

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: сырьё, 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.

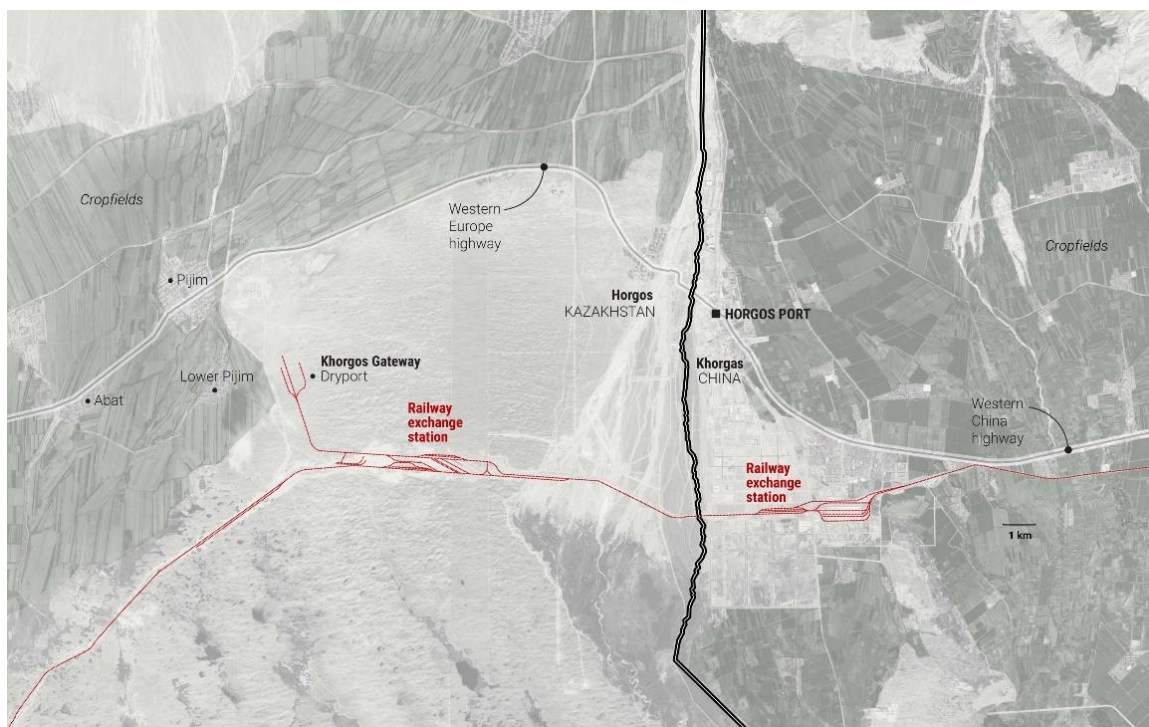
Key words: raw materials, rail, export.

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

транзиттік тасымалдың 8%-ын тарту мақсатында Қазақстан «Қорғас» жобасының нысандары кеңейтілген болатын [1].

«Қорғас» халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығы бұл екі мемлекеттің шекара маңындағы аумақтарында орналасқан қазақстандық және қытайлық бөліктерден тұратын сауда, экономикалық, инвестициялық ынтымақтастық, сондай-ақ туризмді дамыту кешені. Жоба «Нұрлы Жол» жаңа экономикалық саясаты және «Бір белдеу-бір жол» стратегиясы шеңберінде іске асырылуда. «Қорғас» орталығы Қазақстанды Қытаймен теміржол арқылы байланыстырып қоймай, сондай-ақ әлемдегі ең үлкен құрғақ порттың отаны ретінде рекордтар кітабына енді.



Сурет 1 – Спутниктан түсірілген Қорғас орталығының орналасқан локациясы.

2005 жылғы келісімге сәйкес, «Қорғас» АЭА барлығы 568 га аумақты алып жатыр, оның құрамына логистикалық аймақ (189 га), индустриалды аймақ (230 га) және "құрғақ порт" деп аталатын көлік-логистикалық орталық (149 га) кіреді (сурет 1). Атап айтқанда, «Қорғастың» "құрғақ портының" басты артықшылығы – жүктерді ауыстырып тиеуге арналған ішкі терминалы және жүктерді сақтауға, ұйымдастыруға және әртүрлі бағыттарға жіберуге мүмкіндік беретін контейнерлерді сақтауға арналған қондырғылары бар, бұл тиеудің тиімділігін арттырады, ауыстырып тиеу және транзиттік уақыт шығынын азайтады.

