздар күтіледі, бірақ Ресей Федерациясынан қалған барлық тауарлар Беларуссия сияқты жүре береді (VIA Latvia 2021, 2).

1-сурет

https://logistika.ldz.lv/sites/logistika.ldz.lv/files/BALTIKA%20TRANSIT_Karte%20marsruti_RUS_0.jpg

«Порттардағы және бүкіл транзиттегі дағдарыс 2019 жылы, Ресейден көмір мен мұнай өнімдерінің көлемі төмендей бастаған кезде басталды. Өткен жыл біз үшін ең жақсы жыл болған жоқ, өйткені көмір транзитті іс жүзінде тоқтап қалды. Бірақ біз 2021 жыл тұрақтандыру жылы болатынын көріп отырмыз», - деп LSM сілтеме жасайды. (Россия и ЕС 2021, 3)

Латвияның Байланыс министрлігінің статистикалық мәліметтеріне сәйкес, 2020 жылы Латвия порттары 44,9 млн. Тоннаны өңдеді - бұл 2019 жылмен салыстырғанда 28% - ға аз. Теміржолда бұл құлдырау шамамен 42%- 41,4 тен 24,1 млн-ға дейін болды. Жалпы алғанда жүк трафик 1990 жылдардың бірінші жартысындағы деңгейге дейін төмендеді, сондықтан өткен жыл осы көрсеткіш бойынша ең болмағанда қазіргі тарихтағы ең нашар жыл болды. Төмендеудің негізгі себебін түсіндіре отырып, Талис Линкитиз көмірдің Латвия порттарынан іс жүзінде кетіп қалғанын да айтты. Бірақ, оның айтуынша, осы жүкпен бөлек пойыздар биыл пайда болуы мүмкін (Министерство Латвия 2021, 5).

Бірақ жүктердің қалған түрлері Ресейден де Беларусьтен де жалғасуда. Контейнерлік тасымалдар да, ерекше мұнай өнімдері де, Ресей, Беларусь, Қазақстаннан келетін ағаш та, астық та жүруде. Өткен жылы ішкі тасымалдар көлемін ұлғайды, ал LDz-ге Беларусьтен, Украинадан Скандинавияға баратын транзиттік жүктерді тарту, сондай-ақ Латвия арқылы Калининградқа бара алатын транзиттік жүктермен жұмыс істеу міндеті жүктелді.

Ланкайтстің айтуынша, коронавирус саланың көрсеткіштеріне де әсер еткен сияқты: министр шағын порттарда да құлдырау бар екенін айтты, бірақ олар транзиттік жүктермен жұмыс істемейді. Алайда, құлдыраудың негізгі себебі Covid-19 емес. Саясаткер осы уақытқа дейін көмір Латвия арқылы өтетін жүк ағынының едәуір көлігін құрағанын және оның жоғалуын өтеу мүмкін еместігін атап өтті (Латвийское радио 2021, 4).

Қорытынды

Әлемдік саясаттың жаңа геэкономикалық ареалы мемлекеттер арасындағы жаңа ынтымақтастық бағыттарын қалыптастыруды осылайша негіздеуде десе болады. Экспорт немесе транзит үдерісінің жаңаша бағыт алуының сыртқы саяси мәселелер аясында баяндалуы жаңарды. Таңдау шектеулі болды - Кеңес уақытында тауарлар қозғалысының нақты маршрут жолдары Қазақстан аумағынан өтетін. Қазақстан транзит жолында болғандықтан көптеген тауарлар экспортталды, соның ішінде астық негізгі экспорттық дақылдардың бірі болып

