ӘОЖ (5-012)

**Мадиев Д.А.**

Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті

Шығыстану факультеті қытайтану кафедрасы

[daniyarmadiev@mail.ru](mailto:daniyarmadiev@mail.ru)

**Шәріпқазы Н.**

Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті

Шығыстану факультеті қытайтану кафедрасы

**ҚХР-ДЫҢ СОЛТҮСТІК-БАТЫС ШЕКАРА АЙМАҒЫНЫҢ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМЫТУ СТРАТЕГИЯСЫ**

Берілген мақалада ҚХР-дың солтүстік-батыс аймағы - Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы мен шекара өңірінің әлеуметтік-экономикалық жағдайы сараланады. Аймақты экономикалық дамыту барысындағы инфрақұрылымды жетілдірудің маңызын анықтауда шекара өңірінің әлеуметтік және экономикалық даму эволюциясына, өңірде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобаларға, ел үкіметінің инфрақұрылымды дамыту механизмдеріне талдау жасалады.

**Түйін сөздер:** Шыңжаң, инфрақұрылым, стратегия, әлеуметтік-экономикалық даму, инвестиция.

Мадиев Д.А., Шарипказы Н.

**СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА КНР**

В данной статье анализируется социально-экономическая ситуация северо-западного Китая - Синьцзян-Уйгурского автономного района и его приграничного региона. Анализируется эволюция социально-экономического развития приграничного региона, проводимые инфраструктурные проекты и правительственные механизмы развития инфраструктуры региона для определения роли модернизации инфраструктуры в развитии экономики региона.

**Ключевые слова:** Синьцзян, инфраструктура, стратегия, социально-экономическое развитие, инвестиции.

Madiyev D.A., Sharypkazy N.

**STRATEGY OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF THE NORTH WESTERN BORDER REGION OF CHINA**

This article analyzes the socio-economic situation of northwestern China - the Xinjiang Uygur Autonomous Region and its border region. The evolution of the social and economic development of the border region, the ongoing infrastructure projects and government mechanisms for the development of the region's infrastructure to determine the role of infrastructure modernization in the development of the region's economy are analyzed.

**Key words:** Xinjiang, infrastructure, strategy, socio-economic development, investments.

**Кіріспе.** Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы ҚХР-дың солтүстік-батыс аймағында, ел билігі орын тепкен және экономикалық даму қарқыны жоғары шығыс өңірлерінен алыс жатқан әкімшілік-территориялық бірлік[1]. Географиялық орналасуына байланысты, Шыңжаң соңғы жылдарға дейін елдің басқа өңірлері арасында әлеуметтік-экономикалық даму деңгейі жағынан ең артта қалған аймақ болып келді. Қазіргі таңда, Қытай үкіметі Шыңжаңның экономикасын елдің өндірісі дамыған аймақтардың деңгейіне жеткізуге бағытталған маңызды стратегиялық жоспарды жүзеге асыруда. Бұл жоспарды жүзеге асыра отырып, Қытай билігі аймақта тұрып жатқан халықтың ұлттық бірлігіне қол жеткізуге, сол арқылы аймақта саяси, әлеуметтік және экономикалық тұрақтылық орнатуға ұмтылуда.

Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық әл-аухатын арттырудың маңызды қадамы-шетелдермен тікелей сауда-экономикалық байланыстар орнату. Осы тұрғыдан алғанда, Шыңжаңның солтүстік-батыс шекара аймағы арқылы Орта Азия мемлекеттерімен, Қазақстанмен, Ресеймен және қазақ жері арқылы Европа елдерімен қарым-қатынас орнатуы, аймақтың халықаралық деңгейдегі маңызын арттырып, экономикалық дамуын үдете түсетіні сөзсіз. Ол үшін шекара өңіріндегі саяси, әлеуметтік жағдайлардың тұрақтылығы, сонымен қатар, экономикалық өсімге тікелей әсер етуші фактор—жетілдірілген инфрақұрылым жүйесінің болуы өте маңызды. Заманауи талаптарға сай инфрақұрылым жүйесін пайдалану тек шекара бойындағы аймақтың ғана емес, бүкіл Шыңжаңның экономикалық дамуына оң ықпал етеді. Мақала аясындағы зерттеу жұмысының басты **мақсаты**, шекара өңірінің табиғи және әкімшілік-ресурстық мүмкіншіліктерін анықтау, аймақтың әлеуметтік-экономикалық дамуын жеделдетудегі инфрақұрылымды жетілдірудің маңызын анықтау. Мақсатқа жету үшін келесі **міндеттердің** орындалуы маңызды:

-Шекара аймағында орналасқан өңірдің әлеуметтік және экономикалық даму эволюциясына талдау жасау;

-аталған өңірде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобаларды анықтау және олардың аймақ экономикасына әсерін болжау;

-ел үкіметінің инфрақұрылымды дамыту механизмдерін саралау;

-шекара өңірін дамыту шарасын жүзеге асыру барысында туындаған мәселелер мен қол жеткен жетістіктерге баға беру.

Мақалаға арқау болып отырған ҚХР-дың солтүстік-батыс шекара аймағы, Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы құрамындағы Іле-Қазақ автономиялық облысы мен Боратала-Моңғол автономиялық облыстарының территориясына сәйкес келеді. Аталған екі автономиялық облыс Қазақстан, Ресей және Моңғолия сияқты мемлекеттермен шекаралас, және осы облыстардың аумағы арқылы Қытай мен Батыс елдерін байланыстыратын халықаралық маңызы бар күре жолдар өтеді.

Іле-Қазақ автономиялы облысы Алтай, Тарбағатай аймақтарынан және автономиялық аудан билігіне тікелей қарайтын, бейресми түрде Іле аймағы деп аталатын ауданға кіретін тоғыз ауылдық аймақтан, Шапшал-сібе автономиялық аймақтан тұрады. Автономиялық облыстың орталығы Құлжа қаласы. Іле аймағындағы бірқатар өңірлер, атап айтқанда, Қорғас ауданы, Шапшал-сібе автономиялық ауданы, сондай-ақ, Моңғолкүре аудандары Қазақстанның Алматы облысымен шекаралас. Сонымен қатар, Алтай аймағында Қаба және Жеменей аудандары, Тарбағатай аймағында Дөрбілжін, Шағантоғай аудандары да өз кезегінде Казақстанның Шығыс Қазақстан облысымен шектеседі. Боратала-Моңғол автономиялық облысы Қазақстанның Алматы облысымен шекаралас аймақта орналасқан, Боратала жерінде Қытай мен Қазақстан арасындағы шекаралық өткелдердің ең ірісі—Достық-Алашанькоу шекаралық бекеті орын тепкен. Аймақтың Қазақстанмен шекара бойының ұзындығы 1753 км. Автономиялы облыс аумағы Тянь-Шань тау жоталарымен екіге бөлініп жатыр. Шекара өңірі шығысында **Алтай аймағының** жерінен басталады, жерінің көпшілігі Алтай тау жүйесінде және тау етегінде орналасқан. Алтай аймағында [Алтай тауларынан](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B9_%D1%82%D0%B0%D1%83%D0%BB%D0%B0%D1%80%D1%8B" \o "Алтай таулары) [Қара Ертіс өзені](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D1%80%D1%82%D1%96%D1%81" \o "Ертіс) және оның салалары [Қанас өзені](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D2%9A%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%81_%D3%A9%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%96&action=edit&redlink=1" \o "Қанас өзені (мұндай бет жоқ)), [Бұлғын өзендері](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D2%B1%D0%BB%D2%93%D1%8B%D0%BD_%D3%A9%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%96" \o "Бұлғын өзені) баcтау алады. Табиғаты көркем, жер асты кен байлықтарына бай. Онда [мұнай](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D2%B1%D0%BD%D0%B0%D0%B9" \o "Мұнай), [көмір](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D3%A9%D0%BC%D1%96%D1%80), [темір](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%BC%D1%96%D1%80), [алтын](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D1%82%D1%8B%D0%BD), [күміс](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D2%AF%D0%BC%D1%96%D1%81" \o "Күміс), [марганец](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%B5%D1%86" \o "Марганец), [қорғасын](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D2%9A%D0%BE%D1%80%D2%93%D0%B0%D1%81%D1%8B%D0%BD" \o "Қорғасын), [қалайы](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D2%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D0%B9%D1%8B" \o "Қалайы), [фосфор](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BE%D1%81%D1%84%D0%BE%D1%80" \o "Фосфор), [күкірт тұзы](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9A%D2%AF%D0%BA%D1%96%D1%80%D1%82_%D1%82%D2%B1%D0%B7%D1%8B&action=edit&redlink=1" \o "Күкірт тұзы (мұндай бет жоқ)) бар. Аймаққа қарасты Буыршын ауданы территориясында [Қанас көлі](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D2%9A%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%81_%D0%BA%D3%A9%D0%BB%D1%96&action=edit&redlink=1" \o "Қанас көлі (мұндай бет жоқ)) [пейзажды](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D0%B9%D0%B7%D0%B0%D0%B6) [туристік](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D1%81&action=edit&redlink=1) [зонасы](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%BE%D0%BD%D0%B0) жайғасқан. [Қанас көлі](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D2%9A%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%81_%D0%BA%D3%A9%D0%BB%D1%96&action=edit&redlink=1" \o "Қанас көлі (мұндай бет жоқ)) – Буыршын ауданының, Алтай тауларының солтүстік-батыс бөлігіндегі қалың тау орман ішіне орналасқан, табиғи қорғалатын аймақ. **Тарбағатай аймағы** Алтайдың батысында, автономиялық облыстың орта тұсында орын тепкен. Жер қойнауынан темір, хром, көмір, мұнай және т.б. қазба байлықтары табылған. Таулы, қыратты аймақ болып келетіндіктен, ауылды жерлерде негізінен қазақ шаруалары мал шаруашылығымен және дихандықпен айналысады.