2013 жылы басталған «Қорғастың» бірінші кезеңі аясында Қазақстанның Қазақстан Темір Жолы (ҚТЖ) мемлекеттік теміржол компаниясы техникалық-экономикалық негіздеме жүргізіп, "құрғақ порт" жобасының бизнес-жоспарларын дайындады. Қазіргі уақытта ҚТЖ "құрғақ портты" жедел басқару үшін Дубай Порт әлемімен (DP World) ынтымақтасады. ҚТЖ 2014 жылы қажетті қаржы ресурстарымен қамтамасыз ету арқылы "құрғақ порттың" инженерлік жұмыстарын бастады. 2014 жылдың желтоқсан айында Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдаудың транзиттік уақытын қысқарту мақсатында Қазақстан Қорғастың "құрғақ портын" Каспий теңізінің жағалауындағы Ақтау портымен байланыстыратын Жетіген-Қорғас және Жезқазған-Бейнеу теміржол бағыттарын байланыстыру бойынша операцияларды өз мойнына алды. Қазақстанның ішкі темір жолдарының дамуын жеделдетуге байланысты Қытайдағы Чунциден Германиядағы Дуйсбургке жүк тасымалдау мерзімі 11,5 күнге дейін қысқарды.

Сондықтан, «Қорғастың» бірінші кезеңі "құрғақ порт" 2015 жылдың 15 маусымында ресми түрде пайдалануға берілген кезде аяқталды. Содан бері «Қорғастың» 8532 TEU сыйымдылығы бар 162 пойызды жеткізе алды және оның өткізу қабілетін үздіксіз арттырып келеді.

«Қорғастың» екінші кезеңіне келетін болсақ, логистикалық және индустриялық аймақ нысандарын пайдалануға беруге байланысты барлық дайындық жұмыстары 2016 жылдың мамыр айында аяқталады деп жоспарланған. Қазақстан үкіметі Еліміздің өңдеу өнеркәсібіне үлес қосу мақсатында «Қорғас» АЭА индустриялық аймағына әлемге әйгілі 50-ден астам компанияның назарын аударуға жобалар жүргізді. Осы уақытқа дейін Toyota, DHL және HP «Қорғаста» дистрибьюторлық орталықтар ашуға қызығушылық танытты. «Қорғас» Экономикалық Одақ (ЕАЭО) шеңберінде ешқандай тарифтік кедергісіз экспорттауға мүмкіндік беру арқылы Қытай үшін үлкен мүмкіндік берді десек қателеспейміз[2].

«Қорғастың» ХШЫО жұмыс істеген жылдары Қытай тарапы 30 млрд юаньға (шамамен 4.4 млрд АҚШ доллары) инвестиция бағыттады және бұл ақша өз кезегінде орнында нақты көрінеді.

2022 жылы Қазақстан мен Қытайдың тауар айналымы 2021 жылмен салыстырғанда 23% - ға ұлғайып, \$31 млрд-қа жетті. 2023 жылдың бірінші тоқсанының қорытындысы бойынша өсім 26% құрады. Астананың экономикалық серіктесі ретінде Бейжің экспорт және импорт бойынша екінші орынды, сондай-ақ өтеусіз қаржылық көмек бойынша 1-ші орынды алады. 2022 жылы ҚР мен ҚХР арасында "Қытай – Еуропа" бағыты бойынша 13000-нан астам жүк пойызы жүрді.



Сурет 2 – Қорғас АЭА-інің инфрақұрылымының схемасы

Мұндағы:

1 – сақтау тоғаны, суару жүйесінің көлемі – 14.000 м³;

2 – су жинау құрылысы, бұл аймақта 2 ұңғыма(орыс. -скважина), 1000 м³-ден 6 резервуар орналасқан;

3 – әкімшілік кешені, ғимараттар, өрт сөндіру бекеті, орталықтар, полиция;

4 – электр қосалқы станциясы, қосалқы станциялар көлемі – 110/10кВ, қуаты – 40 МВа;

5 – қазандық(орыс. -котельная), қуаты – 115 МВт;

6 – су жинау құрылысы, 5 ұңғыма, 250 м³ көлемді 1 резервуар;

