

ЖОҒАРЫ ТЕХНОЛОГИЯЛАР КОНТЕКСТІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІКТІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕР ЭКСПОРТЫНЫҢ БОЛАШАҒЫ МЕН ӘЛЕУЕТІ

Биназар Самат Халықұлы

samatbinazar1999@gmail.com

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру»

кафедрасының магистранты

Ғылыми жетекші: Сулейменов Т.Б.

Аннотация. Цель настоящего научного исследования заключается в анализе потенциала экспорта услуг в сфере транспорта и логистики, выявлении факторов, воздействующих на экспорт, и обосновании стратегий развития для Казахстана с целью увеличения доли высокотехнологичного экспорта. Применены разнообразные общенаучные методы исследования, такие как системный подход, логический анализ, сравнение, аналогия, абстракция, типология, обобщение и конкретизация. Путем проведенного анализа было выявлено, что в структуре экспорта услуг преобладают транспортные услуги, при этом грузовые перевозки, и особенно железнодорожные, занимают значительную долю. Проанализированы проблемы развития грузовых перевозок в различных сферах транспорта и с учетом стран-импортеров услуг транспортных компаний Казахстана. Выявлено, что в условиях острой конкуренции за транзитные перевозки и международной политико-экономической конкуренции в евроазиатском регионе существует несколько преград для экспорта транспортных услуг. Выделены организационные и технические аспекты, создающие трудности в экспорте транспортно-логистических услуг Казахстана. Обоснованы направления развития экспорта таких услуг, включая улучшение инфраструктуры, оптимизацию операций на всех видах транспорта с учетом предоставления комплекса услуг, предложение конкурентоспособных тарифов и повышение качества обслуживания вдоль транспортных коридоров.

Ключевые слова: экспорт, транспорт, логистика, экспортные услуги.

Түйіндеме. Осы ғылыми зерттеудің мақсаты көлік және логистика саласындағы қызметтер экспортының әлеуетін талдау, экспортқа әсер ететін факторларды анықтау және жоғары технологиялық экспорттың үлесін ұлғайту мақсатында Қазақстан үшін даму стратегияларын негіздеу болып табылады. Жүйелік тәсіл, логикалық талдау, салыстыру, аналогия, абстракция, типология, жалпылау және нақтылау сияқты әртүрлі жалпы ғылыми зерттеу әдістері қолданылады. Талдау арқылы қызметтер экспортының құрылымында көлік қызметтері басым екендігі анықталды, жүк тасымалы, әсіресе теміржол қызметтері айтарлықтай үлесті алады. Көліктің әртүрлі салаларында және Қазақстанның көлік компанияларының қызметтерін импорттаушы елдерді ескере отырып, жүк тасымалдарын дамыту проблемалары талданады. Транзиттік тасымалдар үшін өткір бәсекелестік және Еуразия аймағында халықаралық саяси-экономикалық бәсекелестік жағдайында көлік қызметтерін экспорттауға бірнеше кедергілер бар екені анықталды. Қазақстанның көлік-логистикалық қызметтерін экспорттауда қиындықтар туғызатын ұйымдастырушылық және техникалық аспектілер бөлінді. Инфрақұрылымды жақсартуды, қызметтер кешенін ұсынуды ескере отырып, көліктің барлық түрлеріндегі операцияларды оңтайландыруды, бәсекеге қабілетті тарифтерді ұсынуды және көлік дәліздері бойында қызмет көрсету сапасын арттыруды қоса алғанда, осындай қызметтер экспортын дамыту бағыттары негізделген.

Кілтті сөздер: экспорт, көлік және логистика, экспорттау қызметтері.

