

Ж.Е. Турекулова\*  
Г.Ж. Есіркепова

М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан  
\*Корреспонденция үшін автор: [turekulova74@mail.ru](mailto:turekulova74@mail.ru)

## Жаңа Суэц каналы құрылысының тарихи алғышарттары және саяси – экономикалық маңызы

**Аңдатпа.** XIX ғасырда құрылысы аяқталған, Жерорта теңізі мен Қызыл теңізді жалғастырушы, әлемдік саясаттағы мұнай тасымалының негізгі көзі ретіндегі Суэц каналының 2015 жылы екінші тармағы іске қосылды. Мысыр мемлекеті каналды елдің ұлттық мақтанышы, символы ретінде қарастырады. XIX ғ. Суэц каналының құрылысында шет елдерден көп мөлшерде қарыз алып, тәуелсіздігінен айрылған Мысыр елі, екінші тармақты қосу үшін негізгі қаражатты 48 сағат ішінде ел қазынасынан бөлуін ерекше айқындауға болады. Сонымен қатар, жаңа Суэц каналы 2011 жылғы «Араб көктемінен» кейінгі барлық қиыншылықтарға қарамастан, елдің ішіндегі идеологиялық және діни қайшылықтарды жеңе білуге, мұсылмандар, христиан копттарды біріктіруге бағытталған жоба болып табылады. Қазіргі кездегі Мысыр елінің дамуында канал елдің бюджетінің түсімін, қоғамдық қажеттіліктерді қанағаттандырумен қатар, қосымша жұмыс күштерімен қамтамасыз етіп, мысырлықтарды ғаламдық экономиканың маңызды логистикалық орталығына айналуға мүмкіндік береді. Осы орайда, берілген мақалада жаңа Суэц каналының құрылысының тарихи кезеңдері, елдің саяси-экономикалық өміріндегі ықпалы қарастырылады. Сонымен қатар, «Көлік инфрақұрылымы – индустриялық экономика мен қоғамымыздың тамырына қан жүгіртетін жүйе», [1] - деп Елбасы атап өткеніндей, Суэц каналының құрылысы мен іске қосылуының ерекшеліктеріне талдау жасау, табиғи ресурстарды тасымалдаумен байланысты ірі көліктік жобаларды құру тәсілдерін айрықшалауға мүмкіндік береді.

**Түйін сөздер:** Мысыр Араб Республикасы, Суэц каналы, экономикалық және әлеуметтік даму, көліктік инфрақұрылым, геосаясат, аймақтық қауіпсіздік.

DOI:<https://doi.org/10.32523/2616-6887/2021-134-1-43-53>

Түсті:21.09.2020 / Жарияланымға рұқсат етілді: 03.02.21

### Кіріспе

XIX ғасырдан бастап Суэц каналының құрылысына, тарихына, ықпалына қатысты ғылыми әдебиеттер, шолулар, ресми мәліметтер жеткілікті жазылған. Суэц каналының проблемаларына арналған монографиялар мен мақалаларда, канал құрылысы халықаралық саясаттың ажырамас

бөлігі, Фердинанд де Лессепс жобасы немесе Мысыр мемлекеті тарихының кезеңі ретінде қарастырылады. Канал құрылысы басталған кезеңде жазылған еңбектер негізінен еуропалық журналистерге, саясаткерлерге тиесілі болды. Саяси еңбектер еуропалық «Отарлық прогресс» идеясының аясында қарастырылып, Мысырдың дамуындағы еуропалық мемлекеттердің үлесін, ғасыр

жобасы ретінде қарастырылған Суэц каналының құрылысындағы еуропалық ғылыми-техникалық прогрестің рөлін дәріптеуге арналды. Мұндай тұрғыдағы еңбектердің ішінен: АҚШ Мысырдағы XIX ғасырда бас консулы қызметін атқарған Э. де Леон [2], Мысырдағы ағылшын комиссары Э.Б.Кроммер [3] еңбектерін атап өтуге болады. XXI ғасырда зерттеушілер микротарихқа қызығушылық танытып, тарихты қарастырудың жаңа тәсілдерін ұсынуда. Суэц каналының тарихын зерттеуде өмірбаяндық материалдарды ұтымды қолдана білген Захари Карабелл [4] еңбегін ерекшелеуге болады. Инженер Фердинанд де Лессепс және Мысыр билеушісі Саид паша арасындағы қалыптасқан достық қарым-қатынастың халықаралық саясатқа ықпалын көрсете отыра, автор XIX ғасырдағы Шығыс елдерінің сыртқы саяси шешімдерді қабылдау үдерісінің болмауы себебінен, тұлғааралық қатынастар маңызды шешімдерді қабылдауда үлкен рөл атқарғанын көрсетеді. Француз зерттеушілері Хуберт Бонин [5] және Кэролайн Пике [6] еңбектерінің мәні XIX ғасырдағы еуропалық зерттеулердің жалғасы болып табылады, авторлар, француздық Суэц каналының жалпы компаниясының арқасында Мысыр заманауи инфрақұрылымдарға қолы жетті деп тұжырымдайды.