Іле аймағына қарасты ауылдық аудандардың бірқатарына қатысты мәлімет бере кетсек, **Нылқы ауданы** [Тянь -шань тауының](https://kk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A2%D1%8F%D0%BD%D1%8C_-%D1%88%D0%B0%D0%BD%D1%8C_%D1%82%D0%B0%D1%83%D1%8B&action=edit&redlink=1" \o "Тянь -шань тауы (мұндай бет жоқ)) орта бөлігінде, [Іле өзенінің](https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BB%D0%B5_%D3%A9%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%96" \o "Іле өзені) жоғарғы ағысында орналасқан. Халқы негізінен мал шаруашылығы және егін шаруашылығымен айналысады. Аудан туристік ресрустарға бай табиғатының сұлулығымен ерекшеленеді, Қас өзені Нылқы ауданының дәл орта бөлігін кесіп өтеді. Ауданда әйгілі Таңбалы жайлауы бар, бұл жайлау осы өңірдің туристік орталығы болып табылады. **Тоғызтарау ауданы** Тянь -шань тауының орта бөлігінде, Іле өзенінің жоғарғы ағысында орналасқан, солтүстік-шығыс бөлігінде Күнес ауданымен, солтүстік бөлігі Нылқы ауданымен, оңтүстігі Текес ауданымен шектесіп жатыр. **Күнес ауданы-**қытайдағықазақ ұлты өкілдері ең көп, әрі тығыз орналасқан аудан. Аудан аумағында Қытайдағы ірі туристік орталық-Ақөзен жайлауы орналасқан[2].

**Солтүстік-батыс шекара аймағының әлеуметтік-экономикалық жағдайы.** Бүгінгі таңдаҚХР билігі Шыңжаңның әлеуметтік-экономикалық жағдайын жақсарту жұмысын 2050 жылға дейін жоспарланған «Батысты қауырт игеру» стратегиялық бағдарламасының аясында жүргізуде. Ол үшін Шыңжаңның географиялық жағдайын тиімді пайдалану көзделген. Шыңжаң территориясының, оның шекара аймағының көрші елдермен сауда-экономикалық байланыстар орнатуға тиімді орналасуын ескере отырып, аймақта экспортқа бағытталған өндірістік-құрылыс базалары құрылуда. Жалпы, жергілікті биліктің аймақтың әлеуметтік-экономикалық жағдайын арттыру мақсатында жүргізіп жатқан жобаларының алдына бірқатар міндеттер қойылған, олар:

1. Аймақтың ауыл шаруашылығы саласын дамыту;

2. Әлеуметтік қолдау жүйесін қалыптастыру;

3. Инфрақұрылымды дамыту;

4. Қалалық мекендерді көбейту[3].