Abstract. The purpose of this scientific study is to analyze the potential for exporting services in the field of transport and logistics, identify factors affecting exports, and substantiate development strategies for Kazakhstan in order to increase the share of high-tech exports. Various general scientific research methods have been applied, such as a systematic approach, logical analysis, comparison, analogy, abstraction, typology, generalization and concretization. Through the analysis, it was revealed that transport services predominate in the structure of exports of services, while freight transportation, and especially rail, occupy a significant share. The problems of the development of freight transportation in various fields of transport and taking into account the importing countries of the services of transport companies in Kazakhstan are analyzed. It is revealed that in the context of intense competition for transit transportation and international political and economic competition in the Eurasian region, there are several barriers to the export of transport services. The organizational and technical aspects that create difficulties in the export of transport and logistics services in Kazakhstan are highlighted. The directions for the development of exports of such services are substantiated, including improving infrastructure, optimizing operations on all types of transport, taking into account the provision of a range of services, offering competitive tariffs and improving the quality of service along transport corridors.

Key words: export, transport and logistics services, export of services.

Осы тұрғыда жаһандық экономиканы өзектендіру және халықаралық еңбек бөлінісі, жоғары технологиялардың өнеркәсіптік өнімдерінің экспортын кеңейту экономикалық стратегияның негізгі аспектісіне айнала отырып, барған сайын көрнекті мәнге ие болуда. Жоғары технологиялық өнімдер экспортының көлемін арттыру бүкіл экономика үшін басым міндет болып табылады, өйткені мұндай даму траекториясы кейінгі тиімді функционалдылық пен экономикалық өсуді қамтамасыз ету үшін мүмкіндік. Жоғары технологиялық өнімдер экспортының дамуы, сөзсіз, себебі ол тасымалдау мен логистикаға байланысты. Күрделі жеткізу тізбектері, көлік шығындарына және жеткізу уақыттарының жоғарылауы, бағаларға тәуелділік және импорттық аралық ресурстарға қол жетімділік, ұзақ және қымбат кедендік рәсімдер арқылы өту, сондай-ақ көлік-логистикалық қызмет көрсету саласындағы шектеулі мүмкіндіктер сияқты жоғары технологиялық өнімдердің сипатымен туындаған ерекшеліктер экспортты ұйымдастыруды қиындатады. Теңізге шығудың болмауы, айта келгенде, өнімнің өзіндік құнына теріс әсер ететін және қазақстандық өндірушілердің Ресей, Орталық Азия, ТМД елдері, Қытай сияқты дәстүрлі нарықтардағы позицияларын бұзатын және жаңа өткізу нарықтарына (Иран, Үндістан, араб елдері және т.б.) қолжетімділікті шектейтін қосымша фактор болып табылады [1]. Қазіргі уақытта экономикамыздың қызмет түрлерінің шектеулі жиынтығына тәуелділігін еңсеруге бағытталған әртараптандыру мемлекеттік саясаттың стратегиялық бағыты болып табылады. Қазақстан экономикасының ұзақ мерзімді дамуының басты ерекшеліктерінің бірі шикізат секторларының басым болуы қала береді, бұл болашақта экономикалық өсудің тұрақсыздығына әкелуі мүмкін. Сондықтан Қазақстан үшін өнеркәсіптік революция жағдайындағы экспортқа бағдарлануды ескере отырып, экономиканы әртараптандыру және жаңғырту жөніндегі мақсатты мемлекеттік саясатты жүргізу қажеттілігі стратегиялық маңызға ие болады. Маңызды шикізат салаларының экспортына қалыптасқан бағдарлану, жаһандық бәсекелестіктің ұлғаюы және ұлттық экономиканың әлемдік экономикаға кіруі, геоэкономикалық және геосаяси тұрақсыздық ұлттық ресурстарды оңтайлы пайдалану негізінде дамудың инновациялық траекториясына көшуді, жаңғыртуды және жаңа индустрияландыруды жүргізуді талап етеді. Жаһандық экономикада жоғары технологияларға бағытталған салалардың әртүрлілігімен байланысты жаңа тенденциялар пайда болады. Инновациялық дамуды ынталандыру үнемі мемлекеттік және қоғамдық құрылымдардың назарында болады. Осы тұрғыда Қазақстан үшін ғылымды қажетсінетін салалардың үлесін арттыру инновациялық дамудың, әртараптандыру мен жаңғыртудың, сондай-ақ әлемдік аренадағы өнімнің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың негізгі элементіне айналады. Сонымен қатар, әртараптандыру ЖІӨ құрылымын ғылымды қажетсінетін, жоғары технологиялық

өнімдерге қарай өзгертуге және қосылған құны жоғары логистикалық қызметтерді қоса алғанда, қызметтердің үлесін арттыруға бағытталуы тиіс.