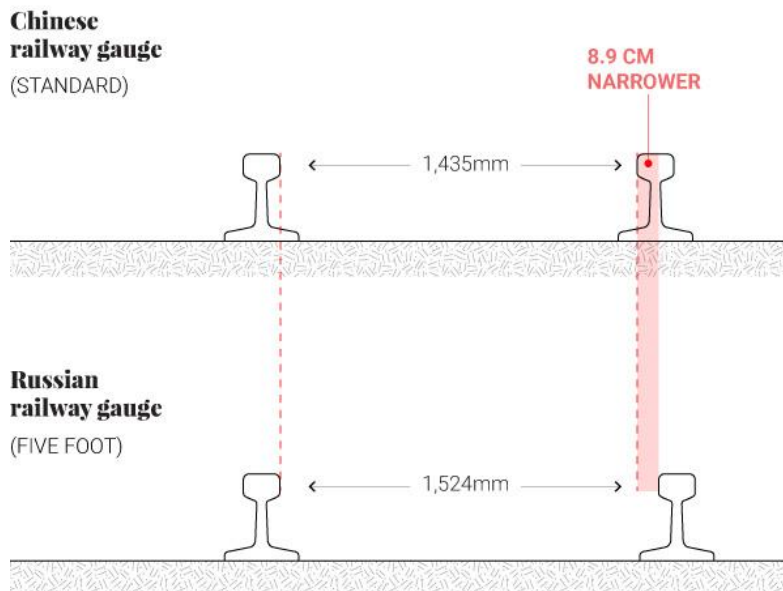
7 – кәріз-сорғы станциясы, қуаты – 900 м³/сағ;

8 – кәріз-тазарту құрылыстары, тәуліктегі қуаты – 7000 м³;

9 – қатты күйдегі тұрмыстық қалдықтар полигоны, көлемі – 1,32 млн. м³.

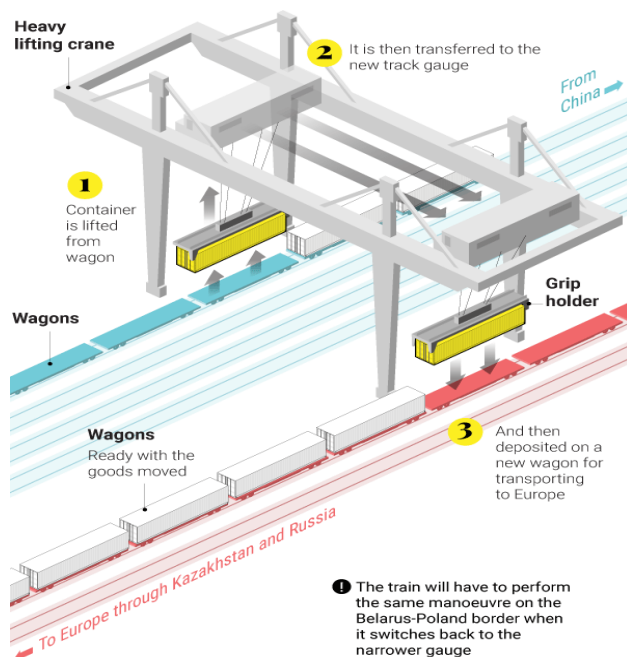
Қорғас Қақпасынан шекараның арғы жағында Шыңжаңның Іле қазақ Автономиялық Префектурасында орналасқан Қытайдың Қорғас қаласы орналасқан. Екі қаланың атаулары бірдей болғанымен, ұқсастықтар әр түрлі калибрлі теміржол желілерінің жұмысымен аяқталады.

One railway, two systems



Сурет 3 - екі елдің теміржол желілерінің айырмашылығы.

Қытайдағы теміржол желілері бастапқыда шетелдік компаниялар жобалаған және салған болатын, сол себепті Батыс Еуропалық теміржол стандарты бойынша желі ені 1435 мм құраған болатын. Кеңес одағының бұрынғы мүшесі ретінде Қазақстан Ресейдің кеңірек калибрін пайдаланып, яғни жүк Қытайға немесе одан транзитпен өткен сайын оны әртүрлі вагондарға ауыстыруды талап етті. Дәл осындай ауыр процесті Беларусьпен шекаралас польшаның Шағын Сиemiановка қаласында Еуропаға кіретін пойыздарды тасымалдау процесі жүзеге асады[3].