табылады. Уақыт өте келе, қазақстандық астықты Латвия арқылы жіберу схемасы процесті жеделдету үшін біраз өзгерістерге ұшырады, және Вентспилс портындағы терминал сатып алынды, акционерлік қоғам ұйымдастырылды, ол тасымалдау мәселелерімен айналысқан болатын. Осы жылдар аралығында Қазақстан Латвия экономикалық қатынас бірнеше салаларда даму көрсеткіштері айтарлықтай дамыды. Латвия-Қазақстан қарым-қатынасы әрдайым жақсы болды, екіжақты мемлекетаралық диалог 2010-2019 жылдары ерекше қарқындылыққа ие болды. Мұндай ынтымақтастық Қазақстан үшін қаншалықты тиімді? Соңғы бірнеше жыл ішінде Қазақстан Республикасында Латвия капиталының қатысуымен 60-тан астам бірлескен кәсіпорын тіркелді. Негізінен бұл кәсіпорындар логистика, сауда және қаржы институттарына кеңес беру салаларымен айналысады. Латвияның Grindex және Olainfarm сияқты беделді фармацевтикалық компаниялары Қазақстанда өз өкілдіктерін ашты. Екі елдің кәсіпкерлері Қазақстанда ашылған Латвияның коммерциялық банктерінің өкілдіктерін белсенді пайдаланады. Екі мемлекет арасындағы сауда айналымы онша үлкен емес, алайда даму тенденцияға ие деп айтуға болады. Ең бастысы - Латвия қазақстандық тауарлардың еуропалық нарыққа шығуына мүмкіндік береді. Қазақстан өз кезегінде транзиттік нысана бола отырып, Латвия және басқа еуропалық жүктерді Орталық, Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне тасымалдауды қамтамасыз ете алады. Мәселен, «Балтика Транзит» контейнерлік пойызы Еуропадан Қазақстанға, Қытайға, Ауғанстанға және кері бағыт бойынша жүк тасымалдайды. Тағы бір маңызды жайт, бұл рейс біз қалағандай жиі циклды қайталанбайды, бірақ бұны басқа тұрғыда қарастыруға болады. Мұнда логистика саласындағы менеджмент үшін бұрынсоңды болмаған жұмыс ауқымы ашылуда. Жалпы қазіргі таңда Латвия мемлекеті транзит саласында жаңа іскер серіктестер іздестіруде. Жаңа мүмкіндіктерді түсіндіріп, артықшылықтар көрсетіп, осындай ынтымақтастықтың барынша оңтайлы тұстарын қалыптастыруға мүдделі болып отыр. Бизнес мүмкіндіктері өте көп және осы тұста қазақстандық кәсіпкерлер үшін жаңа мүмкіндіктерді пайдалануға барынша күш салу қажет, себебі бұл қазақстандық сауда жолын дамытуға болашақта үлкен мүмкіндік туғызады.

ӘДЕБИЕТТЕР МЕН ДЕРЕКТЕР ТІЗІМІ

- Болтикалық транзит картасы
 //8URL:https://logistika.ldz.lv/sites/logistika.ldz.lv/files/BALTIKA%20TRANSIT_Karte%20marsruti_RUS_0.jpg, [Дата обращения 21.02.2021]
- VIA LATVIA - бүкіл Латвия көлік саласын біріктіретін бренд /URL: www.vialatvia.com, [Дата обращения 21.02.2021]
- Қазақстан Республикасы Президенттің Архиві (ҚР ПА). Документы о создании культурного и делового центра при Посольстве Казахстана в Литве, Латвии и Эстонии. 75-Н қор, 1-іс, 2341-тізбе, 4-парақ
- Қазақстан мен Латвия Қытай-Еуропа трансқұрлықтық бағыты бойынша контейнер қызметін іске қосты / The Astana Times // URL:<https://astanatimes.com/2017/10/kazakhstan-latvia-launch-containerservice-along-china-to-europe-transcontinental-route/>[Дата обращения 28.02.2021]
- Қазақстанның тұрақты инфрақұрылымдық инвестицияларының тенденциялары / URL:<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/a8bff43den/index.html?itemId=/content/component/a8bff43d-kz>, 2018, Б.12
- Казахстанские инвесторы бегут из охваченной транзитным кризисом Латвии. - Виталий Романюк. // URL:https://newinform.com/269286-kazakhstanskije-investory-begut-s-okhvachennoi-tranzitnymkrisisom-latvii?utm_source=uxnews&utm_medium=desktop, [Дата обращения 1.04.2021]
- Латвия-Қазақстан қатынастары // https://kazakh-tv.kz/kz/view/news/page_192409_kazakhstan-andlatvia-strengthening-cooperation-in-transit-and-transport-areas, 2019, Б.2 Translogistica Kazakhstan / Latvian Institute // URL:<https://Www.Transport.Lv/En/Par-Mums/Starptautiskas-Izstades/Vialatvia-IzstadeTranslogistica-Kazakhstan/>, [Дата обращения 14.02.2021]
- Набиев Э. Дамушы экономикадағы көлік қызметтерінің сыртқы саудасы: жағдайы және прогресс перспективалары Дамушы экономикадағы көлік қызметтерінің сыртқы саудасы: жағдайы мен прогресінің