Көлік және логистика саласындағы қызметтерді қолдануды интегралды бағалаудың әдіснамалық аппараты оларды игеруге әсер ететін факторлардың жіктелуіне, сондай-ақ көлік түрлері мен импорттаушы елдер бойынша бөлінген көрсеткіштерді, сондай-ақ LPI логистикалық тиімділігінің рейтингтік индикаторларын зерделеуге сүйенеді. Талдау барысында жүйелі тәсіл, жалпылау, экономикалық талдау, экономикалық-статистикалық топтастыру, салыстыру және саралау әдістері қолданылды [2].

Соңғы он жылда қызметтерді экспорттау екі есеге өсіп, 2023 жылы 8 миллиард АҚШ долларына жетті. Қызмет саудасының теріс балансы 2013-2023 жылдар аралығында 6,8 миллиард доллардан 1,5 миллиард долларға дейін төмендеді. Оң динамикаға қарамастан, экспорттың жалпы көлеміндегі қызметтер экспортының үлесі салыстырмалы түрде төмен болып қалады және 2013 жылдан 2023 жылға дейінгі кезеңде 4,9%-дан 14,6%-ға дейін ауытқиды (кесте 1). Қызметтер экспортының құрылымында көлік саласындағы қызметтер басым, олардың үлесі 2023 жылы 3,7 миллиард АҚШ долларын құрады, бұл қызметтер экспортының жалпы көлемінің 50%-на тең.

Көлік қызметтерінің экспорты алты негізгі санатты қамтиды: құбыр, теміржол, әуе, автомкөлік, теңіз, пошта және курьерлік қызметтер. Жүк тасымалы көлік қызметтері экспортының құрылымындағы негізгі үлесті құрайды, экспорттың жалпы көлемінің 78%-на жетеді. Жолаушылар қызметі экспорттың 3,4% құрайды [3]. Басқа қосалқы көлік қызметтері 5,9% алады.(кесте 2)

Кесте 1

2017-2023 жылдардағы Қазақстан Республикасының халықаралық қызметтерінің балансы, млн. АҚШ доллары

Көрсеткіштер	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (бірінші 9 ай)
Халықаралық қызметтердің барлық балансы	- 4 412,9	- 4 661,5	- 3 716,9	- 3 064, 3	- 2 099, 5	- 1 550,1	- 1 543,1
Қызметтерді импорттау	10 849,5	11 981, 4	11 462, 2	8 096, 4	8 034, 6	9 518,1	9 133,5
Қызметтер экспорты	6 436,6	7 319,9	7 745,3	5 032	5 935	7 967,9	7 590,3
Оның ішінде:							
көлік қызметтері	3 537,2	4 011,7	3 973,8	3 355, 3	3 977, 7	4,692,6	3 770,8
сапарлар	1 780,5	2 254,6	2 463,3	458,8	608,2	1490,6	1 744,2
құрылыс	184,2	22,5	51	76,7	97,9	41,6	20,3
сақтандыру және зейнетақымен қамсыздандыру саласындағы қызметтер	84,2	77,9	97,4	140,8	130,5	160,4	172,9
қаржылық қызметтер	19,6	15,2	83,1	115	153,7	198,1	318
зиякерлік меншікті пайдаланғаны үшін төлем	0,7	0,9	2,8	1,4	2,9	6,6	9

