

УДК 327(4/9)

Г. Жүнісбек

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, аға оқытушы, Қазақстан, Алматы қ.
e-mail: gulnaz303@mail.ru

Қытайдың Шыңжаң мен Қазақстан арасындағы шекара пункт құрылымдарының дамуы

Мақалада Қытайдың Шыңжаң мен Қазақстан арасындағы шекара пункт құрылымдарының дамуына сараптама жасалып, Қорғас, Достық – Алашанқоу, Бакты, Дулат, Майқапшағай шекара пункттерінің қалыптасуы мен дамуы зерттелді. Шыңжаң өлкесіндегі Қазақстанмен шекаралас кедендік құрылымдардың құрылу және қызмет ету мәселелеріне зерттеу жүргізе отырып қазақстандық тарихнамада алғаш рет Батыс Қытаймен шекарадағы кедендік саланың тарихы мәселелеріне кешенді, жан-жақты және объективті зерттеу жүргізілді.

Түйін сөздер: Кеден, кеден баждары, кедендік протекционизм

Г. Жунисбек

Развитие контрольно-пропускных пунктов на границе Казахстана и КНР в Синьцзяне

В статье рассматривается развитие контрольно-пропускных пунктов на границе Казахстана и КНР в Синьцзяне.

Ключевые слова: Таможня, таможенные пошлины, таможенный протекционизм

G. Zhunisbek

The Development of check-points on the border of Kazakhstan and People's Republic of China in Xinjiang

In this article we discuss the Development of check-points on the border of Kazakhstan and People's Republic of China in Xinjiang.

Key words: Custom, customs duties, customs protection

«Мемлекеттер бір-бірінен жеке өз мақсаттарымен, құралдарымен және басшыларымен бөлініп тұрғанға дейін кедендерде қажеттілік болады», – деп жүзден астам жыл бұрын тамаша орыс ғалымы Д.И. Менделеев айтқан болатын. Осы тұжырым ХХІ ғасырдың басында да өзінің мағынасын жоғалтқан жоқ.

Зерттеу тақырыбының маңыздылығы, ең алдымен, Қытай Халық Республикасының құрамындағы Шыңжаң өлкесінің, сонау ерте заманнан бастап, күні бүгінге дейін Орталық Азиядағы геосаяси жағдайы ерекше, халықаралық қатынастардағы өте күрделі аймақ екендігімен тікелей байланысты. Өзінің Еуразиядағы географиялық орналасуына байланысты Қазақстан бүгінгі күні көршілес елдермен берік экономикалық байланыстарды орнатуға, өзінің сауда-транзиттік

мүмкіндіктерін пайдалануға мүдделі, осындай әріптестік бағыттарының бірі ретінде кедендік іс үлкен рөлге ие болады. Аталған үрдістің барлық мүшелерінің мүддесі үшін кедендік өзара әрекеттесудің тиімді үлгілерін жасау мақсатында Қазақстан мен Шыңжаңның кедендік құрылымдарының даму тарихын зерттеу аса маңызды. Кедендік саясат пен кедендік іс тарихы мәселелеріне назардың өсетуі – ақырғы онжылдықтың құбылысы. Бұл қызығушылық, бір жағынан, экономикалық либерализация кезеңіндегі маңызды мемлекеттік институт ретінде кедендік жүйе рөлінің күшейуімен, екінші жағынан, кедендік жүйенің өзінің тарихи тәжірибесін жандандыруға, сыртқы сауда монополиясы жағдайларындағы кедендік іс-әрекет саласының тарылуымен байланысты тарихи актандақтарды өткеруге объективті