Мысыр тарихшыларының ішінде Рида Ахмад Шихат [7], Абд ар Рахман ар Рафии еңбектерінде, ел тағдыры шешілген жобаны қабылдау барысында, құрылыстың әскери-саяси және әлеуметтік-экономикалық салдарларына жан-жақты талдау жүргізбестен, асығыс шешім қабылдануы, Мысыр және оның халқының мүддесіне болашақта орасан нұқсан келтірілген деген анықтама беріледі [8]. Қазіргі кездегі Мысырлық зерттеушілер Жаңа Суэц каналын елдің мақтанышы, патриотизмнің символы ретінде қарастырады. Синай университетінің профессоры Сулейман Фаттахтың «Жаңа Суэц каналы – болашаққа қадам» [9] еңбегінде Мысыр үшін каналдың стратегиялық, әлеуметтік-экономикалық маңызына дәйекті түрде талдау жасалынған.

## Зерттеу әдістері

Жалпы, канал құрылысының негізгі мәселелері ғасырлар бойында зерттеушілер тарапынан тарихи, экономикалық және саяси көзқарас тұрғысынан зерттеледі. XX ғ. бойында Суэц каналы саяси-экономикалық құбылыс ретінде қарастырылып келген. Ал қазіргі заманауи талабы, мәселенің әлеуметтік мәдени, модернизациялық, интеграциялық аспектілеріне назар аударуды қажетсінеді. Мәселеге қатысты заманауи әдістемелік негіздер арқылы, дүниежүзілік тарих, шығыстану, саясаттану ғылымдары шеңберінде, мультипәндік сипатта Мысыр елінің тарихи, саяси және экономикалық дамуы, сонымен қатар Суэц каналының аталған мәселелерге ықпалы, тарихи-салыстырмалы, тарихи –жүйелік және ориенталистік әдістерді қолдану арқылы қарастырылады.

## Талқылау

1. XIX ғасырда Суэц каналының іске қосылуы.

1854 жылы 14 шілдеде мемлекет басына Мухаммад Саид паша (1854-1863) келді. Суэц каналының құрылысы да Саид паша кезеңінде басталды және аталған кезең Мысыр елінің ішкі саяси дамуына Еуропалық державалардың тікелей араласуымен ерекшеленеді. Канал құрылысының инженері, француздық дипломат Фердинанд де Лессепс өз күнделігінде: «Бала кезден досым Саидтың таққа отырғанын естіп, көңілім көтерілді. Құттықтап жолдаған хатыма жауап ретінде ол мені Мысыр еліне шақырды. Біздің кездесуіміз қараша айына жоспарланып отыр», деп жазады [10,б.8]. 1854 жылы 13 қарашадағы Лессепс және Саид пашаның кездесуі барысында құрылыс жобасына келісімге қол жеткізілді.

1854 жылы 30 қараша күні Саид паша Суэц каналының құрылысы бойынша компанияның құрылуы туралы құжатқа қол қояды. 1863 жылы 18 қаңтарда Саид паша дүниеден өткеннен кейін, таққа Исмаил паша отырып, Суэц каналы құрылысына

маңызды саяси жоба ретінде толыққанды қолдау көрсетеді. 1869 жылы Суэц құрылысы аяқталып, Жерорта теңізі Қызыл теңізбен аталған канал арқылы ұштастырылады. Бастапқыдағы канал ұзындығы 164 км құрап, кемелердің өтуі 1869 жылы 17 қарашада басталады. Каналдың бастапқы кезеңнен бастап, қазіргі уақытқа дейінгі өлшемдері төмендегі 1 кестеде көрсетілген.

Қазіргі кездегі француздық зерттеушілердің пікірінше, Суэц каналының компаниясының Мысыр елінің модернизациясындағы ықпалы орасан және жобаның арқасында Мысыр Солтүстік Африка және Таяу Шығыстағы маңызды сауда және қаржы орталығына айналып отыр [6, б.110].

Француздық зерттеушінің пікірімен толықтай келісуіміздің негізі бар,

Кесте 1

Суэц каналының өлшемі 1869-2015 жж

	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Ұзындығы (км)	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
Ені (м)	22	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
Тереңдігі (м)	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
Көлденең қима ауданы	304	1200	1800	3250/ 3600	3600/ 4000	3850/ 4300	4350/ 4800	4800/ 5200	4800/ 5200

Дереккөз: [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg)[14]

әрине Суэц жобасы арқылы Мысыр, халықаралық қатынастар жүйесінің маңызды акторына айналғаны сөзсіз. Каналдың модернизациялық ықпалының нәтижесінде ірі қалалар: Исмаилия, Порт-Саид, Суэц пайда болып, қала құрылысы арқылы әлеуметтік-экономикалық сипаттағы процестер қарқынды дами бастады.