телекоммуникациялық, компьютерлік және ақпараттық қызметтер	116,3	122,5	129,9	143,4	191,9	473,5	523
басқа да іскерлік қызметтер	418,5	461,9	512,3	422,2	448,3	590,8	499,3
жеке тұлғалардың қызметтері мәдениет және демалыс саласындағы қызметтер	0,4	0,9	3,6	1,5	1,9	0,7	246
мемлекеттік тауарлар мен қызметтер	237,8	249,4	278,4	195,1	204,8	229,2	189,3
материалдық ресурстарды өңдеу жөніндегі қызметтер	8,7	28,9	70,1	70,1	70,3	36,3	21
жөндеу және техникалық қызмет көрсету қызметтері	48,3	73,5	79,7	51,7	47	47,5	76,6

Кесте 2

2017-2013 жылдары тасымалдау объектілері және көлік түрлері бөлінісіндегі көлік қызметтерінің экспорты, млн. АҚШ доллары

Көрсеткіштер	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (бірінші 9 ай)
көлік қызметтері	3537,2	4 011,71	3 973,79	3 355,31	3 977,7	4 692,6	3 770,8
жолаушылар көлігі	208,77	396,11	459,44	129,85	153	243,4	258,7
жүк көлігі оның ішінде:	3 044,98	3 236,08	3 150,75	2 936,06	3 449,5	3 817,5	2 946,1
теңіз көлігі	8,05	24,73	23,8	27,07	28,1	40,3	32,2
әуе көлігі	63,42	66,48	75,2	80,81	94,1	132,9	94,8
теміржол	559,03	633,98	693,85	801,7	859,8	997,7	970,7
кұбыр	2 228,42	2 312,02	2 111,34	1 763,31	2 160	2 093,9	1 442,4
автокөлік	186,05	209,66	241,28	263,16	294,8	534,6	391,2

Басқа көліктік қызмет көрсету қызметтері көлік саласында қосалқы функцияларды орындайтын және жүктерді немесе жолаушыларды тасымалдауға тікелей байланысты емес сервистік қызмет болып табылады. Бұл санатқа тиеу және түсіру операциялары (мысалы, контейнерлерді тиеу-түсіру жұмыстары, олар үшін жүк тасымалына кірмейтін жеке шоттар қойылады); сақтау және сақтау; буып-түю және қайта орау; жүк көлігі қызметтерін қоспағанда – сүйреу; әуе қозғалысын басқару; порттардағы көлік жабдықтарын тазарту сияқты жұмыс түрлері кіреді. Әуежайларда агенттік қызметтерді қоса алғанда экспедиторлық және брокерлік қызметтер кіреді. Көліктің бірнеше түрімен байланысты және бір нақты санатқа жатпайтын қызметтер «басқа көлік қызметтері» ретінде есепке алынады.

Жүк тасымалы құрылымында негізгі үлесті құбыр арқылы тасымалдау – 1,4 миллиард АҚШ доллары (49%), екінші орынды теміржол көлігі – 970 миллион АҚШ доллары (33%) алады.

2017-2023 жылдар аралығында тасымалдаудың барлық түрлерінен түсетін кірістер екі есеге жуық өсті, тек кірістер құбыр көлігін қоспағанда екі еседен астам төмендеген[4,5].

Жүк көлігі қызметтерінің негізгі тұтынушылары Қытайдан келген компаниялар (18,7%) және Италия (18,9%) (кесте 3).

Кесте 3

Қазақстан Республикасының 2022-2023 жылдар аралығындағы көліктік жүк қызметтерінің экспорты бойынша елдер қатары, млн т.