қажеттіліктерімен шартталған. Шыңжаңның өткен тарихы буырқанған оқиғаларға толы болды. Бұл жерде отырықшы және көшпелі халықтардың мәдениеті түйісіп, сонау көне замандарда өзіндік өркениет ошақтары пайда болған. Шыңжаң жері арқылы қайнаған қызу сауда жолдары – атақты Ұлы Жібек жолының ең маңызды күре тамыр салалары өтіп, халықтардың ұлы қоныс аударулары да осы жер арқылы жүрген. Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданында 16 шекаралық пункт бар. Кунджирап, Қорғас, Тургарт секілді өту пункттері ежелден Қытай мен көрші елдер арасында өткел қызметін атқарған. Бұл өткелдер Шыңжаңның Орталық, Батыс, Оңтүстік Азия елдерімен ежелден бері сауда және мәдени байланыстарының куәсі дегуге болады. Қорғастың сауда – саттықпен айналысатын кеден болуы 130 жылдық тарихқа ие. Қорғас монғол тілінде «мал жаятын жер» деген мағына береді. Чиң дәуірінде бір бекет болған, ертеде ол «никака» деп аталған. 1860 жылы Орыс консулының талабымен Чиң үкіметінің мақұлдауымен орыс саудагерлерінің Қорғас бекетінен өтуіне рұқсат берілген. Осыдан кейін Қорғас Қытай және Орыс елдерінің маңызды сауда-саттық өткеліне айналған [1, 48].

Зерттеу жұмысының мақсаты – Қытайдың Шыңжаң мен Қазақстан арасындағы шекара пункт құрылымдарының дамуына сараптама жасай отырып, Қорғас-Қазақстан шекара пункті, Достық–Алашанкоу, Бақты, Дулат, Майқапшағай шекара пункттерінің қалыптасуы мен дамуын зерртеу. Сыртқы сауданың дамуындағы шекаралық пункт құрылымдарының рөлін анықтау

Отандық және ресейлік тарихнамада Қазақстанның Шыңжаңмен шекарасындағы кедендік құрылымдары мен кедендік саясатының мәселелеріне арналған ауқымды зерттеулер жоқтың қасы. Бірақ, мәселеге жанама байланысы бар мәселелер төңірегінде зерттеулер баршылық.

Шыңжаң Ұйғыр автономиялық ауданы шекаралық сауданың дамуынан географиялық және этнографиялық жағынан ұтымды орналасқан. Шыңжаң сегіз мемлекетпен шектеседі. Шыңжаң территориясында бірінші деңгейдегі 16 мемлекеттік бақылау өту пункті, соның ішінде 14 көлікжолы мен 2 ғарыш бақылау өту пункті бар [2, 52].

Кедендік істі аймақтық аспектісінде зерттеу Қазақстанның Еуропа мен Азия арасындағы

транзиттік мемлекет ретінде дамудың қазіргі стратегиясы тұрғысынан да өзекті болып келеді.

Қытайдың Шыңжаң мен Қазақстан арасында 5 шекаралық пункт бар: Қорғас-Қазақстан шекара пункті, Достық – Алашанкоу, Бақты, Дулат, Майқапшағай. Енді әрқайсысына жеке-жеке тоқталып өтсек.

Қорғас өткізу пункті Қытай Халық Республикасы құрылғаннан кейін 1950 жылы Қорғас агенствосын құрды. Шыңжаң Қорғас өткелі арқылы көптеген өндіріске қатысты материалдарды кіргізді. Сонымен қатар көптеген ауыл шаруашылық өнімдері мен минералды шикізаттарын сыртқа шығарды. Өткелдің экономиканың дамуы мен қайта қалпына келтіруде қосқан үлесі аса зор. Алашаңқай пайда болудан бұрын Қорғастың ежелгі Совет Үкіметіне экспортқа шығаратын тауарлардың мөлшері Шыңжаңның басқа кедендерімен салыстырғанда бірінші орында болған. Қазір Алашаңқай кедені ашылса да бірақ Қорғас кеденінің Шыңжаңның жергілікті экономикасымен шекаралық саудада маңызды рөл атқарады. Соңғы 10 жылда Қорғас кеденінің тауар өткізу мөлшері мен туристтер саны көбеюде. 1983 жылдан бастап тауар өткізуді қалпына келтірген жылы импорт, экспорттаған тауар түрлері тек 6 түрлі болған. Тауар өткізу көлемі тек 0,38 млн тоннаны құрады, сауда айналымы 947 млн швецариялық франкты құраған. Ал 1991 жылы импорт, экспорт тауар түрлері 8 ден 12 түрге өскен. Тауар өткізу көлемі 20 млн тоннаны құрады, сауда айналымы 100 млн швецариялық франкты құрады. Сонымен қатар туристтер саны да күрт өсті. 1983 жылы келіп, кеткен туристтер саны 84 адам, кіріп шыққан көліктер саны 1800 астам болған. 1989 жылы Іледен Панфиловқа дейін қатынайтын турист тасымалдаушы көліктер пайда болғаннан кейін 1990 жылы Қорғастан – Панфиловқа 1 күн саяхат жасауға рұқсат берілді. Сол жылы Қорғасқа кіріп шығатын туристтер саны 5,3 млн адамға жеткен. Қорғас бір жылдағы басқа кедендердің кіру шығу турист мөлшерінің 60 % құраған [3.1226]. 1991 жылы мемлекет басшылығы үшінші елге есік ашуына рұқсат бергеннен кейін келіп кетушілер саны күрт өсті. Сол жылдың ішінде келіп кетушілер саны 7,5 млн адамға жеткен. Сол жылы сегізінші айда Іледен – Панфиловқа 4 күн саяхат жасауға рұқсат берілді. Бұл тек екі мемлекет азаматтары ғана емес сонымен қатар

