

Баяндинова С.М.,¹ Шидерина Г.Н.¹

КазНУ им. аль Фараби
Алматы, Қазақстан

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТУРИСТСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ КУЛЬТУРНО-ПОЗНАВАТЕЛЬНОГО ТУРИЗМА ВДОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация

Сегодня в Республике Казахстан развиваются все виды туризма: культурно-познавательный, этнический, спортивный, природный. Культурно-познавательный туризм занимает особое место в системетуристической деятельности, так как он в наибольшей степени способствует развитию внутреннего мира человека, расширению кругозора, дает возможность познакомиться с представителями разных культур, с национальным наследием разных людей. огромное количество учёных и исследователей сфокусировались на изучении некогда великого трансконтинентального транспортного коридора. Огромное количество учёных и исследователей сфокусировались на изучении некогда великого трансконтинентального транспортного коридора.

Шёлковый путь представляет собой глобальный и перспективный проект человеческой цивилизации, находящийся на этапе своего возрождения, но уже в новом облики. В данной статье мы поставили целью нашего исследования изучить современное состояние и туристский потенциал культурно-познавательного туризма, уровня развития туризма в целом, на казахстанском отрезке Великого Шёлкового пути. Данное исследование носит междисциплинарный характер, несмотря на то, что уклон сделан в сторону изучения Великого Шёлкового пути, как туристского объекта. Исследование проводилось в три этапа. В процессе исследования мы широко использовали различные методы сбора и обработки информации, главным из которых является метод анализа литературных источников, а также количественный, статистический и картографический методы исследования.

Ключевые слова: Великий Шёлковый путь, древние города Казахстана, потенциал Великого шелкового пути.

Баяндинова С.М.,¹ Шидерина Г.Н.²

¹ал-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университеті
Алматы, Қазақстан

ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫ БОЙЫНДАҒЫ МӘДЕНИ-ТАНЫМДЫҚ ТУРИЗМНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ ТУРИСТІК ӘЛЕУЛЕТІ

Аңдатпа

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында туризмнің барлық түрлері дамуда: мәдени-танымдық, этникалық спорттық, табиғи. Мәдени-танымдық туризм жүйеаралық қызметте ерекше орын алады, өйткені ол адамның ішкі дүниесінің дамуына, ой-өрісінің кеңеюіне ықпал етеді, әр түрлі мәдениет өкілдерімен, әр түрлі адамдардың ұлттық мұрасымен танысуға мүмкіндік береді. ғалымдар мен зерттеушілердің көп саны бір кездері ұлы трансконтинентальды көлік дәлізін зерттеуге шоғырланды. Ғалымдар мен зерттеушілердің көп саны бір кездері ұлы трансконтинентальды көлік дәлізін зерттеуге шоғырланды.

Жібек жолы адамзат өркениетінің жаһандық және перспективалық жобасы болып табылады. Бұл мақалада біз Зерттеудің мақсаты-мәдени-танымдық туризмнің қазіргі жағдайы мен туристік әлеуетін, жалпы алғанда, Ұлы Жібек жолының қазақстандық бөлігінде туризмнің даму деңгейін зерттеу. Бұл зерттеу туристік нысан ретінде Ұлы Жібек жолын зерттеу жағына қарай жасалғанына қарамастан, пәнаралық сипатқа ие. Зерттеу үш кезеңде жүргізілді. Зерттеу барысында біз ақпаратты жинау мен

өңдеудің әртүрлі әдістерін кеңінен қолдандық, олардың ішіндегі ең бастысы әдеби көздерді талдау әдісі, сондай-ақ зерттеудің сандық, статистикалық және картографиялық әдістері.

Түйін сөздер: Ұлы Жібек Жолы, ежелгі қалалар, Ұлы Жібек Жолының әлеуеті.

Bayandinova S.M.,¹ Shiderina G.N.¹

*¹al-Farabi Kazakh National University
Almaty, Kazakhstan*

CURRENT STATE AND TOURISM POTENTIAL OF CULTURAL TOURISM ALONG THE GREAT SILK ROAD

Abstract

Today, all types of tourism are developing in the Republic of Kazakhstan: cultural and educational, ethnic sports, natural. Cultural and educational tourism occupies a special place in the system of tourism activities, as it contributes to the development of the inner world of a person, expanding the horizons, gives the opportunity to get acquainted with representatives of different cultures, with the national heritage of different people. A huge number of scientists and researchers have focused on the study of the once great transcontinental transport corridor. A huge number of scientists and researchers have focused on the study of the once great transcontinental transport corridor.

The silk road is a global and promising project of human civilization, which is at the stage of its revival, but in a new guise. In this article, we set the goal of our research to study the current state and tourist potential of cultural and educational tourism, the level of development of tourism in General, on the Kazakhstan segment of the Great silk road. This research is of an interdisciplinary nature, despite the fact that the bias is made towards the study of the Great silk road as a tourist destination. The study was conducted in three stages. In the course of research, we have widely used various methods of collecting and processing information, the main of which is the method of analyzing literary sources, as well as quantitative, statistical and cartographic research methods.

Key words: Great Silk Road, ancient cities of Kazakhstan, the potential of the Great Silk Road.

Сегодня исследованием Великого Шёлкового пути, как уникального и перспективного туристского маршрута, занимаются ученые и исследователи разных стран мира. Среди зарубежных исследователей отметим Ника Миддлтона (Nick Middleton), Марка Норелла (Mark Norell), Стюарта Стивенса (Stuart Stevens), Вернера С. (Werner, C.), Кантарчи К. (Kantarci, K.), Эрика Марат (Erica Marat), Дагмар Шрайбэр (Dagmar Schreiber) и другие.

Среди казахстанских учёных, занимающихся вопросами данной проблематики, следует выделить Никитинского Е.С., Вуколова В.Н., Вуколова А.В., Байпакова К.М., Оспанова Г.М., Тохтахумова А. Кроме того, исследование и изучение Шёлкового пути для туристских целей проводится коллективом кафедры рекреационной географии и туризма Казахского университета им. аль-Фараби, а также Научно-исследовательским институтом туризма Казахской академии спорта и туризма. Как зарубежные, так и казахстанские учёные и исследователи изучали историю и географию Шёлкового пути. Исследования по туризму носят больше описательный характер, направленный на популяризацию и рекламу туристского бренда Шёлкового пути. Сегодня Шёлковый путь представляет собой глобальный и перспективный проект человеческой цивилизации, находящийся на этапе своего возрождения, но уже в новом облики. Человечество, интегрируя в мировое сообщество и мировую экономику, ищет все возможные пути оптимизации своей деятельности. Поэтому огромное количество учёных и исследователей сфокусировались на изучении некогда великого трансконтинентального транспортного коридора.

На сегодняшний день Шёлковый путь является одним из ключевых и перспективных проектов ЮНВТО, которая направляет и координирует развитие туризма вдоль международной транспортной магистрали, а также способствует продвижению и рекламе данного туристского бренда [1]. Кроме того, регионы и страны, расположенные вдоль Шёлкового пути, реализуют собственные проекты как по созданию и развитию инфраструктуры, так и по продвижению туристского бренда уникального феномена.

В наше время разработаны и действуют сотни маршрутов на всех континентах. Однако один из самых привлекательных и самый длинный в мире, имеющий протяженность 12800 км, — Великий Шелковый путь. Это дорога, которая тысячи лет связывала Восток и Запад как двухсторонняя река цивилизации. К экспедициям торговцев, миссионеров и географов прошлых веков сегодня присоединились и туристы. Во многом благодаря организации маршрутов по Великому Шелковому пути большая часть человечества ныне получила прямой доступ к глобальному наследию, не ограничиваясь географическими пределами [2].

В данной статье мы поставили целью нашего исследования изучить современное состояние и туристский потенциал культурно-познавательного туризма, уровня развития туризма в целом, на казахстанском отрезке Великого Шелкового пути. Данное исследование носит междисциплинарный характер, несмотря на то, что уклон сделан в сторону изучения Великого Шелкового пути, как туристского объекта. Исследование проводилось в три этапа. В процессе исследования мы широко использовали различные методы сбора и обработки информации, главным из которых является метод анализа литературных источников, а также количественный, статистический и картографический методы исследования.

Не для кого не секрет, что по территории Казахстана проходило несколько ветвей некогда величайшего торгового сообщения между Востоком и Западом. В динамике развития и активного функционирования главных казахстанских участков Шелкового пути с VI в. выделяются два основных направления: сырдарьинское и тянь-шаньское.

Великий шелковый путь представляет уникальную культурную ценность для человечества. В мировой экономике туризм – одна из наиболее быстро развивающихся сфер. По данным Всемирной туристской организации ООН (UNWTO) и МВФ, ее вклад оценивается в 3,5 трлн.

По данным отчета Всемирного Экономического Форума, опубликованного в 2015 году, Казахстан занял 85 место в рейтинге конкурентоспособности в секторе туризма и путешествий. Казахстан в период с 2013 по 2015 году поднялся в рейтинге на 4 позиции. Улучшились показатели, характеризующие состояние окружающей среды, развитие туризма, систему коммуникаций и связи [3].

Культурно-познавательный потенциал казахстанского участка Великого Шелкового пути – это путь с целью духовного познания, расширения культурных горизонтов, семейных традиций, быта, ценностей народа побывавшего в стране. Под влиянием глобальной глобализации туристическая деятельность приобрела международный характер. Сегодня в Республике Казахстан развиваются все виды туризма: культурно-познавательный, этнический, спортивный, природный. Культурно-познавательный туризм занимает особое место в системе туристической деятельности, так как он в наибольшей степени способствует развитию внутреннего мира человека, расширению кругозора, дает возможность познакомиться с представителями разных культур, с национальным наследием разных людей [4].

Объектами культурно-познавательного туризма является то, что создает познавательную и духовную среду: музеи, памятники, библиотеки, парки, города, галерей. Значительную роль в этом играет старый город, унаследованный от Великого Шелкового пути. На территории Казахстана Великий Шелковый путь начинается у Границ с Китаем. По Шелковому пути купцы привозили товары: шелк, оружие, медикаменты, рис, а также экзотические товары того времени, такие как бивни слонов, провозили через казахские степи на запад в Европу. Степные правители предлагали свои услуги по обеспечению безопасности торговых караванов. Один из главных маршрутов Великого Шелкового пути шел через территорию Казахстана проходил через юг страны.

От границ Китая торговые караваны перемещаются через города Сайрам, Яссы, Отрар, Тараз далее в Среднюю Азию. Все эти города обязаны своим появлением торговцам, которые преодолевая огромные казахские степи, организовали остановки, которые превратились в караван-сарай, а затем превратились в поселения, которые в конечном итоге превратились в города. Эта часть пути представлена уникальным комплексом исторических памятников архитектуры, градостроительства и культуры. Города: Отрар, Тараз, Сайрам (Испиджаб), Туркестан, Суяб, Баласагун, Сыгнак, Сауран (археологический комплекс Сауран), Чирик-Рабат и другие были не только торговые центры, но и центры науки и культуры [5].

С тех пор географическое положение, климатические условия, политико-экономическое положение этих городов оказало огромное влияние на то, что именно эти города прошли по самым важным торговым путям. На Шелковом пути распространена информация не только о самих товарах,

но и о их производстве, то есть технологии. В частности, методы изготовления шелка, цветного стекла, бумаги, печати и оружия. Кроме того, в сфере архитектуры и градостроительства большое влияние оказали международные связи. Достаточно одного примера в Центральной Азии: великолепные структуры Тимура в Самарканде, Дворец Белого дворца в Шахрисабсе, могила Тимурида Гур-Амира, мечеть Ходжа Ахмада Яссауи в Ясаве (Туркестан).

Великий Шелковый путь проходит с запада на восток по нескольким ветвям. Значительная его часть прошла через Казахстан. Благодаря этому исследованию мы решили доложить только о ветвях Великого Шелкового пути, проходящих через Сырдарью и Тянь-Шань. Известный ученый-археолог Казахстана Карл Байпаков определяет ветки Великого Шелкового пути по Казахстану и сырьевому региону по следующим направлениям [6]. Одна ветка Великого Шелкового пути, проходящая через юг Казахстана, приехала до города Испиджаб (Сайрам). Далее одна его ветвь уходит по верхнему течению Сырдарьи, а вторая – по среднему и нижнему течению Сырдарьи. Дорога, уходящая по среднему и нижнему течению Сырдарьи, ведет от Испиджаба до долины Аральского моря, следуя Арсубаникету на берегу Арысь, Отрар – Фарабу и далее по берегу реки Сырдарья [7].

Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» проходит по территории 5 областей Казахстана. Это Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская, Жамбылская и Алматинская области. Единицей развития инфраструктуры туризма вдоль пути будет зона придорожной инфраструктуры, границы которой вдоль коридора будут совпадать с границами административных областей Республики Казахстан, а границами поперечного сечения будет 10 километровая зона по каждую сторону от транспортного коридора. Отсюда, нами было выделено 5 зон придорожной инфраструктуры вдоль транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай»: зона придорожной инфраструктуры Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской областей.

Инфраструктура туризма – это многофункциональный комплекс, состоящий из систем управления, производственной и социальной инфраструктуры, предприятий и организаций, участвующих в обеспечении туристской деятельности и предприятий туристской индустрии: гостиничная инфраструктура, инфраструктура туроперейтинга, специализированная транспортная инфраструктура, учебная инфраструктура, информационная инфраструктура, научная инфраструктура, предприятия по производству товаров туристского спроса, специализированная туристская торговая инфраструктура [8].

Исследовав туристскую инфраструктуру и распределив выделенные придорожные зоны транспортного коридора по уровню развития туризма, могут возникнуть сомнения относительно того, правильно ли проведена оценка. Речь идет о том, что каждая из выделенных зон имеет разную длину сообщения в пределах областей. Поэтому может показаться, что протяженность зоны придорожной инфраструктуры имеет существенное значение.

Состав туристской инфраструктуры носит комплексный характер и состоит из 4 основных элементов: база ночлега, база питания, коммуникационная база и сопутствующая база. Поэтому комплексная оценка развития туристской инфраструктуры должна базироваться на всестороннем, последовательном анализе входящих в нее элементов.

Опираясь на последние достижения в знаниях о туристском продукте, мы выяснили, что его главной составляющей является тур, который составляет примерно 50% затрат туриста и является первичной (обязательной) единицей туристского продукта, реализуемая клиенту как единое целое и представляющая собой продукт труда туроператора на определенный маршрут и в конкретные сроки. В целом тур состоит из: 1) туристского пакета и 2) комплекса услуг на маршруте. Туристский пакет предлагается туроператором и включает в себя обязательные (обычно необходимые и достаточные) услуги на маршруте.

Высокий уровень развития инфраструктуры туризма зафиксирован в придорожной зоне Алматинской области, занимающей лидирующее положение по большинству составляющих индекса. В данном случае индекс составил 372,9. В уровень с рангом выше среднего не вошла ни одна из придорожных зон транспортного коридора. Такой разрыв в индексах между зонами объясняется отставанием в развитии инфраструктуры в целом, и не только туристской, большинства областей и регионов Казахстана. Отметим также, что Алматинская область с городом Алматы являются главным туристским центром страны, намного опережая остальные территории Казахстана.

Средний уровень развития туристской инфраструктуры выявлен в придорожных зонах Жамбылской и Южно-Казахстанской областях, где значение индекса туристской инфраструктуры составляет соответственно 186,7 и 214,5.

Уровень туристской инфраструктуры ниже среднего отмечается в Кызылординской и Актюбинской областях, что обусловлено низкими показателями по многим составляющим индекса.

Нельзя не отметить тот факт, что транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» проходит через крупные города Казахстана, в которых уровень развития инфраструктуры намного выше остальных территорий вдоль пути. Из комплексной карты на рисунке 6 видно, что туристская инфраструктура городов в большинстве своём занимает больше половины туристской инфраструктуры каждой из придорожных зон.

Минимальное значение составляет инфраструктура города Туркестан с 17%, в то время как вместе с областным центром, городом Шымкент, который также расположен в Южно-Казахстанской области вдоль транспортного коридора, инфраструктура данных городов составляет 84% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны Южно-Казахстанской области. Городская туристская инфраструктура города Кызылорды составляет всего лишь 47% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны Кызылординской области. Туристская инфраструктура города Алматы составляет 82% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны транспортного коридора Алматинской области. Таким образом, ещё раз подчеркнем преобладающую роль и значение городской инфраструктуры вдоль международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Согласно международному проекту «Западная Европа – Западный Китай», данные города являются международными и региональными транспортно-логистическими центрами [8].

Исследовав туристскую инфраструктуру и распределив выделенные придорожные зоны транспортного коридора по уровню развития туризма, могут возникнуть сомнения относительно того, правильно ли проведена оценка. Речь идёт о том, что каждая из выделенных зон имеет разную длину сообщения в пределах областей. Поэтому может показаться, что протяженность зоны придорожной инфраструктуры имеет существенное значение.

В данном случае, можно привести ещё один аргумент в защиту проведенных исследований и показать количество объектов туристской инфраструктуры на 100 км в пределах каждой зоны.

В результате исследований мы отметили что протяженность придорожной зоны туристской инфраструктуры транспортного коридора Актюбинской области составляет 590 км, Кызылординской области 817 км, Южно-Казахстанской области 454 км, Жамбылской области 495 км, Алматинской области 431 км. Минимальную протяженность имеет придорожная зона Алматинской области, которая в свою очередь имеет самый высокий индекс развития туристской инфраструктуры. В то время как, протяженность придорожной зоны Кызылординской области составляет максимум и равна 817 км, которая имеет самый низкий индекс развития 133,4.

В результате исследования мы определили, что вся туристская инфраструктура транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» состоит из 6181 объекта. Среднее значение количества объектов туристской инфраструктуры на 100 км вдоль всего коридора (2787 км) составляет 222 объекта. Количество единиц туристской инфраструктуры на 100 км в пределах каждой из придорожных зон транспортного коридора распределяется следующим образом: зона Актюбинской области – 92 объекта, зона Кызылординской области – 81 объект, зона Южно-Казахстанской области – 275 объектов, зона Жамбылской области – 185 объектов, зона Алматинской области – 652 объекта. Таким образом, данные показатели равномерно распределились в соответствии с проведенной нами комплексной оценкой развития туристской инфраструктуры и подтверждают её истинность.

Стоимость туристского пакета на 1 день для одного человека в пределах каждой из оцениваемых зон варьируется от 17784 тенге (47\$ или 43€) в зоне Южно-Казахстанской области (с остановкой в городе Шымкент) до 25146 (66\$ или 61€) в зоне Алматинской области (с остановкой в городе Алматы). Лидерство в стоимости туристского пакета зоны Алматинской области объясняется более высоким уровнем жизни и потребительских стоимостей данного региона, в частности города Алматы.

Переходя к обсуждению и анализу полученных результатов, мы должны выяснить и остановиться на преимуществах и недостатках развития транспортного сообщения межнационального значения вдоль некогда существовавшего Великого Шёлкового пути, связывающего запад с востоком, на примере транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» с точки зрения развития туризма в пределах Республики Казахстан.

Проблемы, сдерживающие развитие в регионах инфраструктуры туризма, можно классифицировать следующим образом: инфраструктурные проблемы, связанные прежде всего с состоянием материально-технической базы, и административно-правовые проблемы.

К инфраструктурным проблемам следует отнести:

- недостаточное развитие объектов производственной инфраструктуры;
- моральный и физический износ материально-технической базы объектов инфраструктуры сферы услуг;
- старение и износ основных фондов туристской инфраструктуры;
- неравномерность в развитии туристской инфраструктуры районов и крупных городов области;
- недостаточность необходимой сервисной инфраструктуры на рекреационных территориях;
- слабую информационную оснащенность территорий (отсутствие на многих территориях громкоговорящей связи, информационных стендов и указателей, в том числе и на иностранных языках) и др.

Огромное значение в данном случае имеют различные международные и национальные проекты, способствующие стремительному развитию туристской инфраструктуры вдоль пути сообщения. Таковым является трансконтинентальный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», который был взят нами для комплексной оценки развития туристской инфраструктуры. В рамках данного проекта предпринимаются значительные шаги по совершенствованию материально-технической базы. Кроме того, государство предпринимает значительные меры для развития системы административно-правового регулирования.

Республику Казахстан в 2018 году в местах размещения посетило 8,5 млн. человек, в том числе: Актюбинскую область – 90413 человек, Кызылординскую область – 42815 человек, Жамбылскую область – 84917 человек, Алматинскую область вместе с городом Алматы – 721398 человек [9]. В данном случае, отметим тотальное превосходство Алматинской области вместе с городом Алматы в посетителях. Здесь тоже есть о чём подумать. Единый транспортный коридор позволит увеличить количество туристов в Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской областях, которые предпочитают в основном путешествовать в Алматинскую область. Развитие туристской инфраструктуры вдоль транспортного коридора позволит разработать интересный и привлекательный маршрут.

Ещё одним примечательным трендом является преобладание доли городской туристской инфраструктуры над долей остальной части туристской инфраструктуры в пределах каждой зоны с диапазонов процентов городской доли от 47 до 84.

Методом использования современных онлайн систем бронирования была установлена стоимость туристского пакета в пределах каждой оцениваемой зоны транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», которая колеблется от 43 до 61 евро на одного человека за один день.

Нетронутым остаётся вопрос развития туристской инфраструктуры вдоль отрезков Великого Шёлкового пути соседних государств и стран ближнего и дальнего зарубежья, в том числе вдоль всего международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Это позволит рассматривать Шелковый путь как один из самых больших международных туристских кластеров, имеющий беспрецедентные перспективы в будущем.

На протяжении многих сотен лет наши предки бережно относились к окружающей среде, и перед нашим поколением стоит важнейшая задача – сохранить для своих потомков всю природную красоту нашей родины. Казахстан обладает уникальным потенциалом для путешествий и отдыха, имеет большой потенциал для развития отрасли туризма. Возрождение Великого Шелкового пути открывает для Казахстана большие возможности в направлении развития туристского бизнеса и является индикатором интеграции республики в международный туризм.

Список использованной литературы:

1 <http://silkroad.unwto.org/>

2 <https://articlekz.com/article/>

3 Танжарикова А.Ж., Айгинина С.А., Баканова М.М. Индекс конкурентоспособности сектора путешествий и туризма Казахстана и калькуляция себестоимости // Известия Иссык-кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии, 2015

4 Robert Gowing *Conservation of Ancient Sites on the Silk Road.* // *Second International Conference on the Conservation of Grotto Sites: Mogao Grottoes, Dunhuang, Gansu Province, The People's Republic of China, 28 June–3 July, 2004 P.117*

5 Summers T. *China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy//Third World Quarterly/-2016/-P.1-16*

6 Байпақов К., Нұржанов А. *Ұлы Жібек жолы және ортағасырлық Қазақстан*. – Алматы: Қазақстан, 1992. – 203 б.

7 Елеуов М. *Шу мен Талас өңірлерінің ортағасырлық қалалары (VI-XIII ғ. басы)*. – Алматы: Қазақ университеті, 1998. – 210 б.

8 <http://stat.gov.kz>

9 <https://factcheck.kz/glavnoe/faktchek-pochti-85-mln-turistov-posetili-kazaxstan-v-2018-godu/>

References:

1 <http://silkroad.unwto.org/>

2 <https://articlekz.com/article/>

3 Tanzharikova A.ZH., Ajginina S.A., Bakanova M.M. *Indeks konkurentosposo'nosti sektora puteshestvij i turizma Kazahstana i kal'kulyaciya sebestoimosti // Izvestiya Issyk-kul'skogo foruma buhgalterov i auditorov stran Central'noj Azii, 2015*

4 Robert Gowing *Conservation of Ansient Sites on the Silk Road.// Second International Conference on the Conservation of Grotto Sites: Mogao Grottoes, Dunhuang, Gansu Province, The People's Republic of China, 28 June–3 July, 2004 P.117*

5 Summers T. *China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy//Third World Quarterly/-2016/-P.1-16*

6 Байпақов К., Нұржанов А. *Ұлы Жібек жолы және ортағасырлық Қазақстан*. – Алматы: Қазақстан, 1992. – 203 б.

7 Елеуов М. *Шу мен Талас өңірлерінің ортағасырлық қалалары (VI-XIII ғ. басы)*. – Алматы: Қазақ университеті, 1998. – 210 б.

8 <http://stat.gov.kz>

9 <https://factcheck.kz/glavnoe/faktchek-pochti-85-mln-turistov-posetili-kazaxstan-v-2018-godu/>

MPHTI 11.25.40

<https://doi.org/10.51889/2020-2.1728-8940.38>

G.R.Absattarov¹, M.F. Shamilov¹

*Kazakh Ablai Khan University of International Relations and World Languages
Almaty, Kazakhstan*

CONSIDERING GENERAL LEGAL AND TREATY BASES OF COOPERATION BETWEEN EUROPEAN UNION AND CENTRAL ASIA

Abstract

For almost three decades of partnership, Central Asia has become of a great strategic importance to the European Union due to the geographic location of the region between Asia and Europe and mutual common interests in cooperation issues. Based on this study on the evolution of the development of relations between the EU and the countries of the Central Asian region, carried through political, legal, economic and humanitarian mechanisms, the author gives an attempt to research the formation of the regulatory framework of this cooperation, based under legal acts, documents and agreements between parties.

Key words: European Union, Central Asia, legal bases, foreign policy, EU strategy.