Дегенмен, жобаға жұмсалған орасан зор қаржы Мысырдың тәуелсіздігінен айрылуының алғышарты болып табылатындығын есте сақтау маңызды. Мысырлық тарихшы және қоғамдық қайраткер Абд ар-Рахман Рафии еңбегінде, Суэц каналының құрылысына жұмсалған қаржы 16.800.000 ег.ф. [8, 105] түрінде, Исмаил паша кезеңінде Мысырдағы

Кесте 2

Мысырдың қаржылық шығындары

№	Жұмсалған қаржылар	Сомасы
1	Каналдың Мысырлық акцияларының құны	3 326 000
2	Наполеон III шешімі бойынша Суэц каналының жалпы компаниясына төленген төлемдер	3 360 000
3	Вади өзені маңында жүргізілген инженерлік зерттеулерге жұмсалған шығын	400 000
4	1896 жылы 23 сәуір күні келісім бойынша Суэц каналының жалпы компаниясына төленген	1 200 000
5	Тұщы сулы каналды салуға жұмсалған шығындар	1 200 000
6	Каналдың ашылуына арналған салтанатқа жұмсалған шығындар	1 400 000
7	Барлығы	10 986 000
8	+ өсімдер, делдалдық қызметке жұмсалған шығындар, төлемдер	5 814 000
9	Барлығы	16 800 000

## Суэц каналы арқылы және Африканы айналып өту арқылы тасымалдық жолдардың салыстырмалы көрсеткіштері

Порттар	Африканы айналып өту, мың км	Суэц каналы арқылы, мың км	Жолдың қысқаруы мың.км
Одесса — Бомбей	21,9	7,7	14,2
Гамбург— Бомбей	19,8	11,8	8,0
Ливерпуль— Иокогама	25,9	20,0	5,9
Ливерпуль — Мельбурн	21,4	19,8	1,6

Америка Құрама Штаттарының Бас консулы Эдвин де Леон есебі бойынша 17.423.178 ег.ф. көрсетіледі [2, б.256].

XIX ғ. Суэц каналының құрылысына жұмсалған шығындар мысырлық фунтпен төмендегі кесте түрінде берілген:

2 Суэц каналының жаңарнасының құрылысы.

Суэц каналы әлемдік сауданың басым бөлігі шоғырланатын жер болғанымен, каналдан түскен жылдық табыс 2015 жылға дейін 5 млрд доллардан аспаған, каналдың тарлығына байланысты кемелердің өтуі қиындық туғызып, «Қайырлы үміт» мүйісінен айналып өтуге мәжбүр. Суэц каналының әлемдік сауда жүйесінде және жүк тасымалдаудағы оңтайлылығы 3 кестеде берілген:

Суэц каналы Мысыр үшін негізгі қаражат көзі болып табылады. Елдің географиялық және демографиялық жағдайын қарастыратын болсақ, Мысырдың басым бөлігі шөлейт жерлерді құрайды, тек қана 4% шаруашылық қызмет үшін қолайлы. Осы жерлерде халықтың 96% мекендейді (85 млн адам) [11].

2011 жылы Таяу Шығыс аймағында «Араб көктемі» деген атпен жүріп өткен революциялық толқулардың нәтижесінде Мысыр мемлекетінің саяси-экономикалық өміріне нұқсан келтірілді. Әлеуметтік-саяси толқулардың нәтижесінде ұлттық қазынаға кірісті қамтамасыз ететін басты сала – туризм дағдарысқа ұшырады. 2013 жылы Мысырдың сыртқы қарызы 1,7 трлн мысыр фунтын (243 млрд долларды) құрады [12].

Сондықтан Мохамед Мурсидің орнына келген Абдель Фаттах ас-Сиси негізгі басымдық ретінде экономиканы қалпына

келтіруді қойды. Мысыр президентінің саяси - экономикалық жоспарларының негізгі өзегін Суэц каналын кеңейту жобасы құрады [13, 14 б.].

Басты саяси мақсат – революциядан кейін билікке деген сенімін жоғалтқан халықты бірлікке шақыратын, патриотизм мен ұлттық идеяға өзек болатын жобаның аясында біріктіру болып табылады. Мысырлық зерттеушілер өз еңбектерінде «Ұлттық жоба тек қана Мысыр халқының үлесінде болғанын мақтан тұтамыз. Халық өзінің шынайы патриотизмін дәлелдеді», - деп айрықшалайды [9, 116 б.]. Екіншіден, ас-Сисидің Мысыр әлеуетін жақсартуға жетелейтін саяси режим ретінде қоғамдық қолдауға ие болуы. Үшіншіден, революциядан кейін Мысыр елінің саяси хаостан шыққандығын халықаралық қауымдастыққа жариялау және сол арқылы шетел инвестицияларын кеңінен тарту, елдің халықаралық жағдайын жақсарту.

1956 жылғы «Суэц дағдарысынан» кейін канал Мысырдың батыс отаршылдығына және Израильге қарсы күресінің негізгі символына айналса, қазіргі таңда каналдың мәртебесіне қатысты Мысыр ұстанымы да өзгерген. Сиси кезеңіндегі Мысыр үшін Суэц каналы – Мысырдың халықаралық қауымдастық үшін ашықтығын, Шығыс пен Батысты байланыстырушы көпір рөлін айшықтайтын фактор және Таяу Шығыс аймағының экономикасын көтеретін әлеует. Мысырдың қауіпсіздік саласындағы басты мақсаты – Суэц аймағында террористік топтардың шоғырлануына жол бермеу, каналдың және кемелердің қауіпсіздігін ықтималды түрде қамтамасыз ету.