болашағы / Е.Набиев, С.Базарова, Е.Ақбаев, Г.Райханова, С. Дәрібеков және т.б. // Заң және экономика саласындағы алдыңғы қатарлы зерттеулер журналы. – желтоқсан, 2017. – Т. 8, №4 (26). – Б. 1219-1225.

Прибалтийские контейнерные поезда – по направлению к интермодальной сети. - 2011-01-10 Renatas Zubenat (CargoNEWS// URL: <https://www.cargonews.ua/analitika/pribaltiyskie-konteyneryepoezda-po-napravleniyu-k-intermodalnoy-seti-chastj-2/>, [Дата обращения 1.04.2021]

Про Rail.Baltica Латвийское Радио 4 // URL:<https://rus.lsm.lv/statja/analitika/analitika/etot-god-budetgodom-proektov-i-stabilizacii-tranzita--ministr.a392501/>, [Дата обращения 1.03.2021]

Сотый контейнерный поезд Балтика Транзит. – отраслевой портал Латвий // URL: https://logistics.ru/9/7/i84_1666.htm, [Дата обращения 1.04.2021]

Транзит. - Министерство транспорта Латвия // URL: <https://www.sam.gov.lv/lv/tranzits/Konteinervilciens>

Балтика – Транзит отмечает 10-летний юбилей своей деятельности. - Общественных отношений

LDz // URL: <https://www.ldz.lv/lv/content/konteinervilciens-baltika---tranzits-atzimē-10-gadu-darbībasjubileju>, [Дата обращения 1.04.2021]

Чем хуже отношения России и ЕС, тем меньше прибыли от транзита получит Прибалтика

/Lv.baltnews// URL:https://lv.baltnews.com/ekonomika_online_novosti/20210213/1024588131/Chemkhuzheotnosheniya-Rossii-i-ES-tem-menshe-pribyli-ot-tranzita-poluchit-Pribaltika.html, [Дата обращения 25.02.2021]

Экономикалық күрделілік, Қазақстан: Экспорт, импорт және сауда серіктестері, // URL:<https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/kaz/>, 2017, Б.1

Экономическое сотрудничество между Казахстаном и Латвией успешно развивается. Оно основывается на взаимном интересе. В чем он заключается? / 1996 TheBalticCourse//URL:http://www.baltic-course.com/rus/kruglij_stol/?doc=149779, 2020, Б.2

Этот год будет годом проектов и стабилизации транзита министр. Латвийское Радио 4 // URL:<https://rus.lsm.lv/statja/analitika/analitika/etot-god-budet-godom-proektov-i-stabilizacii-tranzita--ministr.a392501/>, [Дата обращения 28.02.2021]

REFERENCES

Boltikalyq tranzit kartasy [Map of the Baltic transit] //8URL:https://logistika.ldz.lv/sites/logistika.ldz.lv/files/BALTIKA%20TRANSIT_Karte%20marsrutu_RUS_0.jpg, (in Kazakh)

VIA LATVIA - bykil Latvia kolik salasyn biriktiretin brend [VIA LATVIA - unites the entire Latvian transport industry] /URL: www.vialatvia.com, (in Kazakh)

Қазақстан Республикасы Президенттік Архиві (ҚР ПА). Документы о создании культурного и делового центра при Посольстве Казахстана в Литве, Латвии и Эстонии. 75-Н қор, 1-іс, 2341-тізбе, 4-парақ.