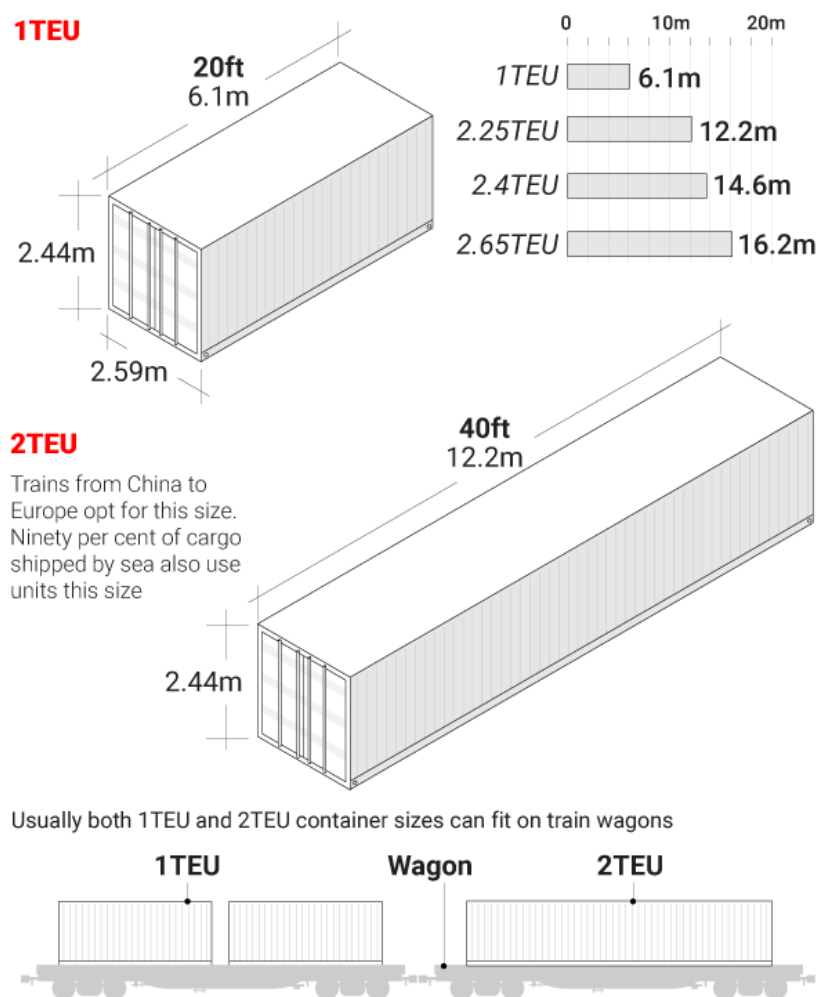
Сурет 4 - контейнер ауысу процессінің бейнесі.

Сурет 4-те көрсетілгендей, әуелі бір вагоннан ауыр көтергіш кран арқылы контейнерлер көтеріліп арнайы бекітілген жылжымалы сымдар арқылы екінші жолдағы вагонға тиеледі. Бұл процесс Қытайдан Қазақстанға және кері бағытта да қолданылады. Айтылып өткендей, бұл процесс Белоруссия мен Польша шекарасында да қазіргі уақытта жүзеге асып отыр.

Ескере кетсек, контейнерлік пойызды келуден жөнелтуге дейін өңдеудің технологиялық уақыты 3 сағат 55 минутты құрайды. Бұл жақсы көрсеткіш, себебі бұрын пойыздар бір күн тұратын. Содан кейін 8,6 және 4,5 сағаттық уақытқа жетті.

The containers (TEU)

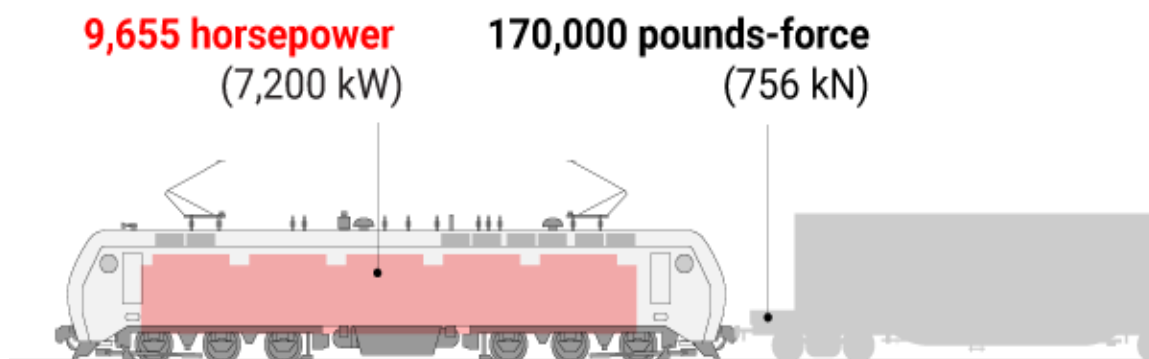
The twenty-foot equivalent unit (TEU) is an inexact unit of cargo based on the volume of a 20-foot-long container (6.1m)