Сонымен қатар, Суэц каналының жаңа арнасын салуға деген ұмтылыс, Израиль мемлекеті жоспарлаған Эйлат портының құрылысы, Ресей Федерациясы алға қойып отырған Азия мен Еуропаны сауда жолымен жалғастыруға бағытталған Солтүстік теңіз жолы сияқты әлемдік балама сауда жолдарының салынуына байланысты туындаған бәсекелестікке төтеп беру жоспарына да тікелей байланысты.

2015 жылы іске қосылған Суэц каналының екінші арнасының жобасы арқылы 35 км. созылған жаңа арнаны ашу және тереңдету жұмыстары жүргізілді. Жоба арқылы екі жақты кеме қозғалысын ұйымдастыруға мүмкіндік ашылып, ол өз кезегінде каналдан өтуді 18 сағаттан 11 сағатқа азайтты. 8 млрд доллар құнын құрайтын жобаны 53 компания, 40000 жұмысшылар, екі армиялық полк жүзеге асырған [14].

Жобаға жұмсалған қаржылардың ішінен 8 млрд доллар жергілікті инвесторлардан, бағасы 1,28 долларды құрайтын инвестициялық сертификаттарды сатып алу арқылы елдің тұрғындары есебінен жиналған. Ал жобаның құрылысын жүргізген алты шетел компанияларының жұмысына Мысырлық ұлттық армия тарапынан бақылау жасалған.

Жаңа жобаның стратегиялық маңызын және қажеттілігін канал арқылы өтетін кемелердің және тасымалданатын жүктердің ауқымының артуы айқындайды. Әлемдік теңіз саудасының 8-10% тасымалданатын Суэц каналының екінші арнасы іске қосылғаннан кейін, кемелерді өткізу және жүктерді тасымалдау артқанын төмендегі диаграмма арқылы көрсетуге болады.

2018 жылы Суэц 18,174 мың кемелер өтіп, жүк айналымы 1,139,630 тоннаны құраған [16], 2019 жылы 3,9 % өсіп, 18,88 мың кемелер және 1,2 млрд тонна жүк айналымын құраған [17].

Суэц каналы арқылы кемелердің өтуі және жүк тасымалдауы 2011-2017 жж [15]



Мұнай және өнімдердің Суэц каналы арқылы тасымалдануы 2013-2017 жж.



Энергоқорлар тасымалдаудың тауарлық құрылымының 25% құрайды. Мұнай негізінен, Парсы Шығанағы жағалауындағы мұнай өндіруші мемлекеттерден Жерорта теңізі бассейні елдеріне қарай және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне мұнай тасымалдаудағы Суэц каналының үлесі 8% құрайды. Суэц каналы Ормуз және Малакка бұғазынан кейінгі маңызы бойынша үшінші орындағы мұнай магистралі болып табылады.

2011 – 2017 жылдар аралығында Мысыр қазынасына Суэц каналынан түскен қаржы көзі 3 кестеде берілген [14].

Кесте 3

2011-2017 жж Суэц каналынан түскен қаржы көзі

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Мысырға каналдан түскен табыс АҚШ млрд.долл	5,2	5,1	5,1	5,5	5,2	5,0	5,3

Суэц каналы басқармасының төрағасы Мохаб Мамиш 2015 жылы 29 шілдеде, жаңа арна ел бюджетіне түсетін кірісті 5,3 млрд доллардан 2023 жылға қарай 13,23 млрд долларға көтеруге мүмкіндік беретінін мәлімдеді [14]. Суэц каналы Басқармасы жариялаған ресми мәлімдеме бойынша, 2018 жылғы кіріс 5,9 млрд долларды құраса, 2019 жылы 6,1 млрд долларды құраған [14].

COVID-19 пандемиясы кезеңінде де Суэц каналынан түсетін табыс төмендемеген. Суэц каналы басқармасының төрағасы адмирал Осама Мунье Мохамед Раби мәлімдеуінше, 2020 жылы кіріс 2 пайызға көтеріліп, теңіз тасымалдауы 8,7 пайызға өскен [18].

Жаңа каналдан түскен шетел валютасы Мысыр Орталық банкі үшін қажетті қорларды толықтырады, бұл өз кезегінде экономиканың дамуына үлкен себеп. XIX ғасырда жіберген тарихи қателіктерін ескере отыра, Жобаға жұмсалған 8,2 млрд доллар инвестицияны ішкі көздерден мысырлық фунтпен алған Мысыр экономикасы үшін Жобаға алынған

қарыздар жергілікті ақшамен төленетіндігі маңызды. Дегенмен, ішкі еңбек күштерін және қаржы көздерін тартумен қатар, 45 елдің мамандары және 4 әлемдік компания: Jan De Nul (Бельгия), Van Oord, Royal Boskalis Westminster (Дания) и National Marine Dredging Company (БАЭ) тартылған [19].