Қазақстан мен Латвия Қытай-Еуропа трансқұрлықтық бағыты бойынша контейнер қызметін іске қосты / The Astana Times // URL:<https://astanatimes.com/2017/10/kazakhstan-latvia-launch-containerservice-along-china-to-europe-transcontinental-route/>[Дата обращения 28.02.2021]

Qazaqstannuñ tūraqtu infraqūrylymdyq investisiylarynuñ tendensiylary[Trends in sustainable infrastructure investment in Kazakhstan] / URL:<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/a8bff43den/index.html?itemId=/content/component/a8bff43d-kz>, 2018, В.12 (in Kazakh)

Kazahstanskіe investory begut iz ohvachennoi tranzitnym krizisom Latvii [Kazakh investors are fleein Latvia, which is in the midst of a transit crisis] (- Vitalii Romank. // URL: https://newinform.com/269286-kazahstanskіe-investory-begut-s-okhvachennoi-tranzitnym-krizisom-latvii?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop, in Russian)

Latviya-Qazaqstan qatynastary [Latvian-Kazakh relations] // https://kazakhtv.kz/kz/view/news/page_192409_kazakhstan-and-latvia-strengtening-cooperation-in-transit-andtransport-areas, 2019, В.2 Translogistica Kazakhstan / Latvian Institute // URL:<https://Www.Transport.Lv/En/ParMums/Starptautiskas-Izstades/Vialatvia-Izstade-TranslogisticaKazakhstan/>, (in Kazakh)

Nabiev E. Damuşı ekonomikadaғы kölik qyzmetteriniñ syrtqy saudasy: jaғдай және progress perspektivalary Damuşı ekonomikadaғы kölik qyzmetteriniñ syrtqy saudasy: jaғдай men progresiniñ bolaşaғы [Foreign trade in transport services in developing economies: status and prospects for progress Foreign trade in transport services in developing economies: status and prospects] / E. Nabiev, S.Bazarova, E.Aqbaev, G.Raihanova, S. Däribekov және т.б. // Заң және экономика саласындағы алдыңғы қатарлы зерттеулер журналы. – желтоқсан, 2017. – Т. 8, № 4 (26). – Б. 1219-1225. (in Kazakh)

Pribaltiyskie konteynerye poezda – po napravleni k intermodalnoi seti [Baltic container trains – towards the intermodal network] - 2011-01-10 Renatas Zubenat (CargoNEWS // URL:<https://www.cargonews.ua/analitika/pribaltiyskie-konteynerye-poezda-po-napravleniyu-kintermodalnoy-seti-chastj-2/>, (in Russian)

Pro Rail. Baltica Latviiskoe Radio 4 [About Rail.Baltica Latvian Radio 4] //URL:<https://rus.lsm.lv/statja/analitika/analitika/etot-god-budet-godom-proektov-i-stabilizacii-tranzitamministr.a392501/>, (in Russian)

Soty konteineri poezd "Baltika Tranzit. – otraslevoi portal Latvii [100th container train "Baltika Transit. - Latvian industry portal] // URL: https://logistics.ru/9/7/184_1666.htm, (in Russian)

Tranzit [Tranzit] - Ministerstvo transporta Latvija // URL: <https://www.sam.gov.lv/lv/tranzits> Konteineru lietošana Baltikā – Tranzit atzīmē 10-gadu darbības jubileju. - Obestvennyh otnošenii LDz // URL: <https://www.ldz.lv/lv/content/konteineru-lietošana-baltikā-tranzits-atzīmē-10-gadu-darbības-jubileju>, (in Russian)