Ресейдің құрамындағы 15 мемлекет азаматтары да кірді [3, 125]. Қорғас бекеті Қытай есебінше, Батыс Қытайдағы мемлекеттік маңызы бар көп функционалды бақылау-өткізу орны және Қытайды Қазақстан және Батыс Еуропаның басқа да елдерімен жалғастыратын көпір болып табылады.

Қытайдың статистикалық деректеріне сәйкес, 2010 жылы «Қорғас» бақылау-өткізу бекеті арқылы 3 млн тонна жүк тасымалданып, 550 000 турист өткен. Қазіргі таңда жалпы құны 3,3 млрд АҚШ доллары болатын 12 жоба жүзеге асырылуда [4].

Достық–Алашаңқай Бортал – Монғол автономиялық ауданында орналасқан теміржол мен тас жолдан тұратын Қазақстан мен Қытай арасындағы шекаралық өту пункті. Қазақстанның Талдықорған облысымен шекараласады. Алашаңқай әлемге әйгілі Азия, Еуропаны жалғастыратын Қытайдың батысына келіп тірелетін екінші үлкен көпір. Юань дәуірінен бастап Алашаңқай Қытай азаматтары мен шетел азаматтары арасында бизнеспен айналысатын, жолаушы ретінде өтетін маңызды өткел болған. Миң дәуірінде осы Алашаңқай ойрат тайпасының мал жаятын жері болған. Чиң дәуірінде бұл жерде бекет болмаған. Қытай Халық Республикасы құрылған соң Қытай және Ресей Алашаңқайдан өтетін теміржол салу құжатына қол қойды. 1960 жылы теміржолдың салынуы тоқтатылды. Шыңжаңның солтүстігіндегі теміржол іске қосылудан бұрын, бұл жер ең дала болған. 1990 жылы қыркүйектің 25 күні Шыңжаңның солтүстігіндегі теміржол іске қосылды. 1991 жылы 20 шілдеде тауар өткізе бастаған. Жылдың аяғына дейін тауар тасымалдау көлемі 20млн. тоннаға жетті. Сол жылдары Қорғастың бір жылдық тауар өткізу көлемімен тең болған. Алашаңқай өту пункті 1991 жылы ашылып, халықаралық тасымал пункті болып, 1992 жылы үшінші мемлекетке жолаушылар мен көлік үшін ашық болды. 2009 жылғы есеп бойынша жылына 1770 мың тонна жүк пен 100 мың жолаушы өткізді. Жаңа Транс – Евразиялық магистраль арқылы жүру Транс – Сібір теміржолымен салыстырғанда жолды 2 мың шақырымға қысқартылып, бағасы 30 % арзандатылды [4]. Жаңа Транс – Евразиялық магистраль арқылы жүру Теңіз жолы Ляньюньганнан Роттердамға дейін салыстырғанда 80 % уақытты үнемдейді, әрі бағасы 25% арзандатылды.

Көлік жол өту пункті екіжақты сыртқы саудаға қызмет көрсетеді. Алашаңқай өту пунктінен Борталға дейін 75 шақырым, Үрімшіге дейін 460 шақырым, Қазақстан жақтағы Достық станциясына дейін 12,3 шақырым, Алматыға дейін 880 шақырым [5, 71].