Суэц каналы жағалауында логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту және Африка, Таяу Шығыс, Еуропа жолдарының тоғысында орналасқан 460 шаршы км Суэц каналының экономикалық аймағына шетелдік инвесторлар тартылу іске асырылуда.

Суэц каналы дәлізі Жобасы 2014 жылы 5 тамызда басталды. Жобаның мақсаты – халықаралық сауда жүйесінде Суэц каналы аймағының рөлін арттыру және Суэц, Исмаилия, Порт – Саид қалаларын дамыту.

2018 жылы Қытай Халық Республикасының «Xiamen Yanjan New Material» компаниясы Суэц каналының экономикалық аймағына 50 млн доллар инвестиция, Жапониялық Toyota Tsusho Corp Порт-Саид қаласында терминал құрылысына 160 миллион доллар инвестиция салған [20]. Инвестициялық салымдар, жаңа логистикалық орталықтарды іске қосу арқылы халық жұмыс орындарымен қамтамасыз етіледі. Бұл Жаңа Суэц каналының қажеттілігін, өзектілігін айқындайды.

### Нәтижелер

Жалпы, Суэц каналы құрылысының салдарынан Мысырдың бастапқыда қаржылай, кейіннен саяси тәуелсіздігінен айрылуының басты факторлары ретінде төмендегі жағдайларды атап өтуге болады:

- Мысыр үкіметінің саяси басқару саласындағы кемшіліктері;
- сол кезеңдегі араб-мұсылман әлемінің еуропалық несиелік-қаржылық жүйесінің ауқымын дұрыс бағалай білмеуі;
- Мысыр үкіметінің Осман империясының құрамынан шығуға деген талпынысы;
- Мысырлық билік өкілдерінің адами және шикізат қорларын дұрыс бағалай алмауы.

Канал құрылысынан кейін тәуелсіздікті жоғалтудың салдарларын төмендегіше жіктеуге болады:

- елдегі әлеуметтік-экономикалық тұрақсыздықтың орнауы;

- қарсылық әлеуетінің артуы, ұлт-азаттық қозғалыстың дамуы;

- еуропалықтардың Мысыр өмірінің барлық салаларына араласуы;

- Мысырдың еуропалық мемлекеттердің саясаты мен экономикасына толықтау тәуелділігі.

Өз тәуелсіздігіне Мысыр Ж. А. Насер кезеңінде қол жеткізіп, 1956 жылы 26 шілде күні Суэц каналы ұлт меншігіне өтті. 1956 жылы 14-15 қыркүйекте Суэц каналы әкімшілігінде қызмет атқаратын барлық шет елдік жұмысшылар қызметтерінен босатылды.

XX ғасырдың 50-60 жылдарында каналдың қызметін жақсарту мақсатында Мысыр тарапынан жөндеу жұмыстары жүргізілді. Араб-Израиль қақтығысына байланысты 1967 жылдан 1975 жылға дейін сегіз жылға созылған мерзімде канал өз жұмысын тоқтатып, 1975 жылы 5 маусым күні кемелер үшін ашылды.

Суэц каналы құрылысының нәтижесінде Мысырдың халықаралық қатынастардағы орны және рөлі өзгерді. Егер, XX ғасырдың 50 жылдарына дейін канал Еуропалық державалардың сауда және геосаяси мүдделеріне қызмет атқарса, 1952 жылғы революциядан кейін Суэц каналы Мысыр экономикасының және саясатының ажырамас бөлігіне айналды.

Суэц каналының жаңа арнасының құрылысы арқылы Мысыр Таяу Шығыс және Солтүстік Африкадағы негізгі көліктік торап көзіне ие бола отырып, негізгі экономикалық – әлеуметтік проблемаларын шешуге мүмкіндік алады. Бұл 2011 жылғы «Араб көктемінен» кейінгі Мысырдың саяси-әлеуметтік және экономикалық жағдайын жақсартары сөзсіз. Әлемдік саудада маңызды және өмірлік қажетті көлік тораптары ретінде канал маңызды геостратегиялық алаңға айналады.

Суэц каналы өтетін елді мекендерде жаңа қалалар пайда болып, қосымша жұмыс күшімен тұрғындар қамтылады. Бұл елдің әлеуетін арттырады. Жаңа порттар, завод,

әуежайлар, еркін экономикалық аймақтар пайда болады.

1859-1869 жылдарға созылған Суэц каналының құрылысында, Мысыр билеушілері, қаражатты негізінен сырттан алып, ол елдің 1956 жылға дейін тәуелсіздігінен айрылуын тудырғаны белгілі. Жаңа арнаның құрылысы барысында Мысыр өзінің тарихи қателігін қайталамауы елдің ұлттық қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі басты фактор. Себебі ірі инфрақұрылымдық жобалар, аймақ елдерінің географиялық жағдайын ғана емес, экономикасын да өзгеріске ұшыратады. Ірі жобаларды шетел инвестицияларын тартпай жүзеге асыру мүмкін емес. Сондықтан инвесторлардың экономикалық дамуының және каналдан түсетін пайдаға араласуының шарттары мемлекеттік деңгейде қатаң түрде келісілген.