Chem huje otnošenija Rossii i ES, tem menše pribyli ot tranzita poluchit Pribaltika [The worse the relations between Russia and the EU, the less profit from transit the Baltic States will receive] \Lv.baltnews\ //URL:https://lv.baltnews.com/ekonomika_online_novosti/20210213/1024588131/Chemkhuzhe-otnosheniya-Rossii-i-ES-tem-menshe-pribyli-ot-tranzita-poluchit-Pribaltika.html, (in Russian)

Ekonomikalyq kürdelilik, Qazaqstan: Eksport, import және sauda seriktesteri [Economic complexity, Kazakhstan: Export, import and trade partners, // URL:<https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/kaz/>, 2017, B.1] (in Kazakh)

Ekonomicheskoe sotrudnichestvo mejdu Kazahstanom i Latviei uspešno razvivaetsya. Ono osnovyvaetsya na vzaimnom interese. V chem on zakluchaetsya? [Economic cooperation between Kazakhstan and Latvia is developing successfully. It is based on mutual interest. What is it?] / 1996 The Baltic Course // URL:http://www.baltic-course.com/rus/kruglij_stol/?doc=149779, 2020, B.2 (in Russian)

Etot god budet godom proektov i stabilizacii tranzita – ministr. Latviiskoe Radio 4 [This year will be the year of projects and transit stabilization - minister] // URL:<https://rus.lsm.lv/statja/analitika/analitika/etotgod-budet-godom-proektov-i-stabilizacii-tranzita-ministr.a392501/>, (in Russian)