Достық станциясында қосымша техникалық жарактандыруды, қайта құрылымдауды күшейту жөніндегі іс-шараларды жоспарлаудың нәтижесінде, Қытай бағытымен 2006 жылы жүк тасымалы көлемін жылына 10 млн. тоннаға дейін арттырды, 2014 жылы – 14 млн. тоннаға өседі [5, 95].

Бақты қазақ–қытай шекарасында орналасқан өту пункті. Іле – қазақ автономиялық округінде Тачен қаласында орналасқан.

Қазақстанның Семей облысымен көрші орналасқан көлік жол өту пункті. Бір ғасырға жуық бұл өткел Шыңжаң мен Орталық Азия мен Еуропа арасындағы негізгі өту пункті болды. Бақты ең әйгілі көне, әрі қазіргі уақытқа дейінгі Шыңжаңның қалаларына және шекараға жақын кеден. 1851 жылы Қытай мен Ресей арасындағы “Іле – Тарбағатай” теңіз келісіміне қол қойғаннан кейін бұл жер Ресей мен Қытайдың сауда-саттық кеденіне айналды. 20 ғасырдың басында Шыңжаңның Ресейге ашылған импорт – экспорттайтын ең үлкен кедені болды. 1950 – 1962 жылға дейін Бақты кедені арқылы Тарбағатай өңірлерінен Ресейге мал жемдері, ұн, май, өңделмеген шикізаттар өткізілді, жалпы құны 109 319 мың көне рубльге жеткен. Бақтыға кіргізген химиялық өнімдер, астық, металл заттары секілді тауарлар болған. Тауар көлемі 7190 тонна болды. Бұл кеден Тарбағатай өңірінің экономикалық дамуында маңызды рөл атқарған. 1962 жылдан кейін тауар өткізу тоқтатылса да, пошта қызметкерлері үшін хат өткізу тоқтатылмады. 1990 жылы 10 қазанда Үкіметтің рұқсат етуімен Бақты кедені уақытша ашылды. Тарбағатай өңірі де Қазақстанмен сауда – саттығын қалпына келтірді. 1992 жылы қарашада Бақты өту пункті ресми түрде ашылды. 1992 жылы кіріп- шыққан туристтер саны 5229 адамға жеткен, ал тауар көлемі 2,5 млн тоннаға жеткен. Қазіргі кезде Бақты кедені жылына 300 мың тонна жүк пен 100 мың жолаушы өткізеді. Бақтыдан Тачэнге 17 шақырым, Үрімшіге 620 шақырым, Маканчиге 60 шақырым, Семейге дейін 660 шақырым. Бақты шекара пункті 200 жыл тарихы бар Қытайдың Орталық Азия мен

Европаға шығу «терезесі» деуге болады. 1995 жылы Ішілдеде Бақты шекара пункті ресми түрде сырт мемлекеттерге ашылды. 2002 жылы Бақты шекара пункті арқылы өткен жолаушылар саны 17,2 мың адам, жүк көлемі 80мың тоннаны құрады [5, 108].

Дулат қазақ-қытай шекарасындағы қытай бөлігінде орналасқан құрлықтық өткізу пункті. Дулат қазақ жеріндегі Көлжат бекетімен байланысты. Дулат өткізу пункті Іле ауданының Чабучар мекенінің аумағында орналасқан. Ол Алматы облысымен шекаралас. Дулат кедені 1992 жылдан бері ҚХР мен ҚР аралығындағы келісімшартқа байланысты ашылған болатын. 1993 жылдың сәуір айында Инин-Цюнчжа 180 километрлік мемлекетаралық транзиттік автожол трассасы ашылды. Кеденің 1994 жылы қызмет ету қабілеті 200 мың т.жүк өткізіп, 150 мың адамға дейін өткізе алатын болды. 2002 жылы Дулат өткізу бекетінен 6200 адам, 3100 көлік, 24 мың т жүк өткізілді [5, 112].