### Қорытынды

Халықаралық көлік-коммуникациялық жүйе ретіндегі Суэц каналының тарихы және тәжірибесі Орталық Азия елдері үшін де маңызды. Мысалы, Елбасы Н.Ә. Назарбаев Каспий теңізі және Азов-Қара теңізі бассейнін тікелей су транспорттық жалғастырушы Еуразия каналының құрылысы туралы 2007 жылы ұсыныс жасаған. Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің 2007 жылғы 4 желтоқсандағы №363-ө Өкімімен ұсыныстар әзірлеу үшін жұмыс тобы да құрылды. Ұсынылған Жоба Каспий маңында өндірілетін энергетикалық қорларды тасымалдау үшін әлемдік мұхиттарға шығуға және мұнайды теңіз жолы арқылы тасымалдау қазақстандық компанияларға еуропалық нарыққа тікелей шығуға мүмкіндік береді.

Жерорта теңізі және Қара теңізге шығатын канал, Каспий жағалауындағы елдердің геосаяси жағдайын өзгертіп, олардың теңіз державаларына айналуына мүмкіндік туғызады. Сарапшылардың пікірінше, канал құрылысы аяқталып, жоба іске қосылған жағдайда Қазақстанның халықаралық жағдайы өзгереді. Әлемдік саудада маңызды және өмірлік қажетті көлік тораптарына

және маңызды геостратегиялық алаңға айналады. Жобаның құрылысын бастамастан бұрын, сыртқы саяси шешімдерді қабылдау барысында арнайы топ құрылып, елдің экономикалық мүддесіне тигізер ықтимал қауіп-қатерлерді талдаудан өткізуі қажет. Біздің еліміз үшін инфрақұрылымдық жоба мемлекеттік бағдарламаның бөлігі болып табылуы маңызды. Оны жекелеген корпорациялар және компаниялардың қарамағына өткізу аса қауіпті. Каспий жағалауындағы мемлекеттер тарапынан жобаның аймақ экономикасына тигізетін ықпалымен қатар, жаһандық экономикаға ықпалын да ескере отыра, барлық қауіп-қатерлер және тәуекелдерді талдаудан өткізіп, инвесторларды іздестіру және жобаны бастауға кірісуге болады.

Барлық көлік тораптарын жалғастыратын жолдарда негізінен, сыртқы күштердің ықпалымен радикалды ұйымдар құрылады. Мысалы, Суэц каналының жанынан 1928

жылы «Ағайынды мұсылмандар» діни экстремистік ұйымы құрылған. Еуразия каналы жобаланып отырған Батыс Қазақстан аймағы, Ресей Федерациясының Кавказ өңірі радикалды топтардың шоғырланған жерлері болып табылады. Еуразия каналы жобасын бастамастан бұрын радикалды пиғылдағы ұйымдардың жұмысына тосқауыл қою керек. Еуразия каналы болашақта, ірі державалардың АҚШ, Қытай, Ресей мүдделері тоғысатын жер. Сонымен қатар, Парсы Шығанағы елдері мен Иран және шииттер мен сунниттердің арасындағы қайшылықты тудыратын аймаққа айналуы және Парсы Шығанағы елдері тарапынан Еуразия каналы бойындағы радикалды топтарға қаржылық көмек көрсету орын алуы да мүмкін.

Жалпы, Орталық Азия аймағында ірі сауда тораптарын ұштастыратын көлік магистральдарын салу барысында жоғарыда аталып өткен мәселелерді ескеру заман талабынан туындайтын, өзекті жағдай.

### Әдебиеттер тізімі

1. Қазақстан жолы – 2050: бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ. Н. Ә. Назарбаевтың Қазақстан Халқына Жолдауы. [Электрон. ресурс] – 2014. – URL: <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400002014> (Қолданған күні: 10.12.2020).
2. De Leon E. The Khedive's Egypt: or the Old House of Bondage Under New Masters / E. De Leon. - New-York: Harper&Brothers, 1877. - 435 p.
3. Cromer E.B. Modern Egypt / E.B. Cromer. - London: Macmillan, 1908. - 594 p.
4. Karabell Z. Parting the Desert: The creation of the Suez Canal / Z. Karabell. - New York: Alfred A. Knopf, 2003. - 280 p.
5. Bonin H. History of the Suez Canal Company: 1858–1960 between controversy and utility / H. Bonin. - Geneve: Droz, 2010. - 573 p.
6. Piquet C. Histoire du canal de Suez. Paris: Perrin, 2009. – 372 p.
7. رضا أحمد شحاتة. الدبلوماسية المصرية و الصراع الدولي حول قناة السويس. القاهرة: دار المعارف، 1995 م. – 204 ص
8. عبد الرحمن الراجعي. عصر إسماعيل. – الجزء الأول. – القاهرة: دار المعارف. الطبعة الرابعة، 307 ص. 1978 م.
9. سليمان فتوح قناة السويس الجديدة العبور للمستقبل – القاهرة: دار أخب اليوم، 2015. - 460
10. Lesseps F. The Suez Canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-1856 / F. Lesseps. - London: King, 1876. - 311 p.
11. Долгов Б.В. «Взрыв» в арабском мире: внутренний и внешний контекст // Фонд исторической перспективы. [Электрон. ресурс]. - 2014. - URL: [http://www.perspektivy.info/oykumena/vostok/vzryv\\_v\\_arabskom\\_mire\\_vnutrennij\\_i\\_vneshnij\\_kontekst](http://www.perspektivy.info/oykumena/vostok/vzryv_v_arabskom_mire_vnutrennij_i_vneshnij_kontekst) (дата обращения: 08.12.2020).
12. Общий долг Египта достиг 243 млрд долларов – Центробанк. [Электрон. ресурс]. - 2015. - URL: <https://tass.ru/besporjadki-v-egipte/678626> (дата обращения: 15.12.2020).