МАЗМҰНЫ

Абикова Г.М., Бегімова М.Қ. ОРТАЛЫҚ ҒЫЛЫМИ КІТАПХАНАНЫҢ СИРЕК КІТАПТАРЫ МЕН ҚОЛЖАЗБАЛАР	5
Ақымбек Е.Ш., Шағырбаев М.С. ОРТАҒАСЫРЛЫҚ АСПАРА ҚАЛАСЫНЫҢ ОСТЕОЛОГИЯЛЫҚ МАТЕРИАЛДАРЫ	18
Асанова Г.К. А.И. ЛЕВШИННИҢ ҒЫЛЫМИ МҰРАСЫ ҚАЗАҚ МЕМЛЕКЕТТІЛІГІ ТАРИХЫНЫҢ БІРІНШІ ДӘРЕЖЕЛІ ДЕРЕК КӨЗІ РЕТІНДЕ.....	36
Асанова Г.К. ҚАЗАҚ МЕМЛЕКЕТТІЛІГІНІҢ ГЕНЕЗИСІ МЕМЛЕКЕТТЕРДІҢПАЙДА БОЛУЫНЫҢ ШЫҒЫС (ЕУРОПАЛЫҚ ЕМЕС) ЖОЛЫНЫҢ ЖАЛПЫ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ КОНТЕКСТІНДЕ.....	52
Бисембаева Л.А., Әлімбаев Ұ.М. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ОРЫС ОҚУ ОРЫНДАРЫ, ОЛАРДЫҢ ЖЕРГІЛІКТІ ХАЛЫҚҚА ӘСЕРІ (XIX ғ. II жарт. -XX ғ. басы).....	65
Борбасов С.М. «АЛАШ» ПАРТИЯСЫ СЕРЕКЕЛЕРІНІҢ РУХАНИ МҰРАСЫ ҚАЗАҚ МЕМЛЕКЕТТІЛІГІ ҚАЛЫПТАСУЫ ИДЕЯСЫ КОНТЕКСТІНДЕ.....	78
Жаңабаев Қ., Түргенбаева А.Ш., Шотанова Г.А. ҚАЗАҚ ЖӘНЕ ШЕТЕЛ ДЕРЕККӨЗДЕРІНДЕГІ ЖЫРДЫҢ «ФОРМУЛЬДІК СТИЛЬ» МЕН ТІЛ.....	100
Исова Л., Қайпжан Ж., Туманшиев Д., Тұран Н. ЛАТВИЯ: ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТРАНЗИТ ТӨНДРЕГІНДЕГІ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ.....	115
Кәрімов М.Қ., Ибраимова М.С., Даутова А.Ф., Құдайбергенұлы Б. ДӘСТҮРЛІ ҚАЗАҚ ШАРУАШЫЛЫҒЫНЫҢ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ ЖӘНЕ ОНЫҢ НАРЫҚ ҚАТЫНАСТАРЫНА БЕЙІМДЕЛУІ (XIX ғ. – XX ғ. басы).....	129
Нұрбай Қ.Ж. XX ғ. БАСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК-КОНФЕССИЯЛЫҚ ҚАТЫНАСТАР: ТАРИХНАМАЛЫҚ МӘСЕЛЕ.....	145
Оразбаева Ф.Ш. ҚАЗАҚ ТІЛІН ОҚЫТУ ӘДІСТЕМЕСІНІҢ ТАРИХЫ.....	159
Рүстемов С.К., Оразов Р.Е. XX ҒАСЫР БАСЫНДАҒЫ МҰСЫЛМАНДЫҚ ЛИБЕРАЛИЗМ ЖӘНЕ АЛАШ ҚОЗҒАЛЫСЫ.....	177
Сәтенова М.Р. ЦИН ИМПЕРИЯСЫНЫҢ ҚАЗАҚ ДАЛАСЫНДАҒЫ САЯСАТЫ ЖӘНЕ ОСЫ ТҮРҒЫДА РЕСЕЙМЕН ТЕКЕТПЕСІ.....	191
Сманова А.М., Чаргынова Г.О. ШЫҒЫС ТҮРКІСТАНДАҒЫ ЖЕТШАҒАР МЕМЛЕКЕТІНІҢ КҮЙРЕУІНЕ ҚАТЫСТЫ КЕЙБІР МӘСЕЛЕЛЕР.....	205
Турмахан Н. ЕРТЕ САРМАТ МӘДЕНИЕТІНІҢ ПАЙДА БОЛУ МӘСЕЛЕСІ ЗЕРТТЕЛУІ ЖАЙЫНДА (тарихнамалық шолу).....	216
Уалтаева А.С., Досымқары С.М. КЕДЕН САЛАСЫНДАҒЫ РЕСЕЙ-ҚАЗАҚСТАН ӨЗАРА ІС-ҚИМЫЛЫНЫҢ НЕГІЗГІ АСПЕКТІЛЕРІ.....	226
Удербасова С.К. ЖЕТІСУ ЖӘНЕ СЫРДАРИЯ ОБЛЫСТАРЫНДАҒЫ БОЛЫСТАРДЫҢ ҚҰРЫЛУ, ГЕОГРАФИЯЛЫҚ ОРНАЛАСУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ (XIX-XX ғғ. БАСЫ).....	236
Якубов И.Х., Нуридин У. АМЕРИКАНДЫҚ ӘСКЕРЛЕРДІҢ АУҒАНСТАННАН ШЫҒАРЫЛУЫНЫҢ САЛДАРЫ. ӨЗБЕКСТАНДЫҚ КӨЗҚАРАС ТҮРҒЫСЫНАН.....	249