Майқапшағай өту пункті Қазақстан мен Қытай арасындағы бес шекаралық пункттің бірі. Қытайлық бөлігі Зимунай деп аталады. Екі ғасыр бұрын бұл жерден көрші елдердің саудагерлері өтетін, және де алғашқы кеден деген сөздің пайда болуы да осы таулы аймақтардағы адамдаран шыққан. Сол кездегі кеденнен балық, мата, ыдыс –аяқ, шай, аңдар терісі, ағаштан жасалған бұйымдар секілді тауарлар өткізілетін. Арнайы құжаты бар саудагерлерге тауарларын түрлі қауіптен қорғайтын арнайы қаруланған жасақтарымен шекаралық өту пунктінен өтуге рұқсат етілген. Майқапшағай кеденінің қызметкерлерінің міндеті Монғолиядан кіретін тауарларды тексеру және мемлекеттік салықты төлету болған. Бұдан бас тартқан саудагерлердің ісін сот арқылы шешкен. 1918 жылы “Орталық және жергілікті үкімет басшыларының салық жинау құқығын шектеу туралы және жергілікті кеден қызметінің күшеюу туралы” декрет қабылданды. 1925 жылы “Тауарларды қабылдау, тексеру, өткізу және жолаушылардың жүгін Монғолия мен Қытай шекарасынан өткізу туралы Ереже” бекітілді.

Ежелден осы уақытқа дейін көптеген Декреттер, Ережелер мазмұны өзгергенімен, тек бір нәрсе тұрақты – мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігі. Бұл өткелдердің атауы қанша рет өзгеріске ұшырады. Жергілікті ақсақалдардың айтуынша «Майқапшағай» сөзінің, түбірі

«Май» ежелде ең қымбаттың, ең асылдың, ең жақсының бәрі деген мағына берген. Хандық кезеңде «Майқапшағай» өткелі деп аталса, Совет кезінде «Майқапшағай» кедені деп аталған, Қазақстан Республикасының тәуелсіздігінен соң «Майқапшағай» кедені деп аталып, 2007 жылдан бастап Шығыс Қазақстан облысының Кедендік бақылау Департаментінің «Майқапшағай» кедендік бекеті деп аталады.

Егемендік шарттарындағы, Қазақстанның шығысындағы кеден қызметі өзінің қайта жұмыс жасауы үшін жаңа бағдар алды. Мемлекеттің кеден органдары ісін жаңадан қайта бастады: дербес заң шығару базасы және кеден әкімшілік етуі, үй-жай, кеден мамандары болмады. «Майқапшағай» кеденінің жаңа тарихы Қаржы Министірлігінің 1992 жылы 22 желтоқсандағы № 62 бұйрығымен Шығыс аймақтық кеденнің құрамындағы Майқапшағай кедені болып құрылды. Штат қызметкерлер саны 12 қызметкерді құрады. 2001 жылы халықаралық өткізу пункті болды. Мемлекеттік бюджетке 2010 жылы 1 миллиард 402 миллион 578 мың тенге түскен [6, 86].

Статистикалық мәлімет бойынша 2011 жылы 8 ай ішінде мемлекетке кедендік кіріс мөлшері мен салық мөлшері 1 миллиард 857 миллион 863 мың тенге кірген [6, 95].

Орыс патшасы І Петр Қазақ даласына Қытаймен қарым-қатынасты нығайтуға арналған “қақпа мен кілт” деп баға бергені тарихтан белгілі. Статистикалық мәлімет бойынша 80-жылдары Қазақстан үш теміржол торабы бойынша 35-40 миллион тонна тауарға транзиттік тасымал жасай алған. Бірақ бұл бір ғана мемлекеттің (КСРО) ішіндегі атқарылған шаруа. 2003 жылы біздің теміржол арқылы тасымалданған тауарлар 6,7 млн. тоннаны құраса, 2007 жылы бұл мөлшер екі еселеніп – 13,2 млн. тоннаға жеткен. Ал болашақ 2020 жылы транзиттік тасымалдар көлемі 40 млн. тоннаға артып, 2007 жылмен салыстырғанда 3 есеге көбейетін көрінеді.

Қазіргі таңда 1090 шақырымды қамтитын Үрімші мен Алматы аралығында жүкті алып өту құны әрбір текше метрге 150-ден 210 долларға дейін тұрады [7, 95]. Ауыр жүк көліктеріне 50-ден 85 текше метрге дейінгі жүк сиятынын және автокөліктің сыйымдылығына кедендік рәсімдеу мен көлік шығыны қосылатынын

ескерсек, транзиттік тасымал арқылы ел қазынасына түсетін қомақты қаржы Қазақстан экономикасының дамуында рөлі ерекше.

Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев «Кеденді нығайту арқылы біз мемлекетімізді нығайтамыз» деп атап айтқан [8, 25]. Осы ретте екі мемлекеттің арасындағы байланыстың алтын көпіріне айналған барлық кеден бекетінің материалдық-техникалық базасын заман ағымына байланысты нығайту бағытында ауқымды шаралар жоспарланып, қолға алынды.

Шыңжаң өлкесіндегі кедендік құрылымдардың құрылу және қызмет ету мәселелеріне зерттеу жүргізе отырып қазақстандық тарихна-

мада алғаш рет Батыс Қытаймен шекарадағы кедендік саланың тарихы мәселелеріне кешенді, жан-жақты және объективті зерттеу жүргізілді. Өзінің Еуразиядағы географиялық орналасуына байланысты Қазақстан бүгінгі күні көршілес елдермен берік экономикалық байланыстарды орнатуға, өзінің сауда-транзиттік мүмкіндіктерін пайдалануға мүдделі, осындай әріптестік бағыттарының бірі ретінде кедендік іс үлкен рөлге ие болады. Аталған үрдістің барлық мүшелерінің мүддесі үшін кедендік өзара әрекеттесудің тиімді үлгілерін жасау мақсатында кедендік құрылымдар тарихын зерттеу аса маңызды.

Әдебиеттер

- 1 Алдабек Н. Тарихы талқыға толы Шыңжаң – Алматы: Қазақ университеті, 2003-432 бет
- 2 Мұқаметханұлы Н. Дипломатиялық қатынастар және Қытайтану мәселелері: Монографиялық зерттеулер Алматы : «Тарих тағылымы», 2010.
- 3 Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). – М.: «Наука», 1974. – 439с.
- 4 Ықпалдастық Қорғас: Қазақстан – Қытай теміржолы тоғысты. Рымтай САҒЫНБЕКОВА, 15 Желтоқсан 2011 <http://economkaz.kz/?p=1133>
- 5 Казахстан и Китай: стратегическое партнерство в целях развития. Материалы международной конференции/Под ред. М. Ашимбаева.- Алматы: ИМЭП, 2006-138 с
- 6 Аванпост расширения связей с внешним миром . 新疆大学出版社. 1992 年 8 月
- 7 Сыроежкин К.Л. Казахстан –Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству: монография. Книга 2. В формате стратегического партнерства.- Алматы, 2010-384
- 8 Сыроежкин К.Л. Казахстан –Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству: монография. Книга 1. В начале пути – Алматы, 2010-336 с.

References

- 1 Aldabek N. TarikhytalkyगतolyShynzhang – Almaty: Kazakh Universiteti, 2003-432
- 2 Mukhametkhanuly N. DiplomatialikkatynastarzhaneKytaitanumaseleleri. Monografialy kzertteulerAlmaty: «Tarikhtagylymy», 2010
- 3 Sladkovskii M.I. Istoria torgovo-ekonomicheskikh otnoshenii narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.). – M.: «Nauka», 1974.- 439.
- 4 YkpaldastykKorgas: Kazakhstan – Kytaitemirzholytogysty. RymtaiSagynbekova, 15 zheltoksan 2011 <http://economkaz.kz/?p=1133>
- 5 Kazakhstan iKytai: strategicheskoe partnerstvo v celi ahrazviti a. Materialy mezhdu narodno i konferencii/ Pod red. M. Ashimbaeva.- Almaty: IMEP, 2006-138
- 6 Avampostrashireniasviazei s vnesnimmirom. Xinjiang Daxuechubanshe. 1992 nian 8 yue
- 7 Syroezhkin K.L. Kazakhstan – Kytai: otprigranichnoitorgovli k strategicheskompartnerstvu: monografiaKniga 2. V formatestrategicheskogopartnerstva.- Almaty, 2010-384
- 8 Syroezhkin K.L. Kazakhstan – Kytai: otprigranichnoi torgovli k strategicheskompartnerstvu: monografia Kniga 1. V nachale puti- Almaty, 2010-336