Бірінші міндеттің орындалу барысына келетін болсақ, Шыңжаңның солтүстік-батыс шекара өңірі ертеден көшпелі халықтардың ата қонысы. Аймақтың таулы өңірлерінде мал шаруашылығы әлі де жергілікті халықтың дәстүрлі шаруашылығы, күн көріс көзі. Мемлекет көлеміндегі мал шаруашылығына жарамды жердің 23% осы аймақта орналасқан. Сонымен қатар, қолайлы табиғи-климаттық ерекшеліктеріне қарай бірқатар аудандарда ғасырлар бойы қалыптасып, дамып келе жатқан шаруашылықтың бірі-егін шаруашылығы. Бүгінгі таңда аймақтың ауыл шаруашылығы ел экономикасына елеулі үлес қосып отырған маңызды салалардың бірі. Оның дамуына ел үкіметі де ерекше белсенділікпен атсалысуда. Ауыл шаруашылығы саласының даму қарқыны 1978 жылғы Қытайдағы аграрлық секторда басталған реформадан кейін күшейе түсті. Сол кезден бастап, аймақтың ауыл шаруашылығы өндірісінің жылдық орташа өсімі 7% құрады. Ауыл шаруашылығы өнімінің көлемі артып, 2000 жылға қарай жыл сайын 1 млн 614 мың 900 тонна бидай, 91 мың 300 тонна мақта, 1 млн 189 мың 800 тонна қант қызылшасы, 107 мың 500 тонна жеміс-жидек, 269 мың 800 тонна ет өнімдері, 373 мың 500 тонна сүт өнімдері өндіріліп, 24 мың 400 тонна қой жүні, 5 млн 601 мың 600 дана қой терісі, 613 мың 100 дана сиыр терісі даярланған. Соңғы жылдары Шыңжаң ауыл шаруашылығы өнімдерін өндіруден үлкен жетістіктерге жетуде, ал солтүстік-батыс шекара өңірінің диқандары кейбір өнім түрлерінен алдыңғы орындарда. Атап айтқанда, өсірілген қант қызылшасының мөлшері бүкіл аудан деңгейінде алынған өнімнің 80% құрайды.

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. Қазіргі таңда мемлекеттік «Батысты қауырт игеру» бағдарламасының 2011-2030 жылдарға белгіленген екінші кезеңі жүріп жатыр. Бағдарлама 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 заводын 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 айналуда. Табиғи ерекшеліктеріне қарай туристердің қызығушылығын тудыратын әйгілі нысандардың қатарына Боратала 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 құрылған. Көл суының ерекшелігі, көлде Солтүстік Мұзды мухитқа тән балық түрлерінің өмір сүруі. Қорық 2200 кв. км жерді алып жатыр және БҰҰ-ның XXI 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 зоналардың 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.

**Шекара өңірінде жүргізіліп жатқан инфрақұрылымдық жобалар және олардың аймақ экономикасына әсері.** 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. Мысалы, әдетте әлеуметтік инфрақұрылымға жататын білім беру мекемелері адами капиталды қалыптастыруда маңызды рөл атқарады, бұл сөзсіз экономикалық өсім факторы болып табылады.

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[4].

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.

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. Осы уақыт аралығында теміржол құрылысына 47,6 млрд юань қаражат салынған, ол өткен бесжылдықпен салыстырғанда 11,2 есе артқан. Цзинхэ-Инин-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.

Жалпы 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 Боратала-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[5, 65-85 б.].

Алашанькоу-Достық бағыты бойынша 2009 жылы (381,5 км) пайдалануға берілген Үрімші-Цзинхэ учаскесі Орталық 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 Синьцзян-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.

Жалпы алғанда, 12-ші 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.

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.

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, 12-ші 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.

Қытай басшылығы ШҰАА-да азаматтық авиацияның дамуына үлкен мән береді. 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 Қытай Халық Республикасының Азаматтық авиация Бас басқармасы және Шыңжаң Ұйғыр автономиялық 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 (Кұлжа) -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. 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[6]. 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.