СОДЕРЖАНИЕ

Абикова Г.М., Бегимова М.К. РЕДКИЕ КНИГИ И РУКОПИСИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ НАУЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ.....	5
Акымбек Е.Ш., Шағырбаев М.С. ОСТЕОЛОГИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ СРЕДНЕВЕКОВОГО ГОРОДИЩА АСПАРА (по материалам раскопок 2014 г.).....	18
Асанова Г.К. НАУЧНОЕ НАСЛЕДИЕ А.И. ЛЕВШИНА КАК ПЕРВОКЛАССНЫЙ ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ КАЗАХСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ.....	36
Асанова Г.К. ГЕНЕЗИС КАЗАХСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ В КОНТЕКСТЕ ОБЩЕЙ КОНЦЕПЦИИ ВОСТОЧНОГО ПУТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОСУДАРСТВ.....	52
Бисембаева Л.А., Алимбай У.М. РУССКИЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА МЕСТНОЕ НАСЕЛЕНИЕ (вторая половина XIX века - начало XX века).....	65
Борбасов С.М. ДУХОВНОЕ НАСЛЕДИЕ ЛИДЕРОВ ПАРТИИ «АЛАШ» В КОНТЕКСТЕ ФОРМИРОВАНИЯ ИДЕИ КАЗАХСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ.....	78
Жанабаев К., Тургенбаева А.Ш., Шотанова Г.А. «ФОРМУЛЬНЫЙ СТИЛЬ» И ЯЗЫК ЭПОСА В КАЗАХСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ИСТОЧНИКАХ.....	100
Исова Л., Қайпжан Ж., Туманшиев Д., Туран Н. ЛАТВИЯ: ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТРАНЗИТ ТӨҢІРЕГІНДЕГІ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ.....	115
Каримов М.К., Ибраимова М.С., Даутова А.Ф., Құдайбергелулы Б. ОСОБЕННОСТИ ТРАДИЦИОННОГО КАЗАХСКОГО ХОЗЯЙСТВА И ЕЕ АДАПТАЦИЯ К РЫНОЧНЫМ ОТНОШЕНИЯМ (XIX в. – НАЧАЛО XX в.).....	129
Нурбай К.Ж. ГОСУДАРСТВЕННО-КОНФЕССИОНАЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ В НАЧАЛЕ XX в.: ИСТОРИОГРАФИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА.....	145
Оразбаева Ф.Ш. ИСТОРИЯ МЕТОДИКИ ПРЕПОДАВАНИЯ КАЗАХСКОГО ЯЗЫКА.....	159
Рустемов С.К., Оразов Р.Е. МУСУЛЬМАНСКИЙ ЛИБЕРАЛИЗМ НАЧАЛА XX ВЕКА И ДВИЖЕНИЕ «АЛАШ».....	177
Сатенова М.Р. ПОЛИТИКА ЦИНСКОЙ ИМПЕРИИ В КАЗАХСКОЙ СТЕПИ И ПРОТИВОБОРСТВО В ДАННОМ ВОПРОСЕ С РОССИЕЙ.....	191
Сманова А.М., Чаргынова Г.О. НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К РАСПАДУ ГОСУДАРСТВА ЙЕТТИШАР В ВОСТОЧНОМ ТУРКЕСТАНЕ.....	205
Турмахан Н. К ИЗУЧЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ПРОИСХОЖДЕНИЯ РАННЕСАРМАТСКОЙ КУЛЬТУРЫ (предварительный историографический обзор).....	216
Уалтаева А.С., Досымкары С.М. ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РОССИЙСКО – КАЗАХСТАНСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ.....	226
Удербасова С.К. ОСОБЕННОСТИ СОЗДАНИЯ, ГЕОГРАФИЧЕСКОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ ВОЛОСТЕЙ В СЕМИРЕЧЕНСКОЙ И СЫРДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТЯХ.....	236
Якубов И.Х., Нуридинов У. ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫВОДА АМЕРИКАНСКИХ ВОЙСК ИЗ АФГАНИСТАНА. ВЗГЛЯД ИЗ УЗБЕКИСТАНА.....	249