Сурет 5 - Стандарттық контейнерлер түрлерінің айырмашылығы.

TEU (ағылш. Twenty-foot Equivalent Unit, «жиырма футтық эквивалент») – теңіз және интермодальды тасымалдауға арналған 20 футтық ISO контейнерінің конвенциясы. TEU бірліктерінің негізгі мақсаты – жүк орындарын және көлік құралындағы көлемді жылдам бағалау. Бір TEU контейнері шамамен 38 м³ құрайды(сурет 5). Өз кезегінде, 20 футтық контейнер ISO контейнерлерінің басқа түрлерінің сыйымдылығын есептеу кезінде минималды бірлік ретінде қызмет етеді. Мысалы, ұзындығы 40 фут контейнер (40 фут контейнер, FEU деп аталады) 2 TEU ретінде белгіленеді. Әдетте 1 вагонға екі 1TEU немесе 2TEU сыйады. Көп жағдайда Қытайдан шығатын контейнер түрлері 40-футтық болып келеді.

HXD1C CSR Zhuzhou Electric Locomotive, Siemens *China route*



Сурет 6 – Қазіргі уақыттағы қолданыстағы қытайлық локомотивтің көрінісі.

Суретте бейнеленгендей, қазіргі уақытта көп қолданыста Siemens компаниясының технологияларының көмегімен құрастырылған HXD1C CSR Zhuzhou локомотивінің күші мен тиеу күші айқын көрсетілген. Жүк пойыздар жүктерді ұзақ-жолды тасымалдау үшін өте маңызды компоненттің бірі болып есептеледі. Локомотив елдер арқылы өткен сайын ауыстырылады және қытайлық локомотивтар дизельді-электрлі болса, ал басқа елдер таза электр көмегімен жүретін локомотивтарды пайдаланады[4].

Қорытындылай келе, жаһандық сауданың даму аймағы Қытай мен Қазақстан шекарасы арқылы созылып жатыр. Бастапқыда теміржол шекара өткелінде жылына 15 миллион тоннаға дейін жүк тасымалданады деп болжанған. Есептей келе, өндіріс көлемі жылына 30 миллион тоннаға дейін артады деп күтілуде. «Қорғас» жобасы өзінің экономикалық тиімділігі тұрғысынан Жетісу облысының, Қазақстанның, тіпті тұтастай алғанда Орталық Азия аймағының экономикалық өсуіне оң әсер ету үшін үлкен әлеуетке ие, оның көлік ағынын арттыруға икемділігі бар. «Қорғас» жобасы Қазақстан үшін экономикалық жағынан да, саяси жағынан да тиімді жоба болып табылады, оның Қытаймен сауданы ұлғайту және әртараптандыру, сондай-ақ оның өндірістік секторын ынталандыру әлеуеті бар. «Қорғас» секілді өзара байланыс порттары жаһанданған нарықты тиімдірек етуге және сауда-саттықты жақсартқысы келетін елдер арасындағы ынтымақтастықты нығайтуға көмектесетін мүмкіндік.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Ehsan, M. All roads lead to China. China's modern-day, Nature/Spring edition, 2019.
2. Julia, N., Teddy G, One belt project; Belt and Road Initiative, South China Morning Post, 2017.
3. Railia Mukimdzhanova, Strany Central'noj Azii. Azijatskij vektor vneshnej politiki (The countries of Central Asia: The Asian vehicle of foreign policy), Moscow, Nauchnaya kniga, 2021, 201 pp.
4. "Precursor Control on Central Asia's Borders with China," United Nations Office on Drugs and Crime Regional Office for Central Asia, Vienna, 2020, 20 pp.