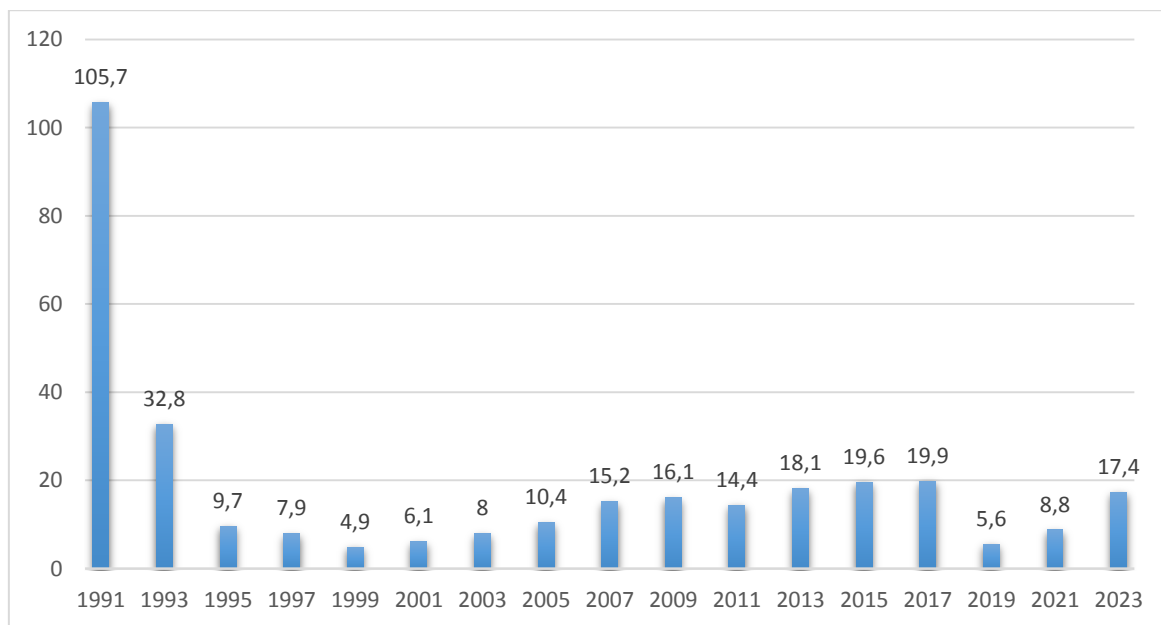
Елдер	2022	2023(бірінші 9 ай)	
			%
Италия	13 854	14 834	18,9
Қытай	13 060	14 710	18,7
Россия	9 091	9 788	12,4
Нидерланд	5 488	4 058	5,2
Түркия	4 751	3 969	5,0
Оңтүстік Корея	4 546	3 813	4,8
Өзбекстан	3 636	3 133	4,0
Франция	3 071	2 950	3,7
Румыния	2 513	2 767	3,5
Грекия	1 609	2 218	2,8
Қалған елдер	22 974	16435	21

Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті ұсынған ақпаратқа сәйкес, көліктің барлық түрлері бойынша халықаралық жүк тасымалдарының (экспорт және транзит) жалпы көлемі 2022 жылдың соңында 279,9 миллион тоннаны құрады. Бұл көлемнің 62%-ы, яғни 172,8 миллион тоннаға тең, ТМД елдеріне, ал 12,5%-ы ТМД-дан тыс елдерге тиесілі[6]. Транзиттік жүктердің пайызы 25% немесе 69,7 миллион тоннаны құрады, оның 15,7 миллион тоннасы (23%) Қазақстанның теміржол көлігі арқылы өтті, ал құбыр арқылы 54 миллион тонна (77%) тасымалданды.(кесте 4) Сонымен қатар, бұрынғы КСРО елдері арасындағы өндірістік байланыстардың үзілуіне байланысты соңғы 25 жылда теміржол арқылы транзиттік жүктердің көлемі 6 есе азайғанын атап өткен жөн (сурет 1). Дегенмен, бұл осы саладағы транзиттік тасымалдарды дамыту үшін елеулі әлеуетті көрсетеді.