CONTENTS

Abikova G.M., Begimova M.K. RARE BOOKS AND MANUSCRIPTS OF THE CENTRAL SCIENTIFIC LIBRARY	5
Akymbek E.Sh., Shagirbaev M.S. OSTEOLOGICAL DATA FROM THE MEDIEVAL SITE OF ASPARA (based on 2014 season excavation materials)..	18
Assanova G.K. HERITAGE OF A.I. LEVSHIN AS A FIRST-CLASS SOURCE ON THE HISTORY OF KAZAKH STATEHOOD.....	36
Assanova G.K. THE GENESIS OF THE KAZAKH STATEHOOD IN THE CONTEXT OF THE GENERAL CONCEPT OF THE EASTERN (NON-EUROPEAN) WAY OF THE EMERGENCE OF STATES.....	52
Bissembayeva L.A., Alimbai U.M. RUSSIAN EDUCATIONAL INSTITUTIONS IN KAZAKHSTAN AND THEIR IMPACT ON THE LOCAL POPULATION (the second half of 19th century and the beginning of the 20 century)	65
Borbassov S.M. THE SPIRITUAL HERITAGE OF THE «ALASH» PARTY LEADERS IN THE CONTEXT OF KAZAKH STATEHOOD FORMATION.....	78
Zhanabaev K., Turgenbaeva A.Sh., Shotanova G.A. «FORMULA STYLE» AND THE LANGUAGE OF THE EPIC IN KAZAKH AND FOREIGN SOURCES.....	100
Issova L., Kaipzhan Zh., Tumanshiyev D., Turan N. KAZAKHSTAN-LATVIA: ISSUES OF COOPERATION IN THE FIELD OF INTERNATIONAL TRANSIT.....	115
Karimov M., Ibrayemova M., Dautova A., Kudaibergenuly B. SOME FEATURES OF THE TRADITIONAL KAZAKH ECONOMY AND ITS ADAPTATION TO MARKET RELATIONS (XIX -EARLY XX CENTURIES).....	129
Nurbay K.Zh. STATE-CONFESSIONAL RELATIONS IN KAZAKHSTAN AT THE BEGINNING OF THE XX c.: HISTORIOGRAPHIC PROBLEM.....	145
Orazbaeva F.Sh. HISTORY OF THE KAZAKH LANGUAGE TEACHING METHODOLOGY.....	159
Rustemov S.K., Orazov R.E. MUSLIM LIBERALISM OF THE EARLY TWENTIETH CENTURY AND THE ALASH MOVEMENT.....	177
Satenova M.R. POLICY OF THE QING EMPIRE IN THE KAZAKH STEPPE AND THE STRUGGLE WITH RUSSIA IN THIS MATTER.....	191
Smanova A. M., Charginova G. O. SOME ISSUES RELATED TO THE COLLAPSE OF YETTISHAR STATE IN EASTERN TURKESTAN.....	205
Turmakhan N. TO THE STUDY OF THE ISSUE OF EARLY SARMATIAN CULTURE ORIGIN (preliminary historiographic review).....	216
Ualtayeva A.S., Dossymkary S.M. MAIN ASPECTS OF RUSSIAN-KAZAKHSTAN INTERACTION IN THE CUSTOMS SPHERE.....	226
Uderbaeva S.K. FEATURES OF CREATION, GEOGRAPHIC LOCATION OF VOLOSTS IN SEMIRECHENSK AND SYRDARYA REGIONS (XIX-EARLY XX CENTURIES).....	236
Yakubov I.Kh., Nuriddinov U. CONSEQUENCES OF THE AMERICAN TROOPS WITHDRAWAL FROM AFGHANISTAN. THE VIEW FROM UZBEKISTAN.....	249

EDU.E-HISTORY.KZ

электрондық ғылыми журналы 2021. 2(26)

Бас редактор:
Қабылдинов З.Е.

Компьютерде беттеген:
Зикирбаева В.С.

Жарияланған күні: 30.06.2021.
Пішімі 70x100/16. Баспа табағы 26,6.

Құрылтайшысы және баспагері:
Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігі Ғылым комитеті
Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты ШЖҚ РМК

Редакция мен баспаның мекен-жайы:
050010, Қазақстан Республикасы, Алматы қ., Шевченко көш., 28-үй
ҚР ҒЖБМ ҒК Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты
ШЖҚ РМК Тел.: +7 (727) 261-67-19, +7 (727) 272-47-59

Е-mail: edu.history@bk.ru.
Журнал сайты: <https://edu.e-history.kz>

Ш.Ш. Уәлиханов ат. ТжЭИ басылған:
050010 Қазақстан Республикасы, Алматы қ., Шевченко көш., 28-үй