13. Ezzat Molouk Kenawy. The expected economic effects of the new Suez Canal project in Egypt // European Journal of Academic Essays. – 2015. – №1(12). – P. 13-22.
14. Stages of developing the Suez Canal. Suez Canal Authority. [Электрон. ресурс]. - 2015. - URL: <http://www.suezcanal.gov.eg>. (дата обращения: 10.12.2020).
15. The Suez Canal after the expansion Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone. [Электрон. ресурс] – 2018. – URL: [file:///C:/Users/ADMIN/Documents/srm\\_alexbank\\_suez\\_2018.pdf](file:///C:/Users/ADMIN/Documents/srm_alexbank_suez_2018.pdf) (дата обращения: 10.10.2020).
16. Suez Canal Traffic Statistics. – Annual Report 2018. [Электрон. ресурс]– 2018. – URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/>
17. The Suez Canal: A Route for Cultivating the Peace with Egypt. Available at: <https://www.inss.org.il/publication/the-suez-canal-a-route-for-cultivating-the-peace-with-egypt/>(дата обращения: 10.10.2020).
18. Reham M. Hafez & Ibrahim Madney. Suez Canal Region as an economic hub in Egypt location analysis for the mass real estate appraisal process // HBRC Journal. -2020. - № 16:1. - P. 59-75.
19. UAE contractor helps to clear path for Egypt's New Suez Canal. [Электрон. ресурс]. - 2016. - URL: <https://www.thenationalnews.com/business/uae-contractor-helps-to-clear-path-for-egypt-s-new-suez-canal-1.30675> (дата обращения: 10.10.2020).
20. Egypt's expansion of New Suez Canal seeks long-term payoff. [Электрон. ресурс]– 2017. – URL: <https://oxfordbusinessgroup.com/analysis/river-runs-through-it-egypt-looks-long-term-payoff-new-suez-canal> (дата обращения: 10.10.2020).

**Ж.Е. Турекулова, Г.Ж. Есіркепова**

*Южно-Казахстанский университет им. М. Ауезова, Шымкент, Казахстан*

#### **Исторические предпосылки строительства нового Суэцкого канала и его политико-экономическое значение**

**Аннотация.** Суэцкий канал стал неким символом Мысырского патриотизма, доказательством чего может послужить открытие в июле 2015 г. частичного дублера основного русла Суэцкого канала. Суэцкий канал позволил примирить идеологические и религиозные разногласия внутри страны, объединив мусульман, христиан-коптов. На современном этапе развития Египта канал не просто приносит существенные средства в бюджет страны, но и предоставляет дополнительные рабочие места, а лозунги по его дальнейшему расширению и превращению в современный логистический центр позволяют египтянам осознавать себя важной частью глобальной экономики. Создание крупных транспортных систем и узлов, связанных с транзитом природных ресурсов и товаров с высокой добавленной стоимостью, – это важная статья дохода любого государства, через территорию которого проходят эти пути. Как отметил Елбасы, транспортная инфраструктура – это кровеносная система индустриальной экономики и общества [1]. Анализ особенностей строительства и эксплуатации Суэцкого канала демонстрирует базовые подходы к проблемам создания новых транспортных артерий.

**Ключевые слова:** Арабская Республика Мысыр, Суэцкий канал, экономическое и социальное развитие, транспортная инфраструктура, геополитика, региональная безопасность.

**J.E. Turekulova, G.J. Esirkepova**

*M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan*

#### **Historical preconditions for the construction of the new Suez Canal and its political and economic significance**

**Abstract:** The Suez Canal has become a certain symbol of Egyptian patriotism; this fact is proved by an opening of a partial backup of the main watercourse of the Suez Canal in July 2015. The Suez Canal has allowed reconciling ideological and religious differences within the country, uniting Muslims and Christian Copts. At the

present stage of development, the Egyptian canal not only brings significant public funds to the country, but also provides additional jobs; and the slogans for its further expansion and transformation into a modern logistics center allow the Egyptians to recognize themselves as an important part of the global economy. Creation of large transport systems and nodes connected with the transit of natural resources and goods with high added value is an important article of income of any state, through the territory of which they pass. As noted by the Elbasy of the Republic of Kazakhstan Nazarbayev N.A., transport infrastructure is a blood system of the industrial economy and society [1]. Analysis of the features of the construction and operation of the Suez Canal demonstrates the basic approaches to the problems of creating new transport arteries.