Азияны Еуропа және Африка елдерімен Жібек жолының ежелгі сауда жолдарымен байланыстыратын сауда және инфрақұрылымдық желіні құруға бағытталған «Бір белдеу, бір жол» бастамасы Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданын дамытуға жаңа серпін береді. Осылайша, СУАР билігі дамудың негізін нығайтуға, өндірістік құрылымды қайта жаңғыртуға және тұрақты әлеуметтік-экономикалық дамуға жәрдемдесуді жоспарлайды[7]. ШҰАА-ны дамыту және реформалау комитетінде айтылғандай, 2018 жылы аймақ Курля (Синьцзян) - Голмуд (Цинхай пров.) теміржол желісін салуды ынталандыруы, Хотан-Жоцян (Чарлык) темір жолының құрылысын бастауы, бірқатар жоғары жылдамдықты автожолдардың құрылысын жеделдетуі, Үрімшідегі халықаралық әуежайдың қайта құру және кеңейту жобасын жүзеге асыруды тездетуі және аймақтарда жаңа әуежайлардың құрылысына кірісуі тиіс.

2018 жылы ШҰАА әкімшілігі бес ірі және 17 орташа су қоймаларын салуды ынталандырады. Бұдан басқа, электр энергиясы инфрақұрылымын жетілдіруге белсенді күш жұмсалады[8].

Пайдаланылған әдебиеттер:

# Синьцзян-Уйгурский автономный район. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

# Или-Казахский автономный округ.

<http://russian.cri.cn/1001/2009/07/22/166s300200.htm>

## [Социально-экономическая ситуация в Синьцзяне](http://polit-asia.kz/ru/arkhiv-materialovpl/2014/408-sotsialno-ekonomicheskaya-situatsiya-v-sintszyane).

## <http://polit-asia.kz/ru/arkhiv-materialovpl/2014/408-sotsialno-ekonomicheskaya-situatsiya-v-sintszyane>

# Инфраструктура как фактор экономического роста. <https://creativeconomy.ru/lib/6407>

# Фролова Иветта Юрьевна. Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии. //Проблемы национальной стратегии № 4 (25) 2014, 65-85 стр.

# Экономика СУАР на пути быстрого развития. http://uyghurtoday.com/2017/07/19/ehkonomika-suar-na-puti-bystrogo-razvitiya/

# Инициатива "Пояс и путь" открывает огромные возможности для развития транспортной инфраструктуры в Синьцзяне.

# http://russian.news.cn/2017-05/10/c\_136271462.htm

1. В 2018 году Синьцзян выделит более 450 млрд юаней на ускоренное развитие ведущих инфраструктуры отраслей.

<http://russian.news.cn/2018-01/08/c_136879639.htm>

References:

1. Sin'tszyan-Uygurskiy avtonomnyy rayon. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
2. Ili-Kazakhskiy avtonomnyy okrug. <http://russian.cri.cn/1001/2009/07/22/166s300200.htm>
3. Sotsial'no-ekonomicheskaya situatsiya v Sin'tszyane. <http://polit-asia.kz/ru/arkhiv-materialovpl/2014/408-sotsialno-ekonomicheskaya-situatsiya-v-sintszyane>
4. Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta. <https://creativeconomy.ru/lib/6407>
5. I.Y. Frolova. Ekonomicheskaya politika KNR v Sin'tszyan-Uygurskom avtonomnom rayone v kontekste interesov stran Tsentral'noy Azii. //Problemy natsional'noy strategii. № 4 (25) 2014, p. 65-85
6. Ekonomika SUAR na puti bystrogo razvitiya. <http://uyghurtoday.com/2017/07/19/ehkonomika-suar-na-puti-bystrogo-razvitiya/>
7. Initsiativa "Poyas i put'" otkryvayet ogromnyye vozmozhnosti dlya razvitiya transportnoy infrastruktury v Sin'tszyane. <http://russian.news.cn/2017-05/10/c_136271462.htm>
8. V 2018 godu Sin'tszyan vydelit boleye 450 mlrd yuaney na uskorennoye razvitiye vedushchikh infrastruktury otrasley. <http://russian.news.cn/2018-01/08/c_136879639.htm>