Кесте 3

2023 жылғы көлік түрлері бөлінісінде халықаралық қатынаста тасымалданған жүктердің көлемі, млн. т

Вид транспорта	Всего	В страны СНГ	В страны вне СНГ	Транзит
Всего	559,8	345,6	69,8	139,4
В том числе:				
железнодорожный	274	242,6	-	31,4
трубопроводный	262,4	96	58,6	108
воздушный	16,4	5,6	10,8	-
морской	5	-	-	-
автомобильный	1,8	1,4	0,4	-



Сурет 1 - Теміржол көлігіндегі транзиттік жүк ағындарының динамикасы, млн. т

Қазақстандағы темір жол жүк тасымалдарының жалпы көлеміндегі транзиттік тасымалдардың үлесі шамамен 8% құрайды, сонымен бірге темір жол тасымалдарынан түсетін жалпы табыстың 25%-ын қамтамасыз етеді. Басқаша айтқанда, транзиттік жүктер қазақстандық теміржол желісіндегі ең тиімді сегментті білдіреді. 1991 жылы ең жоғары белсенділік кезеңінде Қазақстан тасымалдарының жалпы көлеміндегі транзиттің үлесі 30%-ға жетті. Тауарлардың экспорты мен импорты көлік қызметтерінің дамуына айтарлықтай әсер етеді және экспорттың жаңа мүмкіндіктері сауда географиясының кеңеюіне сәйкес қалыптасады. Тасымалдардың транзиті Қазақстан үшін, әсіресе Еуразия өңіріндегі халықаралық сауданың тұрақты өсуі аясында айтарлықтай әлеуетке ие. Сарапшылардың пікірінше, Қытайдың батыс провинцияларының дамуы Қазақстан арқылы жүк ағынының артуына ықпал етеді [7]. Сонымен қатар, Кеден одағы мен Бірыңғай экономикалық кеңістікті қалыптастыру Қытайды Еуропамен байланыстыратын тиімді көлік дәлізін құруға ықпал етіп, шекарадан өту рәсімдерін жеңілдетеді. Көлік инфрақұрылымының жай-күйін, оның өткізу қабілетін және геосаяси, қаржылық, техникалық-технологиялық факторларды бағалау үшін алгоритм ұсынылады. Қазіргі уақытта зерттеудің барлық аспектілерін толық қамту мүмкін емес, бірақ геосаяси, техникалық-технологиялық және ұйымдастырушылық аспектілерге талдау жасалды [8].

Қазақстанның географиялық жағдайының ерекшеліктері, атап айтқанда оның Еуразиялық өңірде орталық орналасуы негізгі экономикалық орталықтар – Еуроодақ елдері мен Азия-Тынық мұхиты өңірі арасындағы жүк ағындары үшін трансконтинентальдық көпір ретінде әрекет етуге мүмкіндік береді. Әлемдік экономиканың даму болжамдары қаржы мен тауарлардың негізгі ағындары АҚШ-Еуропа-Оңтүстік-Шығыс Азия және Қытай үшбұрышында шоғырланатынын көрсетеді.

Егер біз тасымалдау құрылымын қарастыратын болсақ, онда Қытайдан Еуропаға экспорттың негізгі бөлігі дайын өнім болып табылады – шамамен 95% ақшалай болып келеді. Бұл номенклатурада кеңсе техникасы – жалпы жеткізілім көлемінің 31%, әртүрлі машиналар мен жабдықтар – шамамен 19%, киім-кешек – шамамен 10%, Химиялық өнімдер – 4%-дан астам және т.б. сияқты тауарлар басым. Бұл тауарларды тасымалдау үшін оңай контейнерлеуге болатындығын көрсетеді [9].

Қазақстанда бір жолды теміржол желілерінің жоғары үлес салмағы елеулі проблеманы білдіреді. Олардың көпшілігі 70-100% деңгейінде қолданылады, бұл қосымша жүк ағындарының мүмкіндіктерін шектейді және пойыздардың жылдамдығын төмендетеді. Қазақстан темір жолдары бойынша қозғалыс жылдамдығы дамыған елдердің темір

жолдарына қарағанда 1,5-2 есе төмен. Саладағы жүйелік проблемалар нарықтық қатынастарды дамыту кезеңінде сервисті түбегейлі жақсартпай, көптеген кәсіпорындарға (жеке және мемлекеттік) бөлінуге байланысты болып келеді.

Қазіргі уақытта электрлендірілген теміржол желілері шамамен 30% құрайды және олар тасымалдаудың шамамен 54% қамтамасыз етеді. Бұл электрлендіру деңгейі әлемдік стандарттар бойынша төмен болып саналады, ал оңтайлы деңгей – 85% мөлшерінде. Бұл деңгейге жету үшін шамамен 3000 км қосымша теміржолдарды электрлендіру қажет.

Жоғарыда айтылғандарға байланысты, көліктік-логистикалық қызметтер экспортын дамытуды ынталандыру мақсатында, Ең алдымен, Қазақстан аумағы арқылы өтетін трансконтиненталдық дәліздердің тартымдылығын арттыру қажет. Бұған көлік-логистикалық инфрақұрылымдағы озық технологияларды пайдалана отырып, физикалық кедергілерді жою, жол желісін жетілдіру, жылжымалы құрамды жаңарту, сондай-ақ шекарадан өту рәсімдерін оңайлату, көліктің әртүрлі түрлеріндегі логистикалық операцияларды жақсарту және бәсекеге қабілетті тарифтік саясатты енгізу арқылы физикалық емес кедергілерді жою арқылы қол жеткізуге болады [10].

Мультимодальды тасымалдарды басқарудың, оның ішінде бірыңғай операторлар институтын құрудың ұйымдастырушылық нысандарын оңтайландыру қажет. Сондай-ақ, қатаң белгіленген кесте бойынша жұмыс істейтін жүрдек маршруттық және контейнерлік поездардың қозғалыс кестесіне қоса алғанда, Қазақстанның теміржол желісі бойынша транзиттік жүктерді жеделдетіп ілгерілету жүйесін дамыту қажет [11].

Ұсынылған міндеттер тізімі толықтығынан алыс екенін атап өту маңызды, көліктік-логистикалық қызметтер экспортын, оның ішінде оларды жоғары технологиялық экспортқа барынша дамыту үшін көптеген іс-шараларды орындау қажет. Осы іс-шараларды табысты іске асыра отырып, Қазақстан көлік логистикасының елдің экономикалық дамуына қосқан үлесінен айтарлықтай пайда көре алады. Еуропа елдерінің билігі логистикалық нарықтың негізгі қатысушыларына әртүрлі жеңілдіктер берді. Латвияда, Германияда, Италияда және басқа да Еуропа елдерінде компаниялардың кеңселері болса, олар төмендетілген салық мөлшерлемесін пайдалана алады және уақытша жалдау бойынша міндеттемелерден босатылады (қолжетімді ақпаратты тиісті елдердің үкіметтерінің ресми веб-сайттарынан табуға болады). Күтпеген жағдайларға байланысты келісім-шарттарды бұзу қажет болған жағдайда ұйымдар жергілікті билік органдарынан өңірдегі форс-мажорлық жағдайдың жай-күйін растайтын құжат алуы қажет. Мысалы, Литвада мұндай растауды аймақтық сауда-өнеркәсіп палаталары арқылы алуға болады [12].

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Connecting to Compete 2022 Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank <https://lpi.worldbank.org/report>.
2. Стратегия развития АО «НК «КТЖ» до 2030 г. от 7 мая 2020 года. Совет директоров АО «НК «КТЖ» (Протокол № 3), <https://www.railways.kz>.
3. Lambert, Douglas M. Supply Chain Management: Processes, Partnerships, Performance, 4th edition, 2019.-463 p.
4. Bekmagambetova D. Silk Road on the three roads. China and EAEC discussed the main infrastructure project. Kursiv.
5. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Rakhmetulina Z., & Zhenskhan D. (2021). The effectiveness of logistics development and its impact on the economies of the countries along the silk road passing through Kazakhstan. *Transport Problems*, 13(4), P 127-142. doi:10.20858/tp.2018.13.4.12
6. Berulava G. (2022). The impact of services sector on export performance of manufacturing firms in transition economies. *Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences*, 6(3), 154-162. Retrieved from www.scopus.com

7. Makarov I., Sokolova A. (2021). Coordination of the Eurasian economic Union and the Silk road economic Belt: Opportunities for Russia. International Organisations Research Journal. 11(2), 29- 42. doi: 10.17323/1996-7845-2016-02-40

8. Платежный баланс Республики Казахстан: аналитическое представление / Национальный банк Казахстана, 2021 г. <http://www.nationalbank.kz/?docid =343&switch = russian>

ЭОЖ 447.226

ӘЛЕМДЕГІ ЕҢ ҮЛКЕН ҚҰРЛЫҚТЫҚ ПОРТ - ҚОРҒАС ЖӘНЕ ОНЫҢ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ЗЕРТТЕУ

Биназар Самат Халықұлы

samatbinazar1999@gmail.com

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру»

кафедрасының магистранты

Ғылыми жетекші: Сулейменов Т.Б.

Аннотация. В этой статье представлено всестороннее исследование порта Хоргос на казахстанско-китайской границе с акцентом на структуру, инфраструктуру и влияние Хоргоса на торговые отношения между Казахстаном и Китаем. В работе представлен уникальный обзор основных аспектов деятельности порта, определяющий его важность в современной мировой экономике и геополитической динамике.

Ключевые слова: сырье, железная дорога, экспорт.

Түйіндеме. Бұл мақала, Қорғостың құрылымына, инфрақұрылымына және Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда қатынастарына әсеріне назар аударып, Қазақстан-Қытай шекарасындағы Қорғас порты туралы кешенді зерттеуді ұсынады. Жұмыс порттың қазіргі жаһандық экономика мен геосаяси динамикадағы маңыздылығын анықтай отырып, оның негізгі аспектілеріне бірегей шолу жасайды.

Кілтті сөздер: шикізат, теміржол, экспорт.

Abstract. This article presents a comprehensive study of the Khorgos port on the Kazakh-Chinese border, focusing on the structure, infrastructure and impact of Khorgos on trade relations between Kazakhstan and China. The work provides a unique overview of the main aspects of the port, identifying its importance in the modern global economy and geopolitical dynamics.

Key words: raw materials, rail, export.

Қытай Қазақстанның ірі сауда серіктестерінің бірі болып табылады, іс жүзінде ол Ресейден кейінгі екінші сауда серіктесі болып табылады. Осыдан шамамен 1500 жыл бұрын Суй (581-618 жж.) және Тан (618-907 жж.) әулеттері кезінде Қорғас Ұлы Жібек жолындағы ірі сауда ошағының станциясы болған. Ал XVIII ғасырдың аяғында Еуразия құрлығының саудагерлері жергілікті саудагерлермен сауда жасап, осы жерден және одан әрі аспан әлеміне көтерілген болатын.

Экономикалық байланыстарды нығайту және Қазақстан арқылы Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдаудың тиімділігін арттыру мақсатында екі жақ "Қорғас" жобасын іске асыруға бастамашы болды. «Қорғас» Халықаралық Шекаралық Ынтымақтастық Орталығы АҚ 2005 жылы екі елдің үкіметтері арасындағы келісімдер негізінде құрылды. Соңғы бес жылда Қытай мен Еуропа арасындағы жүк тасымалының көлемі 17 есеге өскендіктен, Қытайдың жаһандық транзиттік тасымалы 2010 жылғы 7 миллион 20 футтық эквивалентті бірліктен (TEU) 2023 жылы 21 миллион TEU-ға дейін артады деп күтілетіні таңқаларлық емес. Осы