**Key words:** Arab Republic of Egypt, Suez Canal, economic and social development, transport infrastructure, geopolitics, regional security

## References

1. Kazakhstan zholy – 2050: bir maksat, bir mudde, bir bolashak. N. A. Nazarbaevtyн Kazakhstan Halkyna Zholdaу [The Kazakhstan Way - 2050: One Goal, One Interest, One Future. N.A. Nazarbayev's Address to the People of Kazakhstan], Available at: (Accessed: 10.10.2020) <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K140000014> [in Kazakh]
2. De Leon E. The Khedive's Egypt: or the Old House of Bondage Under New Masters. (Harper&Brothers, New-York, 1877, 435 p.).
3. Cromer E.B. Modern Egypt, (Macmillan, London, 1908, 594 p.).
4. Karabell Z. Parting the Desert: The creation of the Suez Canal, (Alfred A. Knopf, New-York, 2003, 280 p.).
5. Bonin H. History of the Suez Canal Company: 1858-1960 between controversy and utility, (Droz, Geneve, 2010, 573 p.).
6. Piquet C. Histoire du canal de Suez (Perrin, Paris, 2009, 372 p.).
7. Rida Ahmad Shihat «Egyptian diplomacy and the international conflict over the Suez Canal», (Dar al-maarif, Cairo, 1995, 204 p.), [in Arabic].
8. Abd ar Rahman Rafii. The era of Ismail. - Part one, (Dar al-maarif, Cairo, 1978, 307 p.), [in Arabic].
9. Suleiman Fattah New Suez Canal - a step into the future, (Daral-maarif, Cairo, 2015, 460 p.), [in Arabic].
10. Lesseps F. The Suez Canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-1856, (King, London, 1876, 311 p.).
11. Dolgov B.V. «Vzryv» v arabskom mire: vnutrennij i vneshnij kontekst [Explosion» in the Arab World: Internal and External Context], Perspektivy [Perspectives], Available at: [www.perspektivy.info/oykumena/vostok/vzryv\\_v\\_arabskom\\_mire\\_vnutrennij\\_i\\_vneshnij\\_kontekst](http://www.perspektivy.info/oykumena/vostok/vzryv_v_arabskom_mire_vnutrennij_i_vneshnij_kontekst) [in Russian]. (accessed 08.12.2020).
12. Obshchij dolg Egipta dostig 243 mlrd dollarov [Egypt's total debt reaches \$ 243 billion], Centrobank [Central bank]. Available at: <https://tass.ru/besporyadki-v-egipte/678626> [in Russian], (accessed 15.12.2020).
13. Ezzat Molouk Kenawy. The expected economic effects of the new Suez Canal project in Egypt. European Journal of Academic Essays, 1(12), 13-22(2015).
14. Stages of developing the Suez Canal. Suez Canal Authority, Available at: <http://www.suezcanal.gov.eg>. (accessed 10.12.2020).
15. The Suez Canal after the expansion Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone, Available at: [file:///C:/Users/ADMIN/Documents/sm\\_alexbank\\_suez\\_2018.pdf](file:///C:/Users/ADMIN/Documents/sm_alexbank_suez_2018.pdf) (accessed 10.12.2020).
16. Suez Canal Traffic Statistics. – Annual Report 2018, Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/> (accessed 10.12.2020).
17. The Suez Canal: A Route for Cultivating the Peace with Egypt, Available at: <https://www.inss.org.il/publication/the-suez-canal-a-route-for-cultivating-the-peace-with-egypt/> (accessed 10.12.2020).
18. Reham M. Hafez & Ibrahim Madney. Suez Canal Region as an economic hub in Egypt location analysis for the mass real estate appraisal process. HBRC Journal, 16(1), 59-75(2020).
19. UAE contractor helps to clear path for Egypt's New Suez Canal, Available at: <https://www.thenationalnews.com/business/uae-contractor-helps-to-clear-path-for-egypt-s-new-suez-canal-1.30675> (accessed 10.12.2020).

20. Egypt's expansion of New Suez Canal seeks long-term payoff, Available at: <https://oxfordbusinessgroup.com/analysis/river-runs-through-it-egypt-looks-long-term-payoff-new-suez-canal>, (accessed 10.12.2020).

**Авторлар туралы мәлімет:**

*Турекулова Жұлдыз Елтаевна* – Ph.D. доктор, «Философия және мәдениеттану» кафедрасының доценті, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан.

*Есіркепова Гүлбану Жаркынбековна* – тарих ғылымдарының магистрі, «Философия және мәдениеттану» кафедрасының аға оқытушысы, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан.

*Turekulova Zhuldyz Eltaevna* – Ph.D. Doctor, Associate Professor of the Department «Philosophy and Cultural Studies», M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan.

*Esirkepova Gulbanu Zharkynbekovna* – Master of History, Senior Lecturer of the Department of Philosophy and Cultural Studies, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan.