



**Қазақстанның көліктік-логистикалық кешенін 2030 жылға дейін
дамытудың кешенді жоспарын қалыптастыру бойынша
талдау шолу және тұжырымдамалық ұсыныстар**

Жоба "KAZLOGISTICS" Корпоративтік қорының мақсатты
қаржыландыру есебінен жүзеге асырылды

Мазмұны

КІРІСПЕ.....	3
1. ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕНІН ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫН ТАЛДАУ	
1.1. Ретроспективті талдау.....	6
1.2. Көлік-логистикалық кешеннің жалпы сипаттамасы.....	10
1.3. Көлік-логистикалық кешеннің даму факторларын талдау.....	17
1.4. Көлік-логистикалық кешеннің дамуына статистикалық талдау.....	23
1.5. Теміржол көлігінің дамуына жан-жақты талдау.....	29
1.6. Автомобиль көлігінің дамуына жан-жақты талдау.....	42
1.7. Авиациялық көліктің дамуына жан-жақты талдау.....	50
1.8. Су көлігінің дамуына жан-жақты талдау.....	62
1.9. Көлік логистикасының дамуына жан-жақты талдау.....	77
2. КӨЛІК - ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕННІҢ ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫН ДАМУҒА АРНАЛҒАН SWOT-ТАЛДАУ	87
2.1. Теміржол көлігінің SWOT-талдауы.....	87
2.2. Автомобиль көлігінің SWOT-талдауы.....	91
2.3. Су көлігінің SWOT-талдауы.....	96
2.4. Әуе көлігінің SWOT-талдауы.....	98
2.5. Көлік логистикасының SWOT-талдауы.....	102
2.6. Көлік-логистикалық кешеніне SWOT-талдау.....	104
2.7. Көлік-логистикалық кешен мен оның жекелеген салаларын дамыту үшін қауіптер мен мүмкіндіктерге сараптамалық баға беру.....	108
3. ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК ЖӘНЕ ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕНІ МЕН ОНЫҢ ЖЕКЕЛЕГЕН САЛАЛАРЫНЫҢ ҰЗАҚ МЕРЗІМДІ ПЕРСПЕКТИВАҒА АРНАЛҒАН ДАМУ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ (2030 ЖЫЛҒА ДЕЙІН).....	113
3.1. Көлік кешенін дамытудың перспективалық бағыттары.....	113
3.2. Теміржол көлігін дамытудың перспективалық бағыттары.....	121
3.3. Автомобиль көлігін дамытудың перспективалық бағыттары.....	125
3.4. Авиациялық көлікті дамытудың перспективалық бағыттары.....	127
3.5. Су көлігін дамытудың перспективалық бағыттары.....	132
3.6. Көлік логистикасын дамытудың перспективалық бағыттары.....	133
4. КӨЛІК - ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕННІҢ ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫНЫҢ ДАМУ СТРАТЕГИЯСЫНЫҢ ҰЗАҚ МЕРЗІМДІ ДАМУ БАҒЫТТАРЫ (2030 жылға дейін)	136
4.1. Көлік-логистикалық кешенді дамытуды мемлекеттік реттеу жүйесін жаңғырту стратегиясы.....	136
4.2. Халықаралық қызметті дамыту және жаһандық жобаларға қатысу стратегиясы.....	141
4.3. Теміржол көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы.....	143
4.4. Автомобиль көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы.....	145
4.5. Авиациялық көлікті дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы.....	146
4.6. Су көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы.....	148
ҚОРЫТЫНДЫ.....	152
ӘДЕБИЕТ.....	162
ҚОСЫМША.....	167
ҚЫСҚАРТУЛАР МЕН АББРЕВИАТУРАЛАР ТІЗІМІ	170

КІРІСПЕ

Көлік-логистикалық кешен (КЛК) Қазақстан экономикасының басты салаларының бірі болып табылады, сәйкесінше ұлттық табысқа және қоғамның әл-ауқатына әсер етеді. Тиімді көлік өндірістік процестерді жеделдетуге және аймақаралық және халықаралық экономикалық қатынастарды нығайтуға ғана емес, сонымен бірге мемлекеттік бюджетті толықтыруға көмектеседі.

Әлемдік тәжірибе көрсетіп отырғандай, ұлттық экономиканың қарқынды өсуі ішкі және халықаралық көліктік бағыттар бойынша жүк және жолаушылар ағынының көлемінің едәуір өсуіне әкеледі. Өнеркәсіп өндірісінің 1% -ке артуы трафик көлемінің 1,5-1,7% -ке артуына әкеледі [1]. КЛК дамуы экономикаға мультипликативті әсер етеді, бұл ішкі және сыртқы сауданың өсуіне ықпал етеді. Алайда, көлік инфрақұрылымының әлсіз дамуы жағдайында КЛК тиімділігі мен көрсеткіштері төмендейді, бұл елдің және оның аймақтарының әлеуметтік-экономикалық дамуын тежейді.

Соңғы онжылдықта инфрақұрылымның сыйымдылығын арттыру және контейнерлік технологияларды ескере отырып, еуразиялық көлік дәліздерін дамыту үшін негізгі көліктік-логистикалық инфрақұрылымдық жобаларға шамамен \$30 млрд. инвестицияланды, транзиттік маршруттарды қысқартқан Жетіген-Қорғас, Жезқазған-Сексеуіл-Бейнеу сияқты жаңа теміржол желілері салынды. 1000 км-ге дейін және шығыстан батысқа дейінгі ел ішінде көлік байланысын қамтамасыз етті. Иран-Қазақстан-Түркіменстан теміржол желісі жүк ағындарының Парсы шығанағының теңіз порттарына қатынасын қамтамасыз етті, және болашақта Қазақстанның КЛК үнділік сауда ағындарына қол жеткізе алады. Жалпы, республикада магистральдық теміржолдардың негізгі желісі құрылды, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының көп бөлігі жаңартылды, Каспийдегі порт инфрақұрылымының өткізу қабілеті артты, паркі жаңартылды, ұшу-қону жолақтарын, жүк терминалдары, жолаушыларды және жолдарды салу мен модернизациялау бойынша ауқымды бағдарлама іске асырылды.

КЛК ұзақ мерзімді дамуы Қазақстан үшін аймақтық жағынан әлемде тоғызыншы орын алатын стратегиялық маңызы бар. Қазақстанның қолайлы геоэкономикалық орналасуы жүктерді және жолаушыларды халықаралық транзиттік тасымалдауды дамыту есебінен экономикалық бонустар алуға қолайлы мүмкіндіктер туғызады. Негізгі артықшылығы - Ресей арқылы транзитпен салыстырғанда теңіз жолымен салыстырғанда транзиттік және майлы транзитті тасымалдау уақытын екі есеге және мың шақырымға дейін қысқарту [2].

Қазақстанда Ұлт көшбасшысы, Президент және Қазақстан Үкіметі алға қойған және КЛК дамуына бағытталған мақсатты жұмыстар жүргізілуде. Негізгі міндеттерге әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық қызметтердің сапасын жақсарту, қазақстандық экспортқа жаһандық бағыттардың қол жетімділігін кеңейту, ел арқылы халықаралық тауарлар мен жолаушылар транзитін ұлғайту, көлік шығындарын азайту және Қазақстанның әлемдік

нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттыру кіреді.

Бұл зерттеу KAZLOGISTICS Қазақстанның көлік қызметкерлері одағының және «Заманауи қоғамды зерттеу институтының» (MSSI) мемлекеттік саясатты, даму стратегиялары мен бағдарламаларын әзірлеуге қосқан үлесі болып табылады және Қазақстанның көлік-логистикалық кешенін 2030 жылға дейін дамытудың кешенді жоспарын әзірлеуге арналған тұжырымдамалық ұсыныстарды камтиды. Жоба «KAZLOGISTICS» корпоративті қорының мақсатты қаржыландыруының арқасында жүзеге асырылды.

Жобаның мақсаты мен міндеттері.

Мақсаты: 2030 жылға дейінгі Қазақстанның көлік-логистикалық кешенін дамытудың кешенді жоспарын қалыптастыру бойынша сараптамалық шолу және тұжырымдамалық ұсыныстарды әзірлеу.

Тапсырма 1: КЛК және оның жеке салаларының (теміржол, автомобиль, авиация, су көлігі, көлік логистикасы) жағдайын зерттеу және ретроспективті талдау, ішкі және сыртқы факторларды талдау.

Тапсырма 2: КЛК және оның салаларының негізгі заманауи қиындықтары мен мүмкіндіктерін сипаттау, әлемдік көліктік-логистикалық қызметтер нарығындағы бәсекелестікке байланысты тәуекелдерді анықтау.

Тапсырма 3: Статистиканы, болжамдарды, ішкі және сыртқы факторларды талдау негізінде TLC және оның салаларын (авиация, автомобиль, теміржол, су көлігі, көлік логистикасы) дамыту жолдары мен тетіктерін жасау.

Тапсырма 4: КЛК және оның жеке салаларын дамыту перспективаларын сипаттау.

Тапсырма 5: Авиациялық, автомобиль, теміржол, су көлігі, көлік логистикасын қоса алғанда, КЛК-ді мемлекеттік реттеу және қолдау жүйесін анықтау.

Жобаның объектісі - КЛК және оның салаларын дамытудың тетіктері, әдістері мен құралдары.

Жобаның тақырыбы - Қазақстанның КЛК-нің 2030 жылға дейін кешенді дамуы.

Жобаның көлеміне қысқаша сипаттама. Зерттеу нәтижелері:

- отандық кәсіпкерліктің мүдделерін ескере отырып, КЛК дамыту тетіктерін, әдістері мен құралдарын жасау;
- көліктік-логистикалық қызметтердің ұлттық нарығында қолайлы жағдайлар мен бәсекелестік құру бойынша ұсыныстар әзірлеу;
- КЛК және көліктің кейбір түрлерін, оның ішінде көлік логистикасын реттеудің нормативтік базасын жетілдіру.

Зерттеу нәтижелері Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігіне, Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігіне, Қазақстанның КЛК дамуын реттейтін өзге де орталық және жергілікті мемлекеттік органдарға, сондай-ақ басқа мүдделі ұйымдарға ұсынылады.

Зерттеу әдістемесі. Зерттеудің мақсаты мен міндеттеріне қол жеткізу үшін жобаны іске асырудың индукция және шегеру, байқау, жалпылау, ақпа-

ратты құрылымдау, ақпаратты жүйелеу, факторлық талдау, болжау, жоспарлау, кешенді талдау, статистикалық талдау, SWOT- талдау әдістері қолданды.

Мемлекеттік меншікті жекешелендіру, көліктік-логистикалық қызметтердің ұлттық нарығын, халықаралық көлік дәліздерін, «Бір белдеу - бір жол» кытай бастамасын, ТМД, ЕАЭО және интеграциялық процестерді ескере отырып Қазақстанның КЛК-ның қалыптасуы мен дамуын ретроспективті талдауға ерекше назар аударылады.

Жобадан келесі **нәтижелер** алынды:

1. Қазақстанның КЛК және оның салаларының (авиация, автомобиль, теміржол және су көлігі, көлік логистикасы) дамуын талдау, оның ішінде Қазақстандағы қазіргі экономикалық жағдайды, КЛК дамуына әсер ететін ішкі және сыртқы факторларды талдау; көліктің жекелеген түрлерін басқару тетіктерін талдау (ағындық графика); төмендегі аспектілер бойынша КЛК және оның салаларының дамуын талдау және болжау:

- жүк және жолаушылар тасымалы;
- көлік бағыттары бойынша (ішкі, экспорттық, импорттық, транзиттік);
- нормативтік құқықтық актілерді анықтау;
- қиындықтар мен проблемаларды анықтау;
- КЛК салаларына қатысушыларды сауалнамалау;
- озық тәжірибеге баса назар аударатын халықаралық тәжірибелерді анықтау;
- тәуекелдерді анықтаумен дамудың қиындықтары мен мүмкіндіктерді анықтау;
- тұжырымдар мен ұсыныстар жасау.

2. Зерттеу нәтижелерін кәсіпкерлермен (инвесторлармен, тасымалдаушылармен) талқылау.

3. 2030 жылға дейінгі ұзақ мерзімді перспективада көліктің және жалпы КЛК түрлерінің даму перспективалары.

4. Қазақстанның, оның жекелеген салаларын қоса алғанда, КЛК мемлекеттік реттеу және қолдау шараларының тізбесі.

1. ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕНІН ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫН ТАЛДАУ

1.1. Ретроспективті талдау

Қазақстанның тәуелсіздік жылдарындағы КЛК дамуының барлық жолын ретроспективті талдау бес кезеңді шартты түрде бөлуге болады.

Бірінші кезең (1992-1996 жж.) Қазақстандағы барлық көлік түрлерінің КСРО-ның біртұтас экономикалық кеңістік ретінде ыдырау салдарларына және нарықтық қатынастардың дамуына байланысты туындаған жаңа жағдайларға бейімделуімен байланысты. Сонымен бірге Қазақстанның жекелеген облыстары арасындағы теміржол, автомобиль және су қатынасы Ресеймен мемлекеттік шекараны кесіп өту қажеттілігі, тауарлар мен жолаушыларды міндетті түрде шекаралық және кедендік бақылау арқылы өткізу қажеттілігіне байланысты қиын болды. Шын мәнінде, кейбір аудандар бір-бірінен ажыратылды, ал олардың арасындағы көлік қатынасы оның шарттары мен талаптарын ескере отырып, көрші мемлекеттің теміржол учаскелері бойымен жүргізілді. Мемлекеттік шекарадан 2-3 рет өту қажеттілігі жүк тасымалы мен жолаушылар үшін қосымша шығындардың өсуіне әкелді. Елдегі кәсіпорындар мен компаниялар арасындағы экономикалық қатынастарда бартер басым болды (80% -дан астам), несиелер мен дебиторлық берешек көп болды, алты айға дейін жалақы бойынша берешек болды. Қазақстан экономиканың жұмыс істеуінің нарықтық механизміне өтуге бағытталған жүйелі реформаларды жүргізді.

Екінші кезең (1997-2001 жж.) Қазақстанның теміржол көлігін қайта құрудың және саладағы жүйелік трансформация бағдарламасының құрылуының басталуын білдіреді. Кеңестік кезеңнен бері ел аумағында болған үш темір жол (Вирджиния темір жолы, Алма-Ата темір жолы және Батыс Қазақстан темір жолы) тасымалдауды басқару құрылымын оңтайландыру мақсатында Қазақстан Республикасы Темір Жолына біріктірілді, артық басқарушылық байланыстарды жою, теміржол саласындағы кәсіпорындарды қаржылық-экономикалық сауықтыру. Жолдардың бірігуі нәтижесінде алты айдың ішінде көп нәрсе іске қосылды. Жолдарды біріктірудің нәтижесінде алты айдың ішінде көп нәрсе іске қосылды. Темір жолдарды реформалау дағдарысты еңсеруге және одан әрі қайта құруға негіз болды.

Осылайша, бірінші онжылдықтағы көліктік реформалар негізгі құрылымдық және институционалдық қайта құруларға алып келді. Елімізде көлік саласын дамытудың құқықтық негіздері жасалды, мемлекеттік басқару және экономикалық қызмет функциялары бөлінді, нарықтық жағдайларға сәйкес келетін көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесі құрылды, көліктің жекелеген түрлерін жекешелендіру негізінен аяқталды. Алайда, бүкіл республика бойынша көліктік-коммуникациялық желінің теңгерімсіз таралуы біртұтас экономикалық кеңістіктің дамуына және халықтың қозғалғыштығының өсуіне жол бермеді; бұрынғы одақтас республикалардың аумақтық шекараларын ескермей, теміржол мен автомобиль жолдарының индустриялық бағдарланған желісі

құрылды; көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық параметрлерінің халықаралық стандарттармен және Қазақстанның сауда серіктестерінің жүйелерімен сәйкес келмеуі аймақтық интеграцияға және сауда-көлік байланыстарын дамытуға кедергі болды.

Үшінші кезеңде (2001-2006 жж.) Теміржол көлігінің континентальды көлік желісіне интеграцияланған және тұтынушы сұранысын барынша қанағаттандыратын заманауи, тиімділігі жоғары жүйеде дамуын қамтамасыз ететін реформалар жүргізілді. Осы мақсатта 2001 жылы теміржол көлігі туралы заң [3] және 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасы қабылданды [4]. Бағдарламада әлеуметтік саланы бөлу қарастырылған; эксплуатацияны жөндеу жұмыстарынан бөлу; жөндеу жұмыстарына жеке бастама мен инвестицияларды тарту.

2004-2006 ж.ж. теміржол көлігін қайта құрылымдаудың қабылданған бағдарламасы [5] жөндеу жұмыстарын жүргізетін кәсіпорындарды сыртқы компанияларға сатуға бағытталған; жеке жылжымалы акционерлік қоғамдарды құру («Локомотив» АҚ, «Қазтеміртранс» АҚ); магистральдық желі мен тасымалдау қызметтерінің функционалды бөлінуі. Нәтижесінде 2002 жылы «Қазақстан Республикасы Темір Жолы» РМК негізінде «Қазақстан Темір Жолы» Ұлттық компаниясы» ЖАҚ алғашқы 100% мемлекет қатысуымен құрылды, ол магистралды теміржол желісіне (МТЖ) иеленуге және пайдалануға берілді, кейінірек 2004 жылы ол «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ болып өзгертілді. Сонымен қатар, еншілес мемлекеттік кәсіпорындарды акцияларының 100% мемлекеттік пакетін «ҚТЖ» ҰК» ЖАҚ жарғылық капиталына беру арқылы 2002-2004 жж. құрылды. «Әскерилендірілген теміржол күзеті» АҚ, «Жолжөндеуші» АҚ, «Ремпут» АҚ, «Казтранссервис» АҚ, «Кеден-Транссервис» АҚ, «Транстелеком» АҚ, «Көлікке қызмет көрсету орталығы» АҚ және т.б. локомотив шаруашылығы негізінде АҚ «Локомотив» және вагондардың барлық инвентарлық паркі «Қазтеміртранс» АҚ дербес кәсіпорын ретінде бөлінді.

Теміржол көлігін қайта құру жергілікті билік органдарына әлеуметтік нысандарды (мектептер, ауруханалар, санаторий, мәдени орталықтар, спорт кешендері және т.б.) берумен қатар жүрді, бұл оларды ұстауға жұмсалған қаражатты босатуға мүмкіндік берді. Реформаға дейін темір жол жыл сайын 6 мыңға жуық әлеуметтік саланың нысандарын қамтыды коммерциялық, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық, білім беру мекемелері, денсаулық сақтау, мәдениет және спорт жүйелері.

Салаға жеке инвестицияларды тарту үшін теміржол тарифі төрт құрамдас бөлікке бөлінді: инфрақұрылым, локомотив, вагон және жүк және коммерциялық жұмыс. Бұл вагон операторлары үшін нарықты құруға және вагондар паркін дамытуға жеке инвестицияларды тартуға мүмкіндік берді. 2005 жылдан бастап жолаушылар тасымалдаушыларының шығындарын өтеуге республикалық бюджеттен субсидиялар бөлініп келеді. Осы кезеңде Қазақстан экономикасы қалпына келе бастады, теміржол көлігімен жүк пен жолаушыларды тасымалдау көлемі өсе бастады.

Жүк пен жолаушылар тасымалы көлемінің артуын және өнеркәсіп пен тұрғындардың көліктік-логистикалық қызметке деген перспективалық қажеттіліктерін ескере отырып, тиімді тасымалдауды қамтамасыз ету үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ Мемлекет басшысы мен Үкіметтің қолдауымен жаңа темір жол құрылысының ауқымды бағдарламасын бастады. 2001 жылы ұзындығы 187 км болатын «Ақсу – Дегелең» учаскесінде қозғалыс басталды. Бұл Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары арасында республика аумағы арқылы тікелей теміржол қатынасын қамтамасыз етуге мүмкіндік берді. 2004 жылы салынған 404 шақырымдық «Хромтау – Алтынсарин» теміржол желісінің пайдалануға берілуі Қостанай және Ақ-Төбе облыстарын олардың Қазақстан аумағы арқылы байланыстыруға мүмкіндік берді.

Төртінші кезең (2006-2010 жж.) 2006 жылы қабылданған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі [6] көлік стратегиясын іс жүзінде жүзеге асырумен ерекшеленеді. Оның мақсаты экономиканың және халықтың көлік қызметтеріне қажеттіліктерін қанағаттандыра алатын, TLC дамуын алға жылжыту болып табылады. Стратегия мемлекеттік көлік саясатының басым бағыттарын айқындады және көлік жүйесінің жан-жақтылығы мен біртұтастығын қамтамасыз етуге, салалық бағдарламаларды дамыту үшін негіз құруға бағытталған көліктік инфрақұрылым мен транзиттік саясатты дамытудың саяси, экономикалық және ұйымдастырушылық-құқықтық шараларының, қағидаларының, басымдықтарының жиынтығы болды.

Көлік жүйесінің жан-жақты дамуы және оның алдына қойылған мақсаттар мен міндеттер мемлекеттік көлік саясатының негізгі бағыттары ретінде анықтауға мүмкіндік берді: көлікті мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру; көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту; көліктік қызметтер нарығын дамыту; көлік жүйесінің аймақтық дамуы; көліктік процестердің қауіпсіздігін арттыру; транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру; көлік саласындағы инновациялық даму; көлік саласындағы ғылыми және кадрлық әлеуетті арттыру. Халықаралық стандарттарға сәйкес әуе қозғалысы үшін қауіпсіз және сапалы аэронавигациялық қызметтерді қамтамасыз ету және азаматтық авиация саласының дамуына ықпал ету мақсатында «Қазақ аэронавигация» РМК-ны дамытуға ерекше назар аударылды. Жер үстіндегі инфрақұрылым нысандарын жаңғырту және дамыту бағдарламасын іске асыру нәтижесінде қалаларда бес әуежай қайта жаңартылды. Астана, Алматы, Ақтөбе, Атырау, Ақтау, сонымен қатар Ақтау әуежайында жаңа терминал пайдалануға берілді. Өзеннің Түркіменстанмен және Жетіген - Қорғаспен шекарасын салу, Батыс Еуропа-Батыс Қытай халықаралық транзиттік автомобиль дәлізін қайта құру, Ресей Федерациясы – Орал - Ақтөбе, Астана-Қостанай шекарасы сияқты ірі инфрақұрылымдық жобалар жүзеге асырылуда, Челябинск, Тас-кескен - Бахты, Омск - Павлодар - Майкапшағай, Бейнеу - Ақтау, Щучье-Боровое курорттық аймағына кіру және «Алатау» ақпараттық технологиялар паркі» еркін экономикалық аймағына кіру, қайта құру Өскемен және Бұқтырма құлыптары. Жолдардың техникалық жағдайын жақсарту бойынша жүргізіліп жатқан жұмыстар алты жолақты қозғалысқа ие Астана-Щучинск жедел жолының ашылуына әкелді.

Бесінші кезең (2010 жылдан қазіргі уақытқа дейін) теміржол көлігін қайта құрылымдауды жалғастыру және көлік инфрақұрылымын дамыту болды. 2010-2014 жылдарға арналған көліктік инфрақұрылымды дамыту бағдарламасының негізгі бағыттары [7] көлік қызметін МТЖ қызметтерінен бөлу; холдинг құрылымын құрумен және еншілес ұйымдар арасында функцияларды бөлумен «КТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобын қайта құрылымдау: МТЖ функциялары «КТЖ-Инфраструктура» АҚ-на берілді; жүк тасымалдаушының функциялары - «КТЖ-Грузовые перевозки» АҚ; жолаушылар тасымалдаушысының функциялары - «КТЖ-Жолаушылар тасымалы» АҚ; құрылыс-жөндеу жұмыстарының функциялары «КТЖ-Производство и ремонт» АҚ аутсорсингіне берілді. Сонымен бірге, темір жолдар министрлігінің операторы келісімшарт негізінде тасымалдаушыларға қызмет көрсетеді: тасымалдаушы нарыққа өзінің жеке вагондары мен локомотивтерімен енеді, мемлекет жолаушылар тасымалдаушыларының шығындарын субсидиялау және жаңа теміржол желілерін салу бойынша міндеттемелер алады. Міндеттер жеке тасымалдаушыларды МТЖ-не қабылдау стандарттарын құру және олардың қызметін реттеу болды.

Көліктік инфрақұрылымды дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламасы экономика мен тұрғындардың көліктік-логистикалық қызметтерге қажеттіліктерін толығымен қанағаттандыруға қабілетті көліктік-логистикалық кешенді дамытуға бағытталған. Ол автомобиль және теміржол инфрақұрылымын, сондай-ақ азаматтық авиация мен су көлігі инфрақұрылымын дамытуды көздеді; көліктік бақылауды оңтайландыру және автокөлік саласын дамытуды автоматтандыру және ақпараттандыру, сондай-ақ автомобиль көлігі саласындағы техникалық реттеу. 2014 жылы қабылданған «Нұрлы жол» мемлекеттік инфрақұрылымды дамытудың 2015–2019 жылдарға арналған бағдарламасы [8] макроөңірлер қалыптастыру арқылы Қазақстанда бірыңғай экономикалық нарықты құруға бағытталған. Алматы, Астана, Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалалары республикалық және халықаралық деңгейдегі хаб-қалалар ретінде анықталды. Олар еліміздің көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне біріктіруді қамтамасыз етеді.

Қазақстан үкіметі «Нұрлы жол» 2020-2025 жылдарға арналған жаңа мемлекеттік бағдарламаны әзірледі [9], оны іске асыруға 6,5 трлн. теңгені құрады.

2008 және 2014 жылдардағы экономикалық дағдарыстарға қарамастан, Қазақстанның барлық салаларында КЛК дамуы үшін көп жұмыс жасалды. Бүгінгі таңда СҒК жаңа шекараларға кіруде, оларды Ұлт көшбасшысы Н.Назарбаев пен Қазақстан Президенті К. Тоқаев. Тұңғыш Президент Н.Ә.Назарбаевтың 2018 жылғы 10 қаңтардағы «Төртінші өнеркәсіптік революция жағдайындағы дамудың жаңа мүмкіндіктері» атты Жолдауында [10] индустрияландыру жаңа технологияларды енгізудің флагманы болуы керек деп атап көрсетілген. Бұл «Индустрия 4.0» жаңа технологиялық индустриясының барлық артықшылықтарын ескере отырып, анағұрлым инновациялық болуы керек. Өзгерістердің жоғары қарқыны және «Индустрия 4.0» технологияларын қолдану мүмкіншілігі Қазақстанның барлық салаларында түбегейлі өзгеруі мүмкін. Президенттің жолдауында. Тоқаев 2019 жылғы 2 қыркүйекте «Конструктивті

қоғамдық диалог - Қазақстанның тұрақтылығы мен гүлденуінің негізі» [11] Үкіметке табиғи монополиялар тауарлары мен қызметтеріне, ең алдымен негізгі тасымалдаушының әуе билеттеріне қатысты бағалар мен тарифтерге жүйелі көзқарас жүктелді. танымал бағыттар, авиаотындар мен әуежай қызметтерінің құны, жолаушылар теміржол көлігіндегі билеттердің жасанды жетіспеушілігін жою және жою, теңсіздіктерді теңестіру көліктің инфрақұрылымына елдің әр түрлі аймақтарының тұрғындары қол жеткізе алады. Стратегиялық жоба ретінде қарастырылатын «Нұрлы жол» бағдарламасын толық және сапалы іске асыруға үлкен мән беріледі, оның арқасында модернизация барлық көлік инфрақұрылымына әсер етеді. Осы мақсаттар үшін 2022 жылға дейін мемлекет 1,2 трлн астам инвестиция салуға ниетті. теңге инвестиция.

Өткен кезең ішінде үкімет тарапынан да, Индустрия министрлігімен де, ҚР-ның КЛК дамуына назар аудару жеткілікті болды. Шындығында, аз уақыттың ішінде көліктің логистикалық нарығының пайда болуын ынталандыратын көліктің жекелеген түрлерін (авиация, теміржол, автомобиль көлігі, су көлігі) қоса алғанда, КЛК жүйесін реформалау бойынша үлкен жұмыс жүргізілді. Сонымен бірге, КЛК дамуына ерекше назар аудару қажет, өйткені қабылданған шешімдер оның болашағын көптеген жылдарға анықтайды. Сарапшылар елдің тұрақты дамуы үшін көліктік инфрақұрылымды дамытуды маңызды деп санайды.

Қорытындылар Тәуелсіздік жылдарында Қазақстанда ұлттық экономика дамып, шет мемлекеттермен сауда-экономикалық қатынастарда маңызды рөл атқаратын КЛК дамыды. КЛК-ің басты артықшылығы - оның халықаралық көлік дәліздеріне кірігіуі. Қазақстан географиялық жағынан жаһандық экономиканың екі полюсінің арасында орналасқан: бір жағынан, Еуропалық Одақ, екінші жағынан, әлемдегі екінші экономика болып табылатын өсіп келе жатқан Қытай. Қазақстан аумағы арқылы транзиттік тасымалдың қашықтығы теңіз жолымен салыстырғанда жартысынан аз, ал Ресей аумағы арқылы транзитпен салыстырғанда мың шақырымға дейін.

1.2. Көлік-логистикалық кешеннің жалпы сипаттамасы

Көлік-логистикалық кешен - Қазақстанның өндірістік, әлеуметтік-экономикалық, ғылыми-техникалық әлеуетін, оның шет мемлекеттермен сауда-экономикалық байланыстарды тереңдету және кеңейту мүмкіндіктерін айқындайтын ұлттық экономиканың маңызды салаларының бірі. Заманауи көліктік инфрақұрылым тауарлар мен жолаушыларды бір жерден екінші орынға ішкі және сыртқы нарықта тез жеткізіп қана қоймай, мемлекет қазынасын толықтыруға мүмкіндік береді. Қолайлы жерден Қазақстан тауарлар мен жолаушылар транзиті арқылы қосымша экономикалық бонустар ала алады.

Ұлттық экономика министрлігі Статистика комитетінің мәліметтері бойынша, «көлік және қойма саласы» қазақстанның жалпы ішкі өнімінің 8,2% құрайды, ол 2018 ж. 61 819,5 млрд теңгені құрады. 2018 ж. қарастырылып отырған секторда жалпы құны 5655,5 млрд. Теңгенің қызметтері өндірілді, бұл

өткен жылмен салыстырғанда 4,6% -ға көп [12].

Айта кету керек, Қазақстан Республикасының Экономикалық қызмет түрлерінің жалпы жіктеуішінің (ОКЭД) [13] негізінде ұлттық статистикада қолданылатын «тасымалдау және сақтау» термині осы аналитикалық шолуда қолданылатын «көліктік-логистикалық кешен» терминінен біршама ерекшеленеді (кесте 1).

1-кесте - «Көлік және сақтау» және «көлік-логистикалық кешен» терминдерін салыстыру

ОКЭД ¹ бойынша қызмет түрі	«Көлік және сақтау» терминінің мазмұны	«Көлік-логистикалық кешен» терминінің мазмұны
Жер үсті және құбыр көлігі қызметі (49 бөлім)	Жолаушылар мен жүктерді автомобиль және теміржол көлігімен тасымалдау, сонымен қатар жүктерді құбыр жолдары арқылы тасымалдау 49.1 Қалааралық қатынастағы жолаушылар теміржол көлігінің қызметі 49.2 Жүк теміржол көлігінің қызметі 49.3 Құрлықтағы басқа жолаушылар көлігінің қызметі 49.31 Қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалы үшін жер үсті көлігі (автобустармен, трамвайлармен, троллейбустармен, метромен, жоспарланған басқа көлік түрлерімен тасымалдау) қызметі 49.32 Такси қызметі 49.4 Автомобиль көлігі және қоныс аудару қызметтерін ұсыну қызметі 49.5 Құбыр көлігі қызметі.	Жүктерді құбыр жолымен тасымалдауды қоспағанда, жолаушылар мен жүктерді автомобиль және теміржол көлігімен тасымалдау 49.1 Қалааралық қатынастағы жолаушылар теміржол көлігінің қызметі 49.2 Жүк теміржол көлігінің қызметі 49.3 Құрлықтағы басқа жолаушылар көлігінің қызметі 49.31 Қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалы үшін жер үсті көлігі (автобустармен, трамвайлармен, троллейбустармен, метромен, жоспарланған басқа көлік түрлерімен тасымалдау) қызметі 49.32 Такси қызметі 49.4 Автомобиль көлігі және қоныс аудару қызметтерін ұсыну қызметі
Су көлігі саласындағы қызмет (50-бөлім)	Тұрақты және тұрақты емес қозғалыстағы жолаушылар немесе жүк су көлігінің қызметі 50.1 Теңіз және жағалаудағы жолаушылар көлігі қызметі 50.2 Теңіз және жағалаудағы жүк көлігі қызметі 50.3 Өзен жолаушылар көлігі қызметі 50.4 Өзен жүк көлігі қызметі	Тұрақты және тұрақты емес қозғалыстағы жолаушылар немесе жүк су көлігінің қызметі 50.1 Теңіз және жағалаудағы жолаушылар көлігі қызметі 50.2 Теңіз және жағалаудағы жүк көлігі қызметі 50.3 Өзен жолаушылар көлігі қызметі 50.4 Өзен жүк көлігі қызметі
Әуе көлігіндегі қызмет (51 бөлім)	Жолаушыларды немесе жүктерді әуе немесе ғарыш кеңістігінде тасымалдау 51.1 Әуе жолаушылар көлігі қызметі 51.2 Әуе жүк көлігі және ғарыш көлігі қызметі 51.21 Әуе жүк көлігінің қызметі 51.22 Ғарыш көлігінің қызметі	Ғарыш кеңістігіндегі көлікті қоспағанда, әуе көлігімен жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдау 51.1 Әуе жолаушылар көлігі қызметі 51.2 Әуе жүк көлігі және ғарыш көлігі қызметі 51.21 Әуе жүк көлігінің қызметі
Қойма шаруашылығы және қосымша көлік қызметі (52 бөлім)	Көліктік инфрақұрылымды (мысалы, әуежайлар, порттар, туннельдер, көпірлер және т.б.) пайдалану, сондай-ақ көлік агенттіктерінің қызметі және жүктерді өңдеу сияқты көліктік қызметтерді сақтау және қолдау 52.1 Тауарларды сақтау және сақтау 52.2 Қосымша көлік қызметтері 52.21 Құрлықтағы қойма және тауарларды сақтау	Көліктік инфрақұрылымды (мысалы, әуежайлар, порттар, туннельдер, көпірлер және т.б.) пайдалану, сондай-ақ көлік агенттіктерінің қызметі және жүктерді өңдеу сияқты көліктік қызметтерді қолдау 52.1 Қойма және тауарларды сақтау 52.2 Қосымша көлік қызметі 52.21 Құрлықтағы көлікті қолдау қызметі 52.21.1 Темір жолдарды пайдалану

¹ "Қызмет түрі" терминін қызмет түрлерін жіктеудің анағұрлым ірілендірілген санаттарын сипаттайтын өнімнің (тауарлар мен қызметтердің) біртекті жиынтығын құру процесі түсініледі [13, б. 3].

	52.2 Көлік қызметін қолдау 52.21 Құрлықтағы көлікті қолдау қызметі 52.21.1 Темір жолдарды пайдалану 52.21.2 Жолдарды пайдалану 52.21.3 терминал қызметі 52.21.4 Автотұрақ қызметі 52.21.1 Темір жолдарды пайдалану 52.21.2 Автомобиль жолдарын пайдалану 52.21.3 Терминал қызметі 52.21.4 Автотұрақ қызметі 52.21.5 Магистральдық және басқа құбырларды пайдалану, соның ішінде су құбырларын 52.21.6 Қолданыстағы магистральдық және басқа құбырларға құбырды қосу (қосу) жөніндегі іс-шаралар 52.21.9 жер үсті көлігімен байланысты басқа да қызметтер 52.22 Су көлігіндегі қосымша қызмет 52.23 Әуе көлігіндегі қосымша қызмет 52.23.1 Әуе кеңістігін реттеу 52.23.2 Әуежайлардың қызметі 52.23.9 Жолаушылар мен жүктерді әуе көлігімен тасымалдауға байланысты басқа да қызметтер 52.24 Жүктерді өңдеу 52.29 Өзге де көлік қызметтері 52.29.1 Экспедиторлық қызметтер 52.29.2 Көлікті техникалық қадағалау 52.29.9 Басқа көліктік - экспедиторлық қызмет	52.21.2 Автомобиль жолдарын пайдалану 52.21.3 Терминал қызметі 52.21.4 Автотұрақ қызметі 52.21.9 Құрлықтағы өзге де көлік қызметі 52.22 Су көлігінде қосымша қызметі 52.23 Әуе көлігіндегі қосымша қызмет 52.23.1 Әуе кеңістігін пайдалануды реттеу 52.23.2 Әуежайлардың қызметі 52.23.9 Жолаушылар және жүк тасымалымен байланысты өзге де қызметтер әуе арқылы 52.24 Жүктерді өңдеу 52.29 Өзге де көлік қызметтері 52.29.1 Экспедиторлық қызметтер 52.29.2 Көлікті техникалық қадағалау 52.29.9 Басқа көліктік - экспедиторлық қызмет
Пошта және курьерлік қызмет (53 бөлім)	Пошта және курьерлік қызмет (түрлі тәсілдермен хаттар мен сәлемдемелерді қабылдау, өңдеу, жеткізу). Жергілікті және курьерлік қызметтер де кіреді.	Автокөлік, теміржол, әуе және су көлігімен хаттарды және сәлемдемелерді қабылдау, сұрыптау, тасымалдау, беру бойынша пошта және курьерлік қызмет тұрғысынан
Электр жабдықта-рын өндіру (27-бөлім)	-	27.40.2 Көлік құралдарына арналған жарықтандыру жабдықтарын өндіру кезінде жарықтандыру құрылғыларын өндіру (мысалы, автомобильдер, әуе кемелері, кемелер, қайықтар) 27.90.3 Электрлік сигнализация жабдығын (бағдаршамдар мен жаяу жүргіншілердің белгілері) өндіру 27.90.9 Басқа санаттарға жатпайтын электр жабдықтарын өндіру (электронды дисплейлер, электрлік көрсеткіштер)
Басқа санаттарға жатпайтын машиналар мен жабдықтарды өндіру (28-бөлім)	-	Жолаушылар немесе жүк тасымалы үшін арнайы жабдықты өндіруге қатысты 28.11.1 Қозғалтқыштар өндірісі (автомобиль, авиациялық қозғалтқыштар) 28.22 Пайдалану жабдықтарын өндіру
Автомобильдер, тіркемелер және жартылай тіркемелер өндірісі (29 бөлім)	-	Жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдауға арналған автомобильдерді, автомобильдердің әртүрлі бөліктері мен керек-жарақтарын, сондай-ақ тіркемелер мен жартылай тіркемелерді өндіруге қатысты
Басқа көлік құралдарын өндіру (30-	-	Су көлігі құрылыстарына (кемелер, катерлер), пойыздар мен локомотивтер, әуе

бөлім)		және ғарыш кемелерін, сондай-ақ олар үшін керек-жарақтар мен құрылғыларды өндіру
Машиналар мен жабдықтарды жөндеу және монтаждау (33 бөлім)	-	Жолаушылар және жүк көліктеріне (локомотивтер, вагондар, кемелер және әуе кемелері және т.б.) мамандандырылған жөндеу және техникалық қызмет көрсету тұрғысынан 33.15 Кемелер мен катерлерді жөндеу және техникалық қызмет көрсету 33.16 Әуе және ғарыш аппараттарын жөндеу және техникалық қызмет көрсету 33.17 Басқа көліктер мен жабдықтарды жөндеу және техникалық қызмет көрсету
Құрылыс (42 бөлім)	-	Ауыр құрылымдардың (жолдар, көшелер, көпірлер, тоннельдер, темір жолдар, ұшу-қону жолақтары, порттар және басқа да су құрылыстары) құрылысына қатысты 42.1 Автомобильдер мен темір жолдардың құрылысы 42.91 Су нысандарының құрылысы
Автомобильдер мен мотоциклдердің көтерме және бөлшек саудасы және оларды жөндеу (45 бөлім)	-	Автомобильдерге (жүк және жол көліктерін қоса), көлік құралдарын жөндеуге және оларға қызмет көрсетуге, автомобильдерді жалға беруге байланысты қызметтің барлық түрлеріне (өндіріс пен жалға алуды қоспағанда) қатысты 45.2 Автомобильдерге техникалық қызмет көрсету және жөндеу

Дереккөз: зерттеу авторлары ҚР СК ОҚЭД 03-2019 негізінде құрастырған

ОКЭД шеңберінде «Көлік және қойма» Н бөлімі жолаушылар немесе жүк теміржолдары, құбырлар, автомобиль жолдары, су немесе әуе көлігі, тұрақты немесе тұрақты емес қозғалыс, сондай-ақ қосалқы көлік қызметі (терминалдар мен тұрақтар қызметі, жүктерді өңдеу, сақтау және т.б.). Бұл бөлімге сонымен қатар көлік құралы мен жабдықты жалға берушімен немесе оператормен бірге жалға алу, пошта және курьерлік қызмет кіреді.

Алайда бөлімнен мыналар алынып тасталады:

- автомобильдерді қоспағанда, көлік құралдарын күрделі жөндеу немесе қайта жабдықтау;
- автомобиль жолдарын, темір жолдарды, порт құрылыстарын, ұшу-қону жолақтарын салу, пайдалану және жөндеу;
- автомобильдерге техникалық қызмет көрсету және жөндеу;
- көлік құралы мен жабдықты жүргізушісіз немесе операторсыз жалдау.

ОКЭД НК РК 03-2019 талдауы «Көлік және сақтау» Н-бөлімінің мазмұнын одан әрі жақсартуға мүмкіндіктер бар екенін көрсетеді. Атап айтқанда, біз 52-ші «Қойма және көмекші көлік қызметі» туралы айтамыз, онда жолаушылар мен жүктерді тасымалдаумен айналысатын персоналды оқытуға, мерзімді техникалық байқауға және көлік құралдарын жөндеуге қатысты қызметтерді бөліп көрсетуге болады. қосымша зерттеулерді қажет ететін т.б.

Алайда, ең алдымен мемлекеттік органдар қолданатын Қазақстандағы статистикалық база TLC барлық қолданыстағы секторларында, әсіресе автомобиль көлігінде жетілмеген. Түрлі конференциялар мен форумдарда экономика-

дағы нарықтық қатынастардың даму деңгейін ескере отырып, сарапшылар көбінесе «қара қолма-қол ақшаның» болуын, әсіресе ТМД елдеріне тасымалданған кезде көрсетеді. Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау статистикасының нақты болмауын мойындау керек. КЛК қызметін есепке алудың және статистикалық жүйенің қазіргі жүйесі архаикалық және іс жүзінде жетілдірілмеген. Бұл Қазақстанның КЛК мен оның салаларының әлеуеті мен қазіргі жағдайын дәйекті, жан-жақты, объективті бағалауды қалыптастыруға, сондай-ақ проблемаларға негізделген, уақтылы және сапалы шешімдерді дайындауға мүмкіндік бермейді.

Тапсырыс берушімен келісе отырып, осы есеп авторлары теміржол, автомобиль, әуе, су көлігі түрлерін, сондай-ақ көліктік логистиканы жеке көлік салалары ретінде қарастырады, олар бірлесіп Қазақстанның көліктік-логистикалық кешенін немесе көлік жүйесін құрайды.

Бұл зерттеуде синоним ретінде «көліктік-логистикалық кешен» және «көлік жүйесі» терминдері қолданылады. Бұл терминдер теміржол, автомобиль, әуе (авиация), су көлігі және көлік логистикасы сияқты салалардың ажырамас жиынтығын анықтайды. КЛК шеңберінде әр сала өзінің функцияларын техникалық-экономикалық потенциалға сәйкес орындайды және барлығы бірге байланыс құралдары мен құралдары, түрлі экономика құралдары мен құрылымдарының экономиканың секторлары мен аймақтарының дамуын қамтамасыз ететін жиынтығын құрайды.

КЛК қызметін сипаттайтын негізгі әлеуметтік-экономикалық көрсеткіштерге тасымалданатын жолаушылар саны, жолаушылар тасымалы, жүк тасымалы, жүк айналымы жатады. 1991-2018 жж көлікпен тасымалданған жолаушылар саны 6,4 есеге артып, 2018 жылдың соңында 23 013,0 млн адамға жетті, жолаушылар тасымалы көлемі 4,1 есе артып, 281 484,1 млн жолаушы шақырымға жетті, жүк көлемі - 63,3% -ға, 4 103,8 млн. тоннаға, жүк айналымы - 39,4% -ға, 609,5 млн. тонна-шақырымға жету [12].

Көлік жүйесі бастапқы ресурстарды тұтытуда төртінші орында. Көлік өнеркәсібінің елдің жалпы энергия тұтынуындағы үлесі 10-20% аралығында. Мақсат - ЖІӨ-нің энергия сыйымдылығын 2008 жылғы деңгейден 2020 жылға қарай 25% -ға азайту. Қабылданған шаралардың арқасында көліктің энергия тиімділігі біртіндеп жақсарып, көлік құралдарының негізгі қоры жаңартылуда.

Қазақстанның КЛК халықаралық көлік дәліздеріне интеграцияланған, бұл шығыс-батыс бағыттағы қашықтықты және тауарлар мен жолаушыларды жеткізу уақытын қысқарта алады. Қазіргі уақытта 13 халықаралық теміржол дәлізінің бесеуі Қазақстан аумағы арқылы өтеді:

- *солтүстік ТАТМ дәлізі* Қытай - Ресей - Еуропа бағыты бойынша контейнерлік тасымалдау үшін қолданылады;
- *ТАТМ Оңтүстік дәлізі*: Түркия, Иран, Орталық Азия елдері арқылы Оңтүстік-Шығыс Еуропа Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия;
- *ТАТМ орталық дәлізі*: Орталық Азия Солтүстік-Батыс Еуропа;
- *Солтүстік - Оңтүстік* (Ресей - Қазақстан - Иран), 2013 жылдан бастап Қазақстан мен Түрікменстан арасындағы теміржол желісі, 2014 жылдан бастап

Түрікменстан мен Иран арасындағы теміржол желісі жұмыс істейді;

- *ТРАСЕКА*: Қара теңіз, Кавказ және Каспий арқылы өтетін Шығыс Еуропа Орталық Азия. Оның негізінде Каспий теңізі, Кавказ, Қара теңіз, Украина арқылы Еуропаға Қытайдан және Тынық мұхиты аймағынан тауарлар жеткізілетін Транскаспий халықаралық көлік маршруты (КЛК) құрылды.

Батыста қарастырылған халықаралық көлік дәліздері Еуропаның көлік дәліздерінің бағыттарымен, шығыста - Қазақстанды жоғары экономикалық белсенділік аймақтарымен (Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Қытай, Оңтүстік-Шығыс Азия) байланыстыратын Трансазиялық теміржолдың (ТАТМ) бағыттарымен, оңтүстігінде - Орталық Азия, Закавказье, Түркия, Иран және Парсы шығанағының араб елдерімен.

2015 жылғы 22 мамырдағы VIII Астана экономикалық форумының (АЭФ) пленарлық отырысында сөйлеген сөзінде Қазақстанның Тұңғыш Президенті - Ұлт Көшбасшысы Н.Ә. еуразиялық трансконтиненталдық дәліз құруды ұсынды. «Мен жоғары жылдамдықты мультимодальды жаңа көліктік еуразиялық трансконтиненталдық дәліз құруды ұсынамын. Ол еліміздің бүкіл аумағы арқылы өтеді, Азиядан Еуропаға және керісінше тауарлардың кедергісіз транзитіне мүмкіндік береді. «Бұл мұхиттан гөрі қысқа жол», - деп атап өтті Назарбаев өз сөзінде. Оның айтуынша, жаңа көлік артериясы осы бағыт өтетін барлық елдердің өндірісін дамытуға серпін береді. Ол атап өткендей, бірлескен көліктік бастамалар ынтымақтастық үшін жақсы алаң болып табылады. Ол өзара әрекеттесудің, елдердің, сондай-ақ аймақтық бірлестіктердің терең реформаларын бастауы мүмкін [14].

Еуразиялық трансконтиненталдық дәліз аясында халықаралық көлік маршруттарының үш бағыты қарастырылады:

- Қытай - Ресей - Еуропа, Қытай арқылы Тынық мұхиты аймағына және т.б.
- Каспий - Кавказ, Қара теңіз - Еуропа;
- Қытай - Шығыс және Каспий арқылы оңтүстікке қарай (Иран және басқа елдер).

Қазақстанның сауда-экономикалық мүдделері осы үш бағытқа байланысты. Барлық қатысушы елдермен бірге Қытай-Қазақстан-Әзірбайжан-Грузия-Түркия дәлізі бойынша консорциум құрылды. Nomad Express пилоттық контейнерлік пойыздары Грузия мен Түркияға, Қазақстан арқылы Иранға жаңа теміржол арқылы жүрді. ЕО және Қытаймен қатынастардың дамуын, сондай-ақ Иран нарығының ашылуын ескере отырып, еуразиялық трансконтиненталдық дәліз сияқты ірі жобаны іске асыру Қазақстанның ұлттық көлік жүйесін дамытудағы әлеуетін арттырады [15].

Теміржол бағыттарынан басқа, қазақстандық автомобиль жолдарының негізінде әртүрлі бағыттар бойынша алты халықаралық көлік дәліздері құрылды:

- Ташкент - Шымкент - Тараз - Бішкек - Алматы - Қорғас;
- Шымкент - Қызылорда - Ақтөбе - Орал - Самара;
- Алматы - Қарағанды - Нұр-Сұлтан - Петропавл;

- Астрахань - Атырау - Ақтау - Түркіменстан шекарасы;
- Омск - Павлодар - Семей - Майкапшағай;
- Астана - Қостанай - Челябинск - Екатеринбург.

Ұлттық автомобиль жолдары Еуропалық және Азия жолдарымен біріктірілген. «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» халықаралық транзиттік автомобиль дәлізі автомобиль көлігімен транзиттік тасымалдың өсуіне үлкен мүмкіндік береді. Автомагистральдарды салу мен реконструкциялауға жұмсалған мемлекеттік инвестициялар қысқа мерзім ішінде Қазақстан арқылы транзиттік ағынды ұлғайтуға және ұзындығы 8,3 мың км болатын алты көлік дәлізі бойымен халықаралық бағыттарды қалпына келтіруге мүмкіндік берді.

Қазақстан аумағында жалпы ұзындығы 83,876 км болатын 90 әуе бағыты өтеді, олардың 87 82 км (жалпы санының 96,7%), ұзындығы 82 561 км (98,4%), ұзындығы 1315 болатын үш ішкі маршрут (3,3%). км (1,6%). Қазақстанның көрші мемлекеттермен шекараларында 73 әуе дәлізі бар, соның ішінде Ресеймен және Өзбекстанмен - әрқайсысы 30 дәлізден, Қырғызстаннан - 6, Өзірбайжаннан - 3, Қытай мен Түркіменстаннан - 2 дәлізден. Шетелдік авиакомпаниялардың транзиттік әуе тасымалының 80% -ы Қазақстан арқылы Еуропаны Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын 18 маршрут, Азияның полярлық маршруттарына (БАӘ, Үндістан) АҚШ пен Канадаға қатынайтын маршруттар арқылы және Оңтүстік Азия (Таяу Шығыс) мен Еуропа арасындағы бағдарлар арқылы өтеді. Қазақстан арқылы өтетін транзиттік ағындардың перспективалық бағыттарының бірі - полярлық маршруттар бойынша Солтүстік Америкадан Үндістан, Біріккен Араб Әмірліктері, Пәкістан, Таиланд және Сингапурға трансконтинентальды рейстер. Рейстерді БАӘ, Үндістан, Пәкістан және АҚШ авиакомпаниялары тұрақты түрде орындайды. Қысқа мерзімді перспективада Қазақстан арқылы Еуропа мен Азия арасындағы әуе көлігімен жүк және жолаушылар тасымалын одан әрі дамыту мүмкіндігі бар.

Алайда, ұлттық аэронавигациялық жүйенің сыйымдылығы бес еседен артық болғанына қарамастан, қазақстандық әуежайлар толығымен жүктелген жоқ. Осылайша, Ақтөбе халықаралық әуежайы тиімді географиялық жағдайға ие, оның техникалық жарақтануы және ұзындығы 3,5 км ҰҚЖ барлық ұшақтарды қабылдауға мүмкіндік береді. Осыған қарамастан, 2018 жылы әуежайдың өткізу қабілеттілігі сағатына 350 жолаушыны құрады, дегенмен стандарттарға сәйкес 500 адамды қабылдай алады. Күн сайын әуежайдан тек 8-9 жоспарланған рейстер орындалады [16].

Тасымалдау үшін ашық 3982 км су жолдарының болуына қарамастан, халықаралық көлік тұрғысынан Қазақстандағы су көлігінің мүмкіндігі шектеулі. Бұл көбінесе климаттық жағдайға және су жолдарының географиясына байланысты, олар маусым бойы өзендер, көлдер мен су қоймаларында жүзуге қолайлы. Еліміздің жалғыз мұзсыз теңіз порты - бұл Ақтау порты, ол халықаралық транзиттік тасымалдардың стратегиялық нүктесіне айналды. Каспий қайраңындағы ең ірі мұнай-газ жобаларын қолдаумен қатар, Ақтау, Құрық теңіз порттарын, ұлттық флот пен сервистік инфрақұрылымды дамыту мемлекеттік, салалық және аймақтық бағдарламалармен бірлесіп, Қазақстанның КЛК үшін

маңызды рөл атқарады.

1.3. Көлік-логистикалық кешеннің даму факторларын талдау

КЛК дамуына ішкі және сыртқы факторлар әсер етеді. Талдау көрсеткендей, бес ішкі факторды бөлуге болады:

- мемлекеттік басқару (нормативтік база, ұйымдық құрылым) тарифтер, талаптар (экологиялық), тыйым салулар, шектеулер (лицензиялау);
- жүк тасымалдауға ұлттық экономика салаларының сұранысы;
- халықтың жолаушыларды тасымалдау қызметіне сұранысы;
- факторлар мен ресурстар нарығының жағдайы: кадрлар, ғылым және технологиялар; инвестициялар;
- саланың жағдайы: техникалық жағдайы (стандарттар және техникалық регламенттер); көлік нарығындағы бәсекелестік.

Темір жол, автомобиль көлігі, ішкі су көлігі, сауда кеме қатынасы, әуе кеңістігін пайдалану, азаматтық және экспериментальды авиация, авиациялық қызмет және әуежайлар саласындағы табиғи монополиялар саласындағы басшылықты жүзеге асыратын Қазақстан Республикасының уәкілетті мемлекеттік органы. Әуежай және жол қызметі саласындағы әлеуметтік маңызды нарықтарда Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігі (ИИДМ) табылады [17]. ИИДМ көлік индустриясын басқаруды Көлік комитеті, Азаматтық авиация комитеті және Автомобиль жолдары комитеті сияқты бөлімдерді қолдана отырып жүзеге асырады. Көлік саласындағы реттеуді министрліктен басқа, тарифтік реттеу, бәсекелестік және тұтынушылар құқықтары тұрғысынан Қаржы министрлігі Мемлекеттік кірістер комитеті салық және кедендік реттеу, табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті және тұтынушылар құқығын қорғау комитеті жүзеге асырады.

Сонымен бірге, көлік саласының ірі қатысушылары («Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ, «Эйр Астана» АҚ, «Қазморкөлікфлот» ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы және т.б.) қордың құрамына кіреді. «Самұрық-Қазына» Ұлттық әл-ауқат қоры, ол компаниялар тобын корпоративті басқару жүйесін қалыптастырады және дамытады, бірақ көлік саласын басқару жүйесін біртұтас кешен ретінде емес, бұл Қазақстанның КЛК басқарудағы нақты бұзылуға әкеледі.

КЛК қызметін мемлекеттік реттеу нормативтік құқықтық базаға, стратегия мен бағдарламаларға негізделген. Көлік қызметтері нарығын реттейтін заңнамамен бекітілген нормалар мен ережелер талаптар, шектеулер, квоталар, рұқсаттар (мысалы, халықаралық тасымалдау үшін), жолаушылар тасымалы бойынша тендерлер және басқа шаралар болып бөлінеді.

Мемлекеттің көлік саясаты «Қазақстан 2050» Стратегиясы [18], Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары [19], «Нұрлы жол» мемлекеттік инфрақұрылымды дамыту бағдарламасы [8, 9], жоспар сияқты құжаттар негізінде айқындалады. бес институционалды реформаны

жүзеге асырудың 100 қадамы [20], Қазақстан Республикасының 2015-2019 жылдарға арналған индустриялы - инновациялық дамуының мемлекеттік бағдарламасы [21], 2017-2020 жылдарға арналған «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы [22], «Қазақстан Республикасында көлік туралы заң» [23], көлік түріне қарай заңдар және нормативтік құқықтық актілер.

Экономиканың тұрақты дамуы көліктік қызметтерге сұранысты тудырады және, керісінше, КЛК жүктерді және жолаушыларды тасымалдау бойынша әр түрлі және сапалы қызметтерді ұсыну қабілеті неғұрлым жоғары болса, Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуы мен экономикалық байланыстардың кеңеюі үшін шет мемлекеттермен неғұрлым қолайлы жағдайлар пайда болады.

Көлік Қазақстан аймақтарының тұрақты дамуына ықпал ете отырып, жүк және жолаушылар тасымалымен, сондай-ақ тауарларды ішкі нарықта бөлуді қамтамасыз ететін ұлттық экономиканың байланыстырушы элементі ретінде қызмет етеді. Бұл елдің қалалары мен облыстары арасындағы экономикалық қатынастардың даму қарқыны мен сапасын анықтайтын жүйелік қалыптастырушы фактор.

Мемлекет тәуелсіздік алғаннан кейін Қазақстан Ресей және Қырғызстанмен мемлекеттік шекараны кесіп өту қажеттілігінен туындаған жекелеген аймақтар арасындағы теміржол қатынасы мәселесін Қазақстанда да, көршілес елдерде де тауарлар мен жолаушыларды шекаралық және кедендік тексеру арқылы шеше алды.

Содан бері Қазақстанда темір жолдардың үш учаскесі салынып, пайдалануға берілді. Ұзындығы 184 шақырымдық Ақсу - Дегелең желісі, 2001 жылдың маусым айында 2,5 жыл бойына салынып, елдің солтүстігін шығыспен байланыстырды. Ұзындығы 402,5 км болатын Хромтау-Алтынсарино теміржол учаскесі, 2003 жылы 18 қазанда салынған, солтүстік пен батысты байланыстырады. Ұзындығы 153 км болатын Шар - Өскемен теміржол станциясының құрылысы 2008 жылдың 9 қазанында аяқталды, Шығыс Қазақстанда Ресей Федерациясымен шекарадан екі рет өту қажеттілігі жойылды. Сонымен қатар, Қытаймен және Түркиямен екі халықаралық теміржол өткелі, сондай-ақ Құрық порты бар.

Қазіргі уақытта, факторлық талдау көрсеткендей, Қазақстанның КЛК дамуына әсер ететін екі күшті сыртқы фактор бар: ЕАЭО және «Бір белдеу - бір жол» қытайлық бастама. Сонымен қатар, қабылданған міндеттемелер мен халықаралық құқыққа қатысты ерекшеліктерді және Қазақстанның ТЖЫҰ, IRU, ИКАО, ИМО, басқа халықаралық ұйымдар мен интеграциялық одақтардың қызметіне толықтай қатысуын ескеру қажет.

ЕАЭО мүше-мемлекеттер ұлттық көлік саясатын, соның ішінде өз бетінше әзірлейді және жүзеге асырады көлікті дамыту бағдарламаларын қабылдау. Сонымен қатар, ЕАЭО-ға мүше мемлекеттер бәсекелестік, ашықтық, қауіпсіздік, сенімділік, қол жетімділік пен экологиялық достық қағидаттарына және бірыңғай көлік нарығын құруға негізделген біртұтас көлік кеңістігін

дәйекті және кезең-кезеңімен қалыптастыруға бағытталған келісілген (келісілген) көлік саясатын жүргізеді. ЕАЭО туралы шартта көзделген ерекшеліктерді ескере отырып, көлік қызметтерін көрсетуге тең (паритетті) жағдайлар жасалатын қызметтер [24].

Қазақстанның КЛК менеджментіне ЕАЭО аясында құрылған ұлттықтан жоғары институттар ықпал етеді. ЕАЭО туралы келісімге сәйкес [24], Қазақстан Үкіметі ЕАЭО мүше мемлекеттерінің келісілген (келісілген) көлік саясатын іске асыру кезеңдері мен басшылық ережелерін ескеруге міндетті [25]. Көліктің әр түрі үшін халықаралық шарттар мен келісімдерде қарастырылған Қазақстанның құқықтық нормалары мен міндеттемелері ескерілуі керек.

Осылайша, Халықаралық экспедиторлық қауымдастықтар федерациясының (FIATA) құжаттары теміржол көлігіндегі экспедиторлар мен жүк иелері арасындағы іскерлік қатынасты реттейді. Олардың әсері ұлттық көлік заңнамасында және халықаралық келісімдерде көзделген көлік құжаттарымен реттелетін экспедиторлардың тасымалдаушылармен қарым-қатынасына қолданылмайды. Қазақстан Республикасы Ұлттық экспедиторлар қауымдастығы ұлттық қауымдастық және FIATA-ның толыққанды мүшесі ретінде FIATA құжаттарын басып шығаруға және өз мүшелеріне таратуға құқылы [26].

Қазақстан құрамына кіретін Темір жолдар арасындағы ынтымақтастық ұйымының (ТЖЫҰ) негізгі қызмет түрлері:

- халықаралық теміржол көлігін, бірінші кезекте Еуропа мен Азия арасындағы, оның ішінде аралас көлікті дамыту және жетілдіру;
- халықаралық теміржол тасымалы саласындағы келісілген көлік саясатын қалыптастыру, теміржол көлігі қызметінің стратегиясы мен ТЖЫҰ қызметінің стратегиясын жасау;
- Халықаралық жолаушылар тасымалы туралы келісім (ХЖТК), халықаралық теміржол жүк қатынасы туралы келісім (ХЖКК) және халықаралық теміржол тасымалымен байланысты басқа да құқықтық құжаттар бойынша қызметті жүзеге асыратын халықаралық көлік құқығын (ХКҚ) жетілдіру;
- теміржол көлігінің экономикалық, ақпараттық, ғылыми, техникалық және экологиялық аспектілеріне байланысты мәселелерді шешудегі ынтымақтастық;
- басқа көлік түрлеріне қатысты теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру жөніндегі шараларды әзірлеу;
- темір жолдарды пайдалану саласындағы ынтымақтастық және халықаралық теміржол тасымалын одан әрі дамытуға байланысты техникалық мәселелер;
- теміржол көлігімен, оның ішінде аралас көлікпен айналысатын халықаралық ұйымдармен ынтымақтастық [27].

"Қазақстан Темір Жолы" Ұлттық компаниясы" АҚ басшысы темір жол көлігінің мемлекетаралық деңгейде жұмысын үйлестіру және оның қызметінің келісілген қағидаттарын әзірлеу үшін 1992 жылғы 14 ақпандағы ТМД темір жол көлігінің үйлестіру органдары туралы келісім бойынша құрылған ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің темір жол көлігі жөніндегі кеңесінің құрамына

кіреді. ТМД шеңберінде жүк пен жолаушылар тасымалын ұйымдастыру, жылжымалы құрамды пайдалану және халықаралық ережелерге сәйкес техникалық құралдарды ұстау жөніндегі қызметті регламенттейтін 260-тан астам келісімдер, ережелер, нұсқаулықтар және басқа да нормативтік құжаттар қабылданды. ТМД темір жол ұйымдары мемлекетаралық қатынастағы темір жол көлігінің жұмысы үшін нормативтік құқықтық және технологиялық құжаттарды бекітті. Осы қызметтің арқасында темір жол желісінің технологиялық бірлігі сақталған, ТМД-дағы темір жолдардың инфрақұрылымы мен тарифтік саясатының келісілген дамуы қамтамасыз етілген [28].

Автомобиль көлігінің халықаралық одағы (IRU) 1948 жылғы 23 наурызда құрылған. Оның нақты және қауымдасқан мүшелері 100-ден астам елдің, оның ішінде Қазақстанның ұлттық қауымдастықтары мен ұйымдары болып табылады. IRU бизнесті біріктіреді және автомобиль көлігін реттейтін, осы салада жұмыс істейтін немесе оның қызметтерін пайдаланатын, көлік және логистика мәселелері бойынша сала атынан әрекет ететін, жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жеңілдетуге жәрдемдесетін адамдармен ынтымақтасады. IRU шеңберінде 34 мыңнан астам көлік және логистикалық компаниялар тауарларды шекара арқылы тез және сенімді өткізу үшін кедендік транзит пен кепілдіктердің халықаралық жүйесін (ХЖТ) пайдаланады. Ол тауарларды жөнелтуші елден баратын елге көпжақты, өзара танылған жүйе арқылы кедендік бақылаудан өтетін мөрленген жүк бөлімдерінде тасымалдауға мүмкіндік береді. Бұл көлік операторлары мен кеден органдары үшін уақыт пен ақшаны үнемдейтін бірнеше халықаралық шекаралар арқылы тауарларды өткізудің қарапайым, қауіпсіз және сенімді тәсілі [29].

1944 жылы Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияны (Чикаго конвенциясы) басқару үшін құрылған БҰҰ мамандандырылған мекемесі болып табылатын Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (International Civil Aviation Organization, ICAO, ИКАО) мүшесі. ИКАО халықаралық Азаматтық авиацияның қауіпсіз, тиімді, сенімді, экономикалық тұрақты және экологиялық жауапты секторын қолдауда Халықаралық Азаматтық авиацияның стандарттары мен ұсынылатын тәжірибесі (SARPS) бойынша консенсусқа қол жеткізу мақсатында конвенцияға мүше 193 мемлекетпен және салалық топтармен жұмыс істейді. ИКАО авиацияны дамытудың көптеген мақсаттарын қолдау үшін мемлекеттердің әлеуетін арттыру және көмек көрсетуді үйлестіреді, ұшу қауіпсіздігі мен аэронавигация саласындағы көпжақты стратегиялық прогресті үйлестіру жөніндегі жаһандық жоспарларды әзірлейді, әуе көлігі қызметінің көптеген көрсеткіштерін қадағалайды және хабарлайды, ұшу қауіпсіздігі саласындағы азаматтық авиация қызметін қадағалау жөніндегі мемлекеттердің мүмкіндіктерін тексереді [30].

Қазақстан халықаралық теңіз ұйымына (International Maritime Organization, IMO) кеме қатынасының қауіпсіздігіне және теңіз мен атмосфераның кемелермен ластануын болдырмауға жауап беретін БҰҰ мамандандырылған мекемесіне кіреді. ИМО БҰҰ-ның Тұрақты даму

мақсаттарын қолдайды, халықаралық экологиялық тасымалдардың қауіпсіздігі мен сенімділігінің стандарттарын белгілейді. Оның рөлі ИМО-ға мүше мемлекеттер әмбебап қабылдаған және қолданатын кеме қатынасы саласы үшін әділ және тиімді Нормативтік-құқықтық база құруда болып табылады[31]. Халықаралық теңіз ұйымы Женевада 1948 жылғы 6 наурызда БҰҰ-ның теңіз құқығы жөніндегі конференциясында қабылданған Конвенция негізінде әрекет етеді. ИМО конвенциялардың, келісімдердің және басқа да құжаттардың жобаларын әзірлеуді қамтамасыз етеді, оларды үкіметтердің үкіметаралық ұйымдарға ұсынады, сондай-ақ қажет болған жағдайда конференцияларды шақырады. ИМО оның мүшелері арасындағы консультациялар және үкіметтер арасындағы ақпарат алмасу тетігін қамтамасыз етеді, кеме қатынасы мен оның теңіз ортасына әсеріне қатысты халықаралық құжаттарға сәйкес оған жүктелетін функцияларды орындайды; оның құзыреті шеңберінде техникалық ынтымақтастыққа жәрдемдеседі.

ЕАЭО мүше - мемлекеттердің үйлестірілген (келісілген) көлік саясатын жүзеге асырудың негізгі бағыттары мен кезеңдері [25] халықаралық құқықтық реттеудің айырмашылықтарын, көліктің әртүрлі түрлерінің технологиялық ерекшеліктерін және көлік инфрақұрылымының жай-күйін ескере отырып, теміржол, автомобиль, әуе, су көлігі салаларындағы ЕАЭО бірыңғай көлік кеңістігін және Көлік қызметтерінің ортақ нарығын қалыптастыру және дамыту шарттары мен кезеңдерін анықтайды. Еуразиялық экономикалық комиссияның (ЕЭК) негізгі бағыттарын жүзеге асыру мақсатында көліктің барлық түрлері бойынша іс-шаралар жоспары (Жол карталары) бекітілді.

Қазақстанның КЛК дамуының маңызды факторы Қытайдың қарқынды өсіп келе жатқан экономикасы болып отыр. Қытайдың негізгі сауда серіктестерінің бірі - ЕО. ҚХР Еуропаға және кері жүк тасымалын кеңейтуге мүдделі. Қытай мен Еуропа арасындағы көлік бағытының үштен бір бөлігі Қазақстан арқылы өтеді және "Бір белдеу - бір жол" Қытай бастамасының іске асырылуына қарай Қазақстан КЛК мүмкіндіктері кеңейтілуде. Осы бастама шеңберінде жаңа көлік маршруттарын пайдалануға беру транзиттік тасымалдардың өсуіне және тиісінше Қазақстан үшін жүктер мен жолаушылар транзитінен түсетін табыстардың өсуіне әкелуі мүмкін. 2018 жылы Қазақстан аумағы арқылы көліктің барлық түрлерімен 19 млн. тоннадан астам жүк тасымалданды, бұл өткен жылмен салыстырғанда 6% - ға артық. Бұл ретте Қытай-Еуропа бағытында жүк тасымалдау көлемі 40% - ға, Еуропа-Қытай бағытында жүк тасымалдау көлемі 80% - ға артты. ҚХР ашық түрдегі жаһандық экономиканы бірлесіп дамыту үшін "бір жолдың бір белдеуі" бойында орналасқан елдермен өзара ашықтықты кеңейтуге ұмтылады. Нәтижесінде Қазақстанды қоса алғанда, көптеген елдердің қатысуымен "Жібек жолының экономикалық белдеуі" (ЖЖЭБ) қалыптасады. Қазақстанның КЛК даму перспективаларын бағалау кезінде халықаралық келісімдерді ескеру қажет. Атап айтқанда, 2014 жылы Қазақстан, Әзірбайжан және Грузияның темір жол әкімшіліктері мен теңіз порттары құрған Транскаспий халықаралық көлік

маршрутын (ТХКБ) дамыту жөніндегі үйлестіру комитетінің шешімі. Қазіргі уақытта ТХКБ мүшелері Украина, Польша, Түркия және Литва темір жол әкімшіліктері, сондай-ақ Украина мен Румынияның теңіз порттары болып табылады. 2016 ж. Желтоқсанда "ТХКБ" халықаралық қауымдастығын құру туралы шешім қабылданды.

Тұжырымдар. Қазақстан КЛК дамуына әсер ететін бөлінген бес ішкі факторлардың арасында елде КЛК реттеу үшін қажетті нормативтік құқықтық база қалыптасқанын атап өткен жөн, бірақ көліктің барлық түрлерін дамытуға кешенді, жүйелі тәсілдің болмауымен және ведомстволық бөліністігімен сипатталатын басқарудың ұйымдық құрылымымен проблемалар бар. Ұлттық экономика салаларының жүк тасымалдарына деген сұранысы және халықтың Жолаушылар тасымалы қызметтеріне деген сұранысы елдегі және Көлік қызметтерінің әлемдік нарығындағы экономикалық ахуалдың ағымдағы конъюнктурасына қарамастан сақталады. Қазақстанның КЛК дамыту үшін факторлар мен ресурстар нарығының жағдайын (кадрлар, ғылым және технологиялар; инвестициялар), сондай-ақ КЛК құрамына кіретін салалардың жай-күйін, олардың техникалық жай-күйін (стандарттар, техникалық регламенттер), көлік қызметтері нарығындағы бәсекелестік деңгейін ескеру маңызды. Қазақстанның КЛК дамуына екі қуатты сыртқы фактор әсер етеді: ЕАЭО және "Бір белдеу - бір жол" қытайлық бастамасы, сондай-ақ халықаралық құқықпен және Қазақстанның халықаралық ұйымдар мен интеграциялық бірлестіктердің қызметіне қатысуына байланысты міндеттемелер мен ерекшеліктер. Олар Қазақстанның қатысуымен жүзеге асырылатын халықаралық көлік тасымалдарының перспективаларын айқындайды.

Жүргізілген факторлық талдау Қазақстанның КЛК кіретін жекелеген салалар ретінде көліктің әртүрлі түрлерінің күрделілігі мен ерекшеліктерінің болуын анықтады. Ішкі және сыртқы сын-қатерлерді ескере отырып, көлік жүйесіндегі цифрландыру, төртінші өнеркәсіптік революция ("индустрия 4.0") ерекшеліктерін, қолданбалы зерттеулермен, кешенді көліктік стратегиямен, КЛК басқарудың тұтас және тиімді жүйесімен айналысуы тиіс көліктің нақты түрлері саласында барабар ғылымның іс жүзінде болмауын атап өткен жөн. Республикалық деңгейде де, өңірлер деңгейінде де көліктің барлық түрлерін стратегиялық және тактикалық басқару жүйесін қалыптастыру қажеттілігі пісіп жетілді, бұл тиісті функциялар мен өкілеттіктер берілген жеке көлік министрлігін құруды көздейді.

1.4. Көліктік-логистикалық кешеннің дамуын статистикалық талдау

Қызмет көрсету саласы соңғы жылдары әлемдік экономиканың перспективалы салаларының біріне айналды. Көптеген елдерде қызмет көрсетумен шұғылданады. Дамыған және дамушы елдер де экономикалық өсуге ықпал ету үшін қызмет көрсету саласын дамытуды жеделдетуге ұмтылады. Қызметтер бейімсіздік; көрінбеушілік; өндіріс пен тұтынудың

үзілмегендігі; сапасының біркелкі емес және өзгергіштігі; қызметтердің сақтауға қабілетсіздігі сияқты ерекшеліктерімен сипатталады. Талдау көрсетіп отырғандай, әлемдік экономикада заңдылық түрінде тауарлар өндірісімен салыстырғанда қызметтер көрсету саласының озыңқы өсуі байқалады.

Оның басым бөлігі көтерме және бөлшек саудаға (16,8%), Көлік және қоймалауға (8,2%), жылжымайтын мүлікпен жасалатын операцияларға (7,8%) тиесілі. Қазақстан аумағы арқылы және басқа мемлекеттердің аумағы арқылы тауарларды трансшекаралық жеткізу кезінде тасымалдау жөніндегі делдалдық қызметтер мен қызметтер көрсету валютамен жоғары табыс әкелуі мүмкін, бұл мемлекеттің қолдау қажеттілігін болжайды. Ойыншылар елдің осы нарығында пайда болды, бірақ мемлекеттік қолдау іс жүзінде жоқ. Біздің ойымызша, қызмет көрсету саласындағы статистикалық есеп жүйесін реформалау және жаңарту қажет.

Көлік жұмысын сипаттайтын негізгі көрсеткіштерге жүк тасымалдау көлемі, жолаушылар тасымалдау көлемі, жүк айналымы және жолаушылар айналымы жатады (2-кесте.)

2-кесте - Көлік түрлері бойынша жүк тасымалдау көлемі, мың тонна

Транспорт түрі	2009	2010	2011	2012	2013
Көлік (барлығы)	2104254,1	2430077,7	2964963,5	3221626,4	3497918,5
Темір жолы	247414,4	265663,2	277150,0	290873,7	289349,5
Автомобиль және қалалық электр көлігі	1687333,5	1917612,0	2475481,9	2718113,1	2982660,8
Өуе	21,3	29,2	29,4	19,6	24,0
Ішкі су	900,9	1119,2	1082,0	1273,5	1092,7
Теңіз	3554,6	4655,0	4557,0	4048,3	3984,5

Транспорт түрі	2014	2015	2016	2017	2018
Көлік (барлығы)	3627931,8	3728592,2	3722634,7	3916211	4103647,5
Темір жолы	273399,6	335141,2	332268,1	378803,1	397710,8
Автомобиль және қалалық электр көлігі	3128501,3	3174292,3	3181102,3	3300818,9	3422276,9
Өуе	19,6	17,0	18,1	22,4	29,1
Ішкі су	1294,6	1216,5	1188,6	1649,4	1037,8
Теңіз	3630,2	2476,6	2612,5	2102,6	1829,5

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

2018 жылдың қорытындысы бойынша көліктің барлық түрлері 4,1 млрд.тонна жүк тасымалдады, бұл 2008 жылмен салыстырғанда екі есе көп. Тасымалдардың жалпы көлемінде автокөлік көш бастап келеді, оған ел экономикасының барлық салалары үшін жүк тасымалының 80% - дан астамы келеді. Автокөлікпен тасымалдау көлемі мен үлес салмағының жыл сайынғы ұлғаюы көліктің осы түрінің жоғары әлеуеті мен маңыздылығын көрсетеді. Қарастырылып отырған кезеңде мұнайды құбыржол көлігіне қайта бағдарлау себебі бойынша теңіз көлігімен тасымалдау көлемі екі есе қысқарды.

3-кесте-көлік түрлері бойынша жүк айналымы, млн. т км

Транспорт түрі	2009	2010	2011	2012	2013
Көлік (барлығы)	336807,0	381024,8	444363,0	475278,0	493226,5
Темір жолы	194918,6	210713,3	219739,8	232939,6	229142,2
Автомобиль және қалалық электр көлігі	66235,5	80219,6	121034,9	132265,3	145202,6
Әуе	68,0	94,0	89,1	54,9	63,2
Ішкі су	56,9	79,4	78,5	61,8	32,3
Теңіз	1402,9	3055,7	3189,7	2752,8	2709,4

Транспорт түрі	2014	2015	2016	2017	2018
Көлік (барлығы)	487375,7	512121,0	514738,1	555437,7	596066,6
Темір жолы	214110,9	235580,4	236971,7	262097,5	283117,8
Автомобиль және қалалық электр көлігі	155069,4	159363,2	160837,7	161852,2	172679,1
Әуе	49,2	42,4	43,0	53,3	55,7
Ішкі су	26,2	30,9	21,4	26,0	37,5
Теңіз	2468,5	1597,6	2013,6	1584,2	1406,2

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Жүк айналымы 10 жылда 336,8 млрд. - тан 596,1 млрд. ткм-ге дейін немесе 77% - ға өсті. Жүк айналымының жалпы көлеміндегі темір жол көлігінің үлесі ұдайы артып келеді (2014 жылғы 44% - дан 2018 жылғы 47,5% - ға дейін), автокөліктің үлесі керісінше, қысқаруда (31,8% - дан 29% - ға дейін).

4-кесте-көлік түрлері бойынша жолаушыларды тасымалдау көлемі, мың адам

Транспорт түрі	2009	2010	2011	2012	2013
Көлік (барлығы)	11798958	13179279	16643754	18455060	19967942
Темір жолы	17707,4	19117,1	19830	24132,2	28482,3
Автомобиль және қалалық электр көлігі	11778401	13156653	16619639	1845506	199679422
Әуе	2758,7	3401,2	4111,5	4558,7	4993,0
Ішкі су	90,4	108,2	112,6	97,4	92,9
Теңіз	-	-	-	-	-

Транспорт түрі	2014	2015	2016	2017	2018
Көлік (барлығы)	21292989	21843374	22338171	22720125	23021598
Темір жолы	34427,1	26773,3	22334,3	22441,6	22813,4
Автомобиль және қалалық электр көлігі	21253048	21810628	22309740	22690728	22990755
Әуе	5447,7	5925,0	6006,1	7325,2	7858,5
Ішкі су	66,2	48,0	90,7	58,7	81,2
Теңіз	-	-	-	-	89,2

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

2018 жылы қазақстандық тасымалдаушылардың қызметін 23 млрд. адам пайдаланды. Тасымалданған жолаушылар саны бойынша сөзсіз көшбасшы

автокөлік болып табылады, оған жалпы санның 99,8% келеді. Бұл темір жол көлігімен тасымалданған жолаушылар санының 2018 жылға қарай 28,8% - ға, ал әуе көлігімен 2,8 есеге ұлғаюына қарамастан болды.

5-кесте-көлік түрлері бойынша жолаушылар айналымы, млн. п км

Транспорт түрі	2009	2010	2011	2012	2013
Көлік (барлығы)	130465,5	148465,2	188325,5	211263,7	233753,4
Темір жолы	14519,9	15799,7	16482,8	19081,1	20619,0
Автомобиль және қалалық электр көлігі	110630,6	126145,2	163981,7	183385,0	203428,7
Әуе	5313,3	6571,2	7859,1	8795,8	9704,6
Ішкі су	1,5	3,4	1,9	1,8	1,0
Теңіз	-	-	-	-	-

Транспорт түрі	2014	2015	2016	2017	2018
Көлік (барлығы)	249579,0	253991,2	264112,0	272831,7	281499,9
Темір жолы	23750,5	21614,8	17321,8	17961,5	18509,5
Автомобиль және қалалық электр көлігі	215750,5	221237,5	235716,0	240485,2	246812,6
Әуе	10588,9	11138,6	11073,0	14384,2	16176,6
Ішкі су	1,2	0,4	1,2	0,7	0,6
Теңіз	-	-	-	-	0,6

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрілігінің Статистика комитеті

2018 жылы жолаушылар айналымы 127 млрд. жкм қарсы 281,5 млрд. дейін көтерілді. 2009 жылы, яғни, он жыл ішінде 2,2 есе өсті. Авиациялық (үш есе), автомобиль (2,2 есе), темір жол (27,5% - ға) көлігінде жолаушылар айналымы айтарлықтай өсті.

6-кесте- Барлық көлік түрлері бойынша жылжымалы құрам саны

Транспорт түрі	Өлшеу бірлігі	2009	2010	2011	2012	2013
Локомотивтер	бірл.	1684	1681	1772	1865	1896,5
Жолаушылар вагондары	бірл.	2307	2354	2306	2302	2217
Темір жолға тиесілі жүк вагондары	бірл.	60605	53104	55909	66503	65803
Жеке компанияларға тиесілі вагондар	бірл.	39637	43305	51924	61192	63477
Автокөлік құралдары, оның ішінде	мың.бірл.	3162,4	3579,2	4066,2	4169,0	4229,4
Автобустар	мың.бірл.	94,8	94,0	98,4	97,3	101,0
Жүк	мың.бірл.	410,8	397,6	414,0	428,9	450,1

Транспорт түрі	Өлшеу бірлігі	2014	2015	2016	2017	2018
Локомотивтер	бірл.	1892,5	1803,5	1725	1732	1714
Жолаушылар вагондары	бірл.	2214	2590	2630	2661	2597
Темір жолға тиесілі жүк вагондары	бірл.	60940	59025	56504	54925	54656

Жеке компанияларға тиесілі вагондар	бірл.	71351	73177	72848	75496	80050
Автокөлік құралдары, оның ішінде	мың.бірл.	4533,7	4397,3	4383,2	4382,6	4342,1
Автобустар	мың.бірл.	99,0	97,7	98,7	90,4	89,3
Жүк	мың.бірл.	434,7	443,2	439,2	440,6	404,8

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

2009-2013 жылдары локомотивтердің жыл сайынғы өсімі байқалды, 2013 жылы 2014 жылдан бастап ең жоғарғы мәнге 212,5 бірлік жетті, олардың саны жыл сайын азайып келеді, нәтижесінде 2014-2017 жж. локомотивтердің саны жалпы 150,5 бірлікке қысқарды. 2018 жылы 1746 локомотив болды немесе 2009 жылмен салыстырғанда 62 локомотивке артық.

Темір жолға тиесілі жүк вагондарының ең көп саны 2012 жылы тіркеліп, 2013 жылдан бастап 66 503 бірлікті құрады, темір жолдағы жүк вагондарының саны жалпы 11 375 бірлікке азайды, темір жолға тиесілі жүк вагондарының паркі 2018 жылы 2009 жылға қарай 5 477 вагонға азайды. Олардың саны 36 408 бірлікке өсіп, 2018 жылы 76 045 вагонға жетті. Нәтижесінде, жеке компания жүк вагондарын енді артық темір жолдардың 20 917 вагондар, немесе 37,9%.

2009-2014 жылдар кезеңінде елдегі жолаушылар вагондарының саны азайды, ал 2015 жылдан бастап олардың саны 2 680 бірлікке (2018 ж.) дейін артты. 2014 жылмен салыстырғанда олардың саны 466 бірлікке өсті. Негізгі себебі: іске қосу вагоностроительного зауыты "Тұлпар-Тальго" 2011 ж. жобалық қуаты-жылына 150 жолаушы вагонын жинады. Өндірілетін вагондар Қазақстанның климаттық жағдайына бейімделген. Олардың конструкциялық жылдамдығы сағатына 350 км құрайды. "Біз 2012 жылдан бастап 2015 жылға дейін 436 вагонды шығарған бір келісімшартты жапдық 2016 жылдан бастап бізде жаңа келісімшарт бар, ол бойынша біз 2023 жылға дейін кең шанағы бар 603 вагон шығаруды жоспарлап отырмыз. Бүгінгі таңда олардың 178 бірлігі шығарылды", -деп хабарлады "Тұлпар-Тальго" ЖШС өндірістік директоры Владимир Киселев. Қазақстанның барлық ірі қалалары "Тұлпар-Тальго" зауытының жолаушылар вагондары жүретін жүрдек жолаушылар маршруттарының желісімен байланысты.

2009-2014 жж. автокөлік құстардың өнерінің таңдаулы түрлері, 2014 ж - 4 533,7 мың қайың. жуан. Алайда, 2014 жылдан кейін жыл сайын көлік құралдарының саны 4 382 мыңға дейін қысқарады. Бұл көлік құралдарының тозуымен және халықтың сатып алу қабілетінің төмендеуімен байланысты. Автокөлік санының азаюына қайта өңдеу алымы мен көлік құралдарын алғашқы тіркегені үшін төлем енгізілді. Соған қарамастан, автобустар мен жүктерді қосқандағы көлік құралдарының саны 2018 жылы 2009 жылмен салыстырғанда көп, 1219,6 мың бірлікті құрады.

Қазақстанда ең жоғары табысты көлік түрі жүк теміржол көлігі болып табылады. Оның табысы 2018 жылы екі есеге өсті және 2009 жылғы деңгейге қарағанда шамамен 772,2 млрд. теңгені құрады, бұл жүк автокөлігінің кірістерінен шамамен жеті есе, әуе жолаушылар көлігінің кірістерінен 2,3 есе көп.

7-кесте- Көлік саласының кірістері, млн. теңге

Транспорт түрі	2009	2010	2011	2012	2013
Жолаушылар темір жол көлігі, қалааралық	55775,4	59812,4	66191,5	73110,8	100771,2
Жүк теміржол көлігі	406413,5	496800,0	601466,4	679886,2	687154,9
Автобустармен тасымалдау	34037,0	36672,4	42095,3	51642,0	61102,7
Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау	29502,9	37460,1	48544,3	56151,1	72971,8
Теңіз және жағалау жүк көлігі	6663,7	8130,1	8138,4	7702,7	7504,7
Өзен жолаушылар көлігі	23,3	34,4	34,5	27,3	29,9
Өзен жүк көлігі	252,2	264,3	272,1	291,9	214,3
Кестеге бағынышты және кестеге бағынбайтын әуе жолаушылар көлігінің қызметі	83932,0	100678,9	123471,4	135342,7	148658,9
Кестеге бағынатын және кестеге бағынбайтын әуе жүк көлігінің қызметі	4718,9	6082,7	6288,5	4464,7	5285,7

Транспорт түрі	2014	2015	2016	2017	2018
Жолаушылар темір жол көлігі, қалааралық	91 132,0	82 848,0	89 193,1	-	-
Жүк теміржол көлігі	683 786,7	589 437,8	642 795,8	696 226,2	772 178
Автобустармен тасымалдау	76 006,6	83 836,1	86 322,0	95 592,2	103 217,5
Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау	83 965,8	109 956,6	101 290,7	119632,2	н/д
Теңіз және жағалау жүк көлігі	7 743,1	6 857,8	8 304,4	-	н/д
Өзен жолаушылар көлігі	27,6	19,2	58,3	-	49,9
Өзен жүк көлігі	369,5	328,2	381,7	436,2	407,9
Кестеге бағынышты және кестеге бағынбайтын әуе жолаушылар көлігінің қызметі	175 270,6	177 537,9	227 289,4	290 430,6	337 952,7

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Қазақстанның КЛК маңызды әлеуметтік маңызы бар, өйткені жұмыс орындарын қамтамасыз етеді. 2018 жылы көлік саласы қызметкерлерінің нақты саны 225,6 мың адамды құрады. Көлік және қоймалау саласында жұмыс істейтін бір қызметкердің еңбекақысы 2018 жылы 211,7 мың теңгені құрады. Теңіз және жағалаудағы жүк көлігінде жұмыс істейтін қызметкерлер көлік түрлері арасында ең жоғары жалақы алды (784,4 мың теңге). Олардың соңынан су көлігі (626,6 мың теңге) және әуе жолаушылар көлігі (420,2 мың теңге) қызметкерлері келеді. Өзен жүк және жолаушылар темір жол көлігі

кәсіпорындарының ең төмен ақы төленетін қызметкерлері, жалақысы сәйкесінше 132,8 мың теңге және 170,2 мың теңге.

Тұжырымдар. КЛК салаларының арасында автокөлік көшбасшы болып табылады, оған 2018 жылдың қорытындысы бойынша жүк тасымалының 80% - дан астамы, жолаушылар тасымалының 99,8% - ы, жолаушылар айналымының 87,7% - ы келеді. Алайда жүк айналымы көлемі бойынша автокөлік (29%) темір жол көлігінен едәуір кемеді, өйткені темір жол үлесіне көліктің барлық түрлерімен жүк айналымы көлемінің жартысына жуығы (47,5%) келеді. Сонымен қатар, жүк теміржол көлігі жүк автомобиль немесе әуе жолаушылар көлігіне қарағанда көп табыс әкеледі.

Статистикалық талдау көрсеткендей, Қазақстандағы көлік құралдарының паркі артты. Мәселен, 2018 жылы локомотивтердің саны 2009 жылмен салыстырғанда 62 бірлікке, жолаушы вагондары 373 бірлікке, автокөлік құралдары 1 219,6 мың бірлікке өсті. Жеке компанияларға тиесілі жүк вагондарының саны сол кезеңде 36 408 бірлікке өсті және тек қана темір жолға түсетін жүк вагондарының саны керісінше 5 477 бірлікке азайды.

Қазақстанның КЛК халықты жұмыспен қамту деңгейін арттыруға ықпал етеді. 2018 жылы көлік жүйесінде 225,6 мың адам жұмыс істеді. Ең жоғары төленгендер теңіз және жағалау жүк көлігі қызметкерлері, содан кейін су көлігі, әуе жолаушылар көлігі, темір жол көлігі қызметкерлері болды, ал ең төмен төленгендер өзен жүк көлігі кәсіпорындарының қызметкерлері болды.

1.5. Темір жол көлігінің дамуын кешенді талдау

1997 жылдан бастап Қазақстанның темір жол саласы оны ырықтандыруға, инвестицияларды тартуға, тасымалдардың тиімділігі мен сапасын арттыруға бағытталған реформалау процесінде тұр. Ең ірі ұйым "Қазақстан Темір Жолы" Ұлттық компаниясы" АҚ (ҚТЖ) болып табылады.

Реформалар жылдары ҚТЖ құрамынан бейінді емес қызмет түрлері бөлінді; темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау тарифі инфрақұрылымдық, локомотивтік, вагондық құрауыштар мен жүк және коммерциялық жұмыстар қызметтеріне бөлінген; ЕАЭО мүше-елдердің бірыңғай көлік саясаты шеңберінде қатынас түрлері бойынша жүктерді тасымалдау тарифтері біріздендірілді; жүктердің ұлттық тасымалдаушысы құрылды; жылжымалы құрамды жаңарту, темір жол инфрақұрылымын салу және жаңғырту бойынша мас-штабтық инвестициялық бағдарлама орындалды.; әлеуметтік маңызы бар облысаралық қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдаушыларын субсидиялаудың жаңа тетігі енгізілді; темір жол машина жасау саласы құрылды; логистика және транзиттік мультимодальды тасымалдар жүйесі қалыптастырылды; мемлекеттік реттеуден контейнерлерде жүк тасымалдау, контрейлерлік жөнелтілімдер, бос контейнерлер мен бос фитингтік платформалардың қызметтері алынып тасталды. Сонымен қатар, жүк темір жол тасымалы нарығын қалыптастыру процесі аяқталуда, нарықта инфрақұрылым операторының, ұлттық және жеке жүк пен жолаушыларды

тасымалдаушылардың, вагон операторларының жұмыс істеуін көздейтін саланың жаңа моделі құрылуда.

Артта қалуына қарамастан ҚТЖ бірқатар объективті себептерге байланысты темір жол компанияларының әлемдік көшбасшылардың, өнімділігі локомотив ҚТЖ деңгейден ұқсас көрсеткіштен DB, Union Pacific және УЖД бере отырып, РТЖ және Canadian National-ға жол берді. ҚТЖ магистральдық темір жол желісінің өнімділігі РТЖ, Union Pacific және Canadian National жол беріп, DB және КЖД көрсеткішінен асып түседі. 1995-2015 жж.ЕО темір жол жолаушылар тасымалдарының үлесі 5,7-6,8% шегінде болды, ал ҚТЖ олардың үлесін ұзақ мерзімді перспективада 16-20% дейін жеткізуге ниетті.

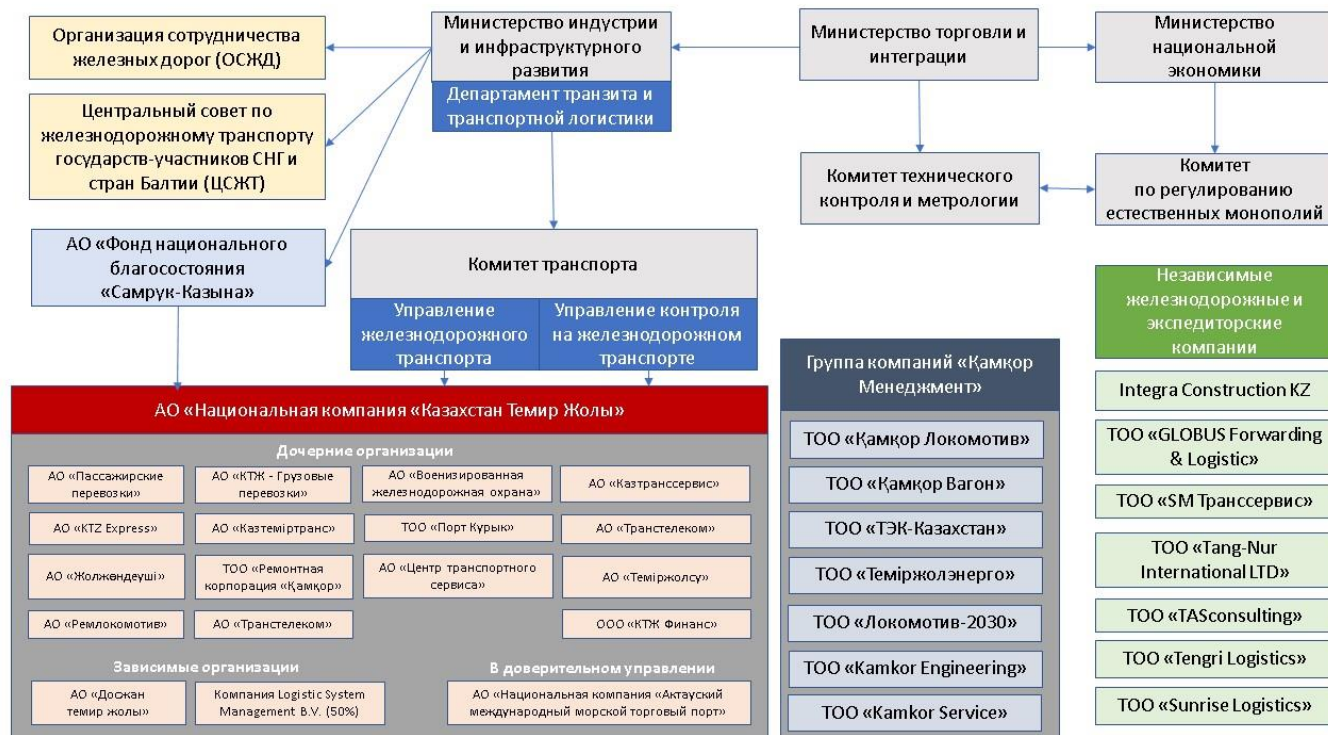
Қызметтің институционалдық шарттарын ескере отырып, ҚТЖ-ның Американдық және еуропалық компаниялармен салыстырғанда төмен рентабельділігі күрделі шығындардың өтелімділігінің ұзақ мерзімі бар мемлекеттік реттеу ерекшеліктерімен, тарифтік саясатпен, инфрақұрылымдық жобаларға салынған инвестициялармен сипатталады. Сонымен қатар, теңге девальвациясы ҚТЖ кредиторлық қарызының өсуіне алып келді.

Вагон нарығында баға конъюнктурасын жақсарту мақсатында 2016 жылы тарифте вагон құраушысын қайта реттеуге және вагондардың электрондық биржасы арқылы вагондарды жалға алу бойынша қызметтерді ұсынуға көшу талпынысы жасалды. Сұраныс пен ұсыныстың ықпалымен вагондарға баға қалыптастыру болжалды. Ол үшін 2016 жылдан бастап Қазақстанда нарықтық бағаны белгілеуге және вагондарды алудың ашықтығын қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін RailCommerce компаниясының "вагондар биржасы" бірегей электронды сауда алаңы ашылды. Қалаушылар ұйымдастыру, жүкті тасымалдауға немесе тапсыру тиімді вагондар. Алаңға елдің жылжымалы құрамының "KTZ Express" АҚ (100% акционер "ҚТЖ "ҰК" АҚ болып табылады), "Қазтеміртранс" АҚ, "Транко" АҚ, "Богатырь Транс" ЖШС, "Исткомтранс" ЖШС және т.б. ірі меншік иелері шықты. Вагондарды тасымалдауға сатудан басқа биржа әртүрлі сервистерді ұсынды: теміржол тарифін төлеу және бөлу, пайдаланылмайтын жолдарда вагондардың тұруы, жылжымалы құрамды жөндеу және т. б. Жалпы, RailCommerce компаниясының "вагондар биржасы" электрондық сауда алаңы жүк тасымалдау саласындағы бизнес проблемаларын шешуге, нарықтың барлық қатысушыларының: вагондар иелерінің, жүк базасы иелерінің, темір жол әкімшіліктерінің өзара іс-қимыл жасауын жолға қоюға көмектеседі деп күтілді.

Алайда, бұл схема іс жүзінде құлап кетті. Биржа вагондарды құрды бірқатар проблемаларды жүк жөнелтушілер үшін. Атап айтқанда, олар тіркелген құны бар жүк алушылар алдындағы шарттық міндеттемелерге байланысты вагондарды жалға алу сауда-саттығына қатысуға мүмкіндігі болмады. Бір ай ішінде 1-ден 4 вагонға дейін талап етілген тауарларды тасымалдау мүмкін болмады. Бұл биржа сауда-саттық өткізуге 5 вагонның ең аз өтінімінде және тек белгілі бір маршруттарға рұқсат беруімен байланысты болды. Тасымалдаушылар арасында бәсекелестіктің болмауы оларды жылжымалы құрамды жаңғыртуға және көрсетілетін қызметтердің сапасын

арттыруға ынталандырмады. Қазіргі уақытта биржадағы ұзақ мерзімді жалға берілген барлық вагондарды қайтару жұмыстары жүргізілуде. Жүк жөнелтушілер үшін қолайлы баға бойынша жылжымалы құрамның барлық паркін іске қосу, сондай-ақ жүк жөнелтушілер үшін вагондарды алу бойынша кепілдіктерді қамтамасыз ету жөнінде пәрменді шаралар әзірлеу қажеттілігі болды.

Мемлекеттік басқару (сурет. 1). Темір жол көлігінің ҚФБ-дағы уәкілетті орган ИИДМ Көлік комитеті болып табылады. Стандарттарды әзірлеу тақырыптарын тасымалдау қауіпсіздігін техникалық бақылау және қадағалау функцияларын ИИДМ Техникалық реттеу және метрология комитеті орындайды. Табиғи монополиялар, реттелетін нарықтар және бәсекелестікті дамыту саласындағы реттеуді ҰЭМ ТХКБ алып отыр. Компанияларды басқаруды олардың акционерлері немесе құрылтайшылары жалпы жиналыстар, директорлар кеңестері немесе байқау кеңестері арқылы жүзеге асырады. Мәселен, магистральдық темір жол желісін, жүк және жолаушылар тасымалдаушыларын, көлік-логистикалық компанияларды, Құрық порты мен қаржы ұйымдарын біріктіретін ҚТЖ компаниялар тобының акционері "Самұрық-Қазына" АҚ (100%) болып табылады. ҚТЖ "Халықаралық теңіз сауда порты" Ұлттық компаниясы" АҚ сенімді басқаруына берілді. Реформалардың нәтижесінде "Қамқор Менеджмент" компаниялар тобы, кірме жолдардың, вагон және локомотив жөндеу депосының, ағымдағы ағытпалы жөндеу пункттерінің, вагондардың, локомотивтердің иелері, жүк және жолаушылар мен терминалдардың тасымалдаушылары пайда болды.



Дереккөз: зерттеу авторлары құрастырды

1-сурет-Қазақстанның темір жол саласын басқару жүйесінің Блок-схемасы

Темір жол саласын одан әрі дамытудың, сондай-ақ әлемдік көлік жүйесіне тиімді кірігудің басты шарттарының бірі Нормативтік құқықтық базаны

жетілдіру, оның ішінде оларды халықаралық заңнама мен стандарттармен үйлестіру болып табылады. Қазіргі уақытта көлік қызметі ҚР темір жол көлігі саласындағы нормативтік құқықтық актілеріне сәйкес көрсетіледі. ҚТЖ өндірістік-техникалық процестері 1200-ден астам нормативтік-техникалық құжаттарды регламенттейді. Алайда стандарттаудың келісілген жүйесі жоқ, бұл нормалар, талаптар мен стандарттар санының бақыланбайтын өсуіне, сондай-ақ олардың қайталануына әкеп соғуы мүмкін. Қолданыстағы нормативтік техникалық құжаттама жүйесі ХТЖ шаруашылық қағидаты бойынша қалыптастырылды және салада жүргізілген қайта құрылымдауға сәйкес келмейді, өйткені бірыңғай темір жол шаруашылықтарының қызметін реттеу үшін құрылған және экспедиторлар мен жылжымалы құрам операторларының рыногының қалыптасуын ескермейді. Бұл тәуекелдер функциясына мемлекетаралық стандарттарды әзірлеу, оларды халықаралық және өңірлік станциялармен үйлестіру жөніндегі жұмыстарды жүргізу, халықаралық және өңірлік стандарттарды, сондай-ақ мемлекеттердің ұлттық стандарттарын қолдануға жәрдемдесу кіретін ККМ 524 "Темір жол көлігі" Стандарттау жөніндегі мемлекетаралық техникалық комитетін барынша азайтуға арналған.

ЕО тәжірибесін талдау көрсетіп отырғандай, реформаларды жүргізгеннен кейін тиімді холдингтер түрінде тік интеграцияланған, көпфункционалды теміржол корпоративтік құрылымдары құрылды. Соңғы уақытта әлемдік сараптамалық қоғамдастық темір жол саласын тік бөлу ел экономикасы мен темір жол көлігіне теріс әсер ететінін мойындайды. Мұны Қазақстанда саланы одан әрі реформалау кезінде ескеру қажет.

Тарифтік реттеу. Заңнама нормаларына сәйкес ҚТЖ табиғи монополия субъектісі болып табылады және оның қызметі мемлекет тарапынан қатаң реттеуге жатады. Магистральдық темір жол желісі қызметтері үшін төлем мөлшерін маған КРЕМЗК бекітеді. "Локомотивтік тартым", "жүк және коммерциялық жұмыс" темір жол тарифінің құрамдастары әлеуетті бәсекелестік секторға жатады, бірақ қазіргі уақытта мемлекетпен қоғамдық маңызы бар нарықтардың қызметтері ретінде реттеледі. Заңнамаға жүктерді контейнерлермен тасымалдау; жалдау және вагондармен операция жасау; жүктерді контейнерлермен, контрейлерлік жөнелтілімдермен тасымалдау; бос контейнерлер мен бос фитингтік платформаларды тасымалдау кезінде магистральдық темір жол желісі (МТЖ) қызметтерінің құнын қайта реттеуді қамтамасыз ететін өзгерістер мен толықтырулар енгізілді. Сонымен қатар, МТЖ-ға жүктерді жеке тасымалдаушыларға жіберу үшін қолайлы жағдайлар жасалған. Алайда адал бәсекелестіктің жүйелі мәселелері шешілмеген.

Мемлекеттік бюджетте әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша жолаушылар тасымалдарын субсидиялауға, сондай-ақ жүк вагондарын жаңарту кезінде кредит ставкасын субсидиялауға қаражат көзделеді.

Кәсіпорындардың темір жол көлігі қызметтерінен кірістер 2018 ж.т. 874,9 млрд. теңгені құрады, оның ішінде жүк тасымалдаудан 771,6 млрд. теңге және жолаушылар тасымалынан 103,3 млрд. теңге. Темір жол тарифі тасымалдауға төлемге қабілетті сұранысқа байланысты. Қазақстандағы жүк тасымалдау

тарифтері жүктің түріне байланысты сараланған. Сараланған тариф белгілеуді жүктің түріне байланысты темір жол компаниялары нарықтың әртүрлі жеке модельдері кезінде: тігінен интеграцияланған монополия кезінде және бірнеше тасымалдаушымен модельдер кезінде қолданады. Тарифтерді саралау Еуропа, АҚШ, Канада, Қытай, Үндістан және Қазақстанның басқа серіктес елдерінде, соның ішінде ЕАЭО бойынша қолданылады. Қазақстанда қалыптасқан жүк түрлері бойынша тасымалдауға арналған тариф салалардың бәсекеге қабілеттілік мәселелерін, әлеуметтік аспектілерді және басқа да факторларды ескереді. Жаппай жүктерді тасымалдау үшін Қазақстандағы темір жолдардың көліктің басқа түрлері түрінде бәсекелестік баламасы жоқ екенін ескеру қажет.

Алайда тарифтік реттеудің қолданыстағы нормалары мен ережелері негізгі қорларды жаңарту мен жаңғыртуға инвестициялауды қоса алғанда, темір жол саласының даму үшін жеткілікті рентабельділігін қамтамасыз етпейді. Темір жол тасымалдарына арналған тарифтерді қалыптастыру жүйесі іс жүзінде 2003 ж. бастап ҚТЖ жоспарлы-шығынды жолаушылар тасымалын және әлеуметтік маңызы бар жүктерді (көмір, астық, ауыл шаруашылығы өнімдері, азық-түлік және т. б.) тасымалдауды жүзеге асыруға мәжбүр. Жүк, сондай-ақ табысы төмен жүктер есебінен жоғары тауарлар есебінен жолаушылар тасымалдарын тоғыспалы субсидиялаудың қалыптасқан практикасы тариф белгілеуге дұрыс тәсіл болып табылмайды. Жүк тасымалдарының жекелеген санаттары мен түрлері бойынша тарифтерді саралау олардың төлем деңгейі-өміршендігіне байланысты тұтынушыларға сайлау тәсілін жүйелі түрде қолданудың нәтижесі болды. Жүктердің жекелеген түрлеріне және қатынас түрлеріне арналған преysкуранттың тарифтік ставкаларын индекстеу коэффициенттері де таңдап белгіленеді. Нәтижесінде Тарифтердің әділетсіз арақатынасы қалыптасады, бұл фитинг платформаларда және мамандандырылған жылжымалы құрамда жүк тасымалының қымбаттауына әкеледі.

Екінші жағынан, Қазақстанда "қымбат" жүктерге (мұнай, металдар) және "арзан" жаппай жүктерге (кен, көмір, астық) тарифтерді теңестіру тау-кен металлургия кешені жүктерінің темір жол тасымалының орташа есеппен екі еседен астамға және көмірдің 2,3 еседен астамға қымбаттауына алып келуі мүмкін. Нәтижесінде "арзан" жүктерді жүк жөнелтушілерге арналған тариф едәуір жоғарылауы мүмкін, ал "қымбат" жүктерді жүк жөнелтушілер сәл ұтады, өйткені мұнай темір жолға қарағанда труба сымдары бойынша көп тасымалданады. Бұл жағдайда тау-кен металлургия кешені мен ауыл шаруашылығы темір жол тарифі есебінен қымбаттаған сыртқы нарықтарда өз өнімдерін өткізу проблемасына тап болады. Мұндай жағдайды болдырмау үшін Ұлттық экономика министрлігі 1990 жылдан бастап кросс-субсидиялау практикасын іске асырады, бұл тау-кен металлургия кешені мен ауыл шаруашылығын дамыту үшін қолайлы жағдайлар жасайды, бірақ темір жол көлігі үшін тарифте құруда қиындықтар туғызады.

Қазақстанда әлі күнге дейін республикалық немесе жергілікті бюджеттен дотациялар белгілей отырып, тарифтерді қалыптастырудың неғұрлым ашық

және теңгерімді жүйесіне көшу жоспарланбаған. Нәтижесінде тарифтермен жағдай нарықта жеке тасымалдаушылардың, вагондар операторларының және т. б. пайда болуын есепке ала отырып, көбірек шатасады.

2019 жылғы 15 наурызда Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті және тұтынушылардың құқықтарын қорғау Комитетінің көпшілік тыңдауларында теміржол жүк тасымалы тарифтерінің өзгеруі қаралды. 2019 жылдың 1 сәуірінен бастап темір жол көлігімен жүк тасымалдау және локомотивтік тартқыш қызметтерінің бағасын көтеру көзделіп отыр. Тарифті өзгерту қажеттілігі тараптық ұйымдардың локомотивтерге сервистік қызмет көрсету бойынша шығыстардың ұлғаюымен, тасымалдау процесіне қатысатын қызметкерлердің еңбекақысының артуымен, отын-энергетика ресурстары құнының өсуімен байланысты болды. Әсерін бағалау үшін тарифтердің өзгеруінің құрайтын көліктік АҚ "ҚТЖ - Жүк тасымалы" талданып, бағаның негізгі өнімі қаралды. Келесі жүктер бойынша өнімді өткізу бағасындағы көліктік құрамдауыштың үлесі: темір кені-2%, Көмір - 3,4%, астық - 3,3%, ұн - 2,5%, мұнай өнімдері - 2,4%, кара металдар - 1,8% құрайды. Компанияның орындалған есептері бойынша жүктерді тасымалдауға арналған тарифтер деңгейінің өзгеруі жүк бағасындағы көлік құраушысының өзгеруіне шамалы әсер етеді және орташа есеппен 0,3% құрайды. ҚР ҰЭМ Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті және тұтынушылардың құқықтарын қорғау комитеті "ҚТЖ-Жүк тасымалы" АҚ хабарламасын қарағаннан кейін жаңа тарифті 7,7%-ға көтерумен келісуден бас тартты. Соңғы рет осы тариф тасымалдаушы компания 2018 жылғы 1 сәуірде 4,9%-ға өсті.

Тариф құрудың басқа проблемасы әлеуметтік маңызы бар объектілерді салу және пайдалану бюджет қаражаты есебінен емес, ҚТЖ өз қаражаты есебінен толық немесе ішінара қаржылан-дырылатын әлеуметтік жүктеме болып табылады.

Табиғи монополиялар саласын, оның ішінде ҚТЖ барынша қайта реттеу үшін ЭЫДҰ елдерінің үлгісі бойынша тәуелсіз салалық реттеу институтын енгізу қажет. БЭЖ-ге мүше мемлекеттердің монополияға қарсы заңнамасын жетілдіруді және жақындастыруды жалғастыру керек. 2018 жылдың 1 қарашасынан бастап жеке маршруттарда жеке ло-комотивтері мен вагондары бар жеке теміржол тасымалдаушылары пилоттық режимде жұмыс істей бастады.

Техникалық реттеу. Жол саласын техникалық реттеу саласында стандарттау мәселелері стандарттау жөніндегі корпоративтік басқару органдарының болмауы себептері бойынша стандарттау деңгейіне шығарылмаған; темір жол саласының стандарттарын әзірлеу тәжірибесінің жеткіліксіздігі; нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық құжаттардың бірыңғай ақпараттық базасының болмауы; техникалық реттеу мәселелері бойынша қызметкерлердің біліктілігінің жеткіліксіз артуы. Халықаралық келісімдерге және Қазақстанның ЕАЭО-ға қатысуына байланысты темір жол желісіне, жылжымалы құрамға, оларды өндіруге, күтіп-ұстауға, пайдалануға және жөндеуге, сондай-ақ қосалқы бөлшектерге

қойылатын техникалық талаптар ТЖЫҰ, ТЖОК және ЕЭК ережелерімен, басшылықтарымен және нұсқаулықтарымен реттелуі тиіс. БЭЖ техникалық регламентінің талаптарына сәйкес қауіпсіздік бойынша бекітілген стандарттарға қарамастан, ИИДМ уәкілетті мемлекеттік орган ретінде қауіпсіздік бойынша инспекциялық аудит жүргізуді кейінге қалдырады. ЕАЭО сертификатталған мамандарының жеткілікті саны болған жағдайда Қазақстанда қауіпсіздікті қамтамасыз етуді сертификаттау нарығы құрылмаған. Қауіпсіздік бойынша нормативтік талаптардың болмауы сертификаттарды алуға және инспекция және техникалық аудит органдарының қосалқы ғимаратында қызығушылықтың нашарлауына себепші болады. ЕАЭО техникалық регламентінің талаптарын енгізу мерзімін одан әрі ауыстыру қазақстандық сертификаттау нарығында ресейлік мамандардың қызмет көрсетуінің үстемдігіне әкелуі мүмкін. ТМД-ға мүше мемлекеттердің темір жол көлігінде интероперабельділік бағдарламалары іске асырылуда, бұл барлық стандарттардың өзара қолайлылығын қамтамасыз етеді. ЕАЭО аясында техникалық стандарттар бойынша толық интероперабельдікке қол жеткізілді. Мысалы, мүгедектерге бейімделген вагондарға қатысты еуропалық стандарттарды қолданудың үздік тәжірибесін енгізуге ерекше назар аудару керек. Стандарттаудың корпоративтік жүйесін құру халықаралық стандарттарды ҚТЖ тәжірибесіне енгізуді қамтамасыз ету, ЕАЭО және "Бір белдеу - бір жол" Қытай бастамасының аясында Қазақстанның мүдделерін қорғауды, сондай-ақ Қызмет көрсету сапасын арттыруды қамтамасыз ету.

Жолаушылар тасымалы қамтиды барлық облыстық орталықтар бойынша жүзеге асырылады 139 бағыттар, оның ішінде 57 облысаралық маршруттар, 82 облысшілік маршруттар. 2018 жылы темір жол көлігімен барлығы 22,8 млн. адам тасымалданды, ал 2008-2018 жылдары жолаушылар айналымы 14,13 млрд. - дан 18,51 млрд. пкм-ға дейін немесе 31% - ға өсті.

Қазіргі уақытта "жолаушылар тасымалы" АҚ құрылымына төрт филиал ("Оңтүстік", "Батыс", "Солтүстік" және "Экспресс") және екі еншілес компания ("Қала маңы тасымалы" АҚ, "Вагонсервис" АҚ) кіреді. "Жолаушылар тасымалы" АҚ компаниялар тобы 13 мың қызметкерді, оның ішінде поезд бригадаларының 5 мыңнан астам қызметкерлерін тарта отырып, 117 бағыт бойынша жолаушылар тасымалын қамтамасыз етеді. Ұлттық тасымалдаушы вагон паркі 2029 вагоннан тұрады, оның ішінде 670 вагон "Тұлпар-Тальго" ЖШС, қалған ресейлік, қытай, неміс вагондары - 80, 90, 2000 жылдары шығарылған. Жылжымалы құрамның тозуы 47% құрайды. Ескі вагондар маршруттарда жүруде және оларға жылына екі рет техникалық қызмет көрсетеді.

"Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы шеңберінде көлік инфрақұрылымын сәулелік қағидат бойынша дамытуды және ел өңірлерін ықпалдастыруды көздейтін [8, 9] жүрдек жолаушылар қозғалысы бағдарламасы іске асырылды. 2012 жылға дейін тек екі жедел хабарлама әрекет етті. Өткен жылдары тағы да 12 жүрдек маршрут пайдалануға берілді. Нәтижесінде барлық облыс орталықтары мен ірі қалалар жүрдек жолаушылар маршруттарының

желісімен байланысты. Сонымен қатар, жүрдек пойыздардың қызметтеріне халықтың баға қол жетімділігі қамтамасыз етілді. Халықтың әлеуметтік осал топтары үшін (соғыс ардагерлері мен қатысушылары, зейнеткерлер, студенттер, мүгедектер, көп балалы аналар) арнайы жеңілдіктер бағдарламалары және тарифтерді динамикалық басқару жүйесі жұмыс істейді. Бұл халықтың ұтқырлығының өсуіне және 2017 жылы 2,5 млн. адам, 2018 жылы шамамен 3 млн. адам тасымалданған жүрдек пойыздарға сұраныстың артуына ықпал етеді.

2019 жылы Қазақстанда «Talго» вагондарының өндірісі тоқтатылды, испан «Talго» компаниясымен шарт бұзылды. "Жолаушылар тасымалы" АҚ жаңа испан вагондарын сатып алуға ниетті емес. Бұл бір испан вагонына сервистік қызмет көрсету жылына шамамен 60 мың еуроны құрайды. Қабылданған уағдаластықтар шеңберінде шамамен 670 испан вагонына қызмет көрсету туралы сөз болып отыр, бұл шығындардың эскалациясына әкелуі мүмкін, өйткені вагондарға қымбат сервистік қызмет көрсету "Жолаушылар тасымалы" АҚ үшін шығынды туындатады. Егер бұл мәселені ҚТЖ шеше алмаса, мемлекет тарапынан қолдау қажет болады.

2018 жылдың қыркүйек айында "Трансмашхолдинг" АҚ компаниялар тобы (Ресей) ҚТЖ-дан "Тұлпар-Тальго" вагон құрастыру зауытын сатып алды. Бұдан бұрын "Тұлпар-Тальго" бірлескен кәсіпорны құны 60 млн. доллар болатын жолаушылар вагондарын шығаратын және оларға техникалық қызмет көрсететін болады. Зауыттың қуаты жылына әртүрлі кластағы 150 вагонды өндіруге есептелген (200 км/сағ дейінгі жылдамдықпен пайдалануға арналған, плат-Talgo 250 нысаны, РФ-да бас вагонсыз аналогы "Стриж"брен-үйі үшін пайдаланылады). Сегіз жыл ішінде 400-ден астам вагон шығарылды (жылына орта есеппен 50 вагон).

"Тверь вагон жасау зауыты "ААҚ ("Трансмашхолдинг" АҚ) мен" Тұлпар-Тальго" ЖШС арасындағы шарттың талаптары бойынша 2019 жылы 63 вагон жиынтығы дайындалып, Қазақстанға жеткізілді. Вагондар қазіргі заманғы қауіпсіздік пен жайлылық талаптарын ескере отырып, 54 жатын орынға және жабдыққа есептелген. ҚТЖ вагондарды құрастыруға "Тұлпар-Тальго" зауытын орындауға қойды. Соның арқасында 2019 жылы жаңа вагондар 47 бағыт бойынша іске қосылған, олардың 37 - і әлеуметтік маңызы бар және мемлекет субсидиялайды, ал қалған 10-ы - коммерциялық бағыттар. Осылайша, әрбір құрамға үш-төрт жаңа вагон қосылды. Олар қазірдің өзінде Нұр-Сұлтан - Сарыағаш, Алматы - Шымкент, Алматы - Маңғыстау, Бейнеу - Маңғыстау бағыттары бойынша пойыздардың құрамында жүруде. Бір Тверь вагоны шамамен 350-400 млн. теңге тұрады.

"Жолаушылар тасымалы" АҚ Даму стратегиясының маңызды бағыттарының бірі жолаушылар вагондарының тапшылығын шешу болып табылады. Вагондардың санына ғана емес, сапасына да ерекше мән беріледі. Ұлттық тасымалдаушының алдында жолаушылар поездарында вагондарды жарақтандырудың жаңа стандартын енгізу міндеті тұр. Қазіргі уақытта вагондарды жөндеу кестесі әзірленді, вагон паркін кезең-кезеңмен жаңарту жүргізілуде. Стратегия аясында алдағы он жылда 1200 жаңа вагон (жыл сайын 100-ден астам вагон) са-

тып алу жоспарлануда.

"Жолаушылар тасымалы" АҚ-да қандай да бір жеткізушімен вагондармен қамтамасыз етудің ұзақ мерзімді уағдаластықтары жоқ. 2019-2021 жылдары" Жолаушылар тасымалы " АҚ 146 жолаушылар вагонын ашық тендер негізінде сатып алуды көздеп отыр, ол 2020 жылдың басында вагондардың түрлі өндірушілердің қатысуымен өткізілетін болады. Тендер "Жолаушылар тасымалы" АҚ Вагондардың техникалық ерекшелігін, олардың санын, техникалық жарақтандырылуын, жайғастырылуын және басқа да параметрлерін анықтауға мүмкіндік береді. Қазақстанның вагон өндірісін оқшаулаудың жоғары деңгейі шарттардың бірі болуы мүмкін.

Жеткізушілерге қатысты әрі қарай шешімдер қабылдау және вагондарға сервистік қызмет көрсету кезінде басты сәттер ретінде, біріншіден, қазақстандық тұтынушы "Талыго" қазіргі заманғы вагондарын оң қабылдады, екіншіден, Қазақстанда жүрдек тасымалдарға деген қажеттілік бар және оларды кеңейту қажет, үшіншіден, "Трансмашхолдинг" АҚ-мен мұны істей алмайды, өйткені олардың вагонның конструкциясы барлық басқа және испан вагондарынан айтарлықтай ерекшеленеді.

Жүк тасымалы. Темір жол көлігі көліктің басқа түрлерін пайдалану үшін сұраныс икемді емес, жаппай жүктерді тасымалдау қызметтері бойынша басым. Бірақ ұсақ партиялы жүктерді 500 км дейінгі қашықтыққа тасымалдау кезінде темір жол автокөлікпен жол береді. Автокөліктің бәсекеге қабілеттілігінің негізгі себебі әртүрлі жағдайларды пайдалана отырып, сандық ақпаратқа қол жеткізу, тасымалдарды ресімдеудің қарапайымдылығы мен жылдамдығы, еркін баға қалыптастыру болып табылады.

2018 жылы темір жол тасымалдары барлық қатынас түрлері бойынша: республикалық қатынаста 11,6% - ға, экспорттық қатынаста 11,2% - ға, импорттық қатынаста 15% - ға және ең көп дәрежеде транзит 23% - ға өсті. Темір жол көлігімен барлығы 397,7 млн. тонна жүк тасымалданды. Жүк тасымалының басым бөлігі (58,1%) ел ішінде орындалған. Экспорттық бағыттағы тасымалдар (30,3%) негізінен Ресей мен Қытайға бағдарланған. Транзиттік және импорттық бағыттарға тиісінше 5,6% және 6% шағын үлес тиесілі. Темір жол көлігінің жүк айналымы он жылда 31,6% - ға артты.

Транзиттік тасымалдар. Транзиттік тасымалдардың едәуір үлесі темір жол көлігіне тиесілі, бұл жоғары өткізу қабілеттілігіне, қозғалыс тұрақтылығына және автокөлікпен салыстырғанда өзіндік құны төмен болуына байланысты. Сонымен қатар, елдің географиялық жағынан тиімді орналасуы мен бес халықаралық көлік ко-ридорларының болуы да рөл атқарады.

2017 жылы ЕО ҚХР бағытындағы тасымалдау көлемі 2011 жылғы деңгейден 200 есеге дерлік асып, 201 мың ЖФБ құрады. Ресей-Орталық Азия-Қытай бағытында және басқа да бағыттар транзиттік контейнерлік тасымалдардың көлемі 147 мың ЖФБ құрады. Қытай Кавказ/Түркия (Оңтүстік Еуропа) бағытында 0,3 мың ЖФБ тасымалданды. Бұл 2016 жылғы деңгейден 42% - ға артық. Еуропадан Қытай бағытында кері тиеу 60% деңгейінде қамтамасыз етілген.

2018 жылы Қазақстан аумағы арқылы 19 млн. тонна транзиттік жүк тасымалданды. Қытаймен шекаралық өткелдер арқылы контейнерлерді тасымалдау көлемі 593,7 мың ЖФБ жетті, бұл 2017 жылға қарағанда 41% - ға артық. ҚТЖ кіріс құрылымындағы транзиттен түскен кіріс үлесі біртіндеп 30% - ға жетті. ҚХР үкіметінің қолдауымен Қазақстан арқылы жүк жөнелтуді жоспарлау бойынша Қытай провинцияларымен өзара іс-қимыл тетігі әзірленді. 2018 жылы Қытайдың негізгі провинциялары мен темір жолдарымен Еуропа мен Иран бағыттарында 320 мың контейнерді қамтамасыз ету бойынша келісімдер жасалды. Қытай мен Еуропа арасындағы құрлықтағы қатынастағы Қазақстанның үлесі 70% - ға жетті, ал Транссібір маршрутының үлесі 30% - ға жетті.

Транзиттік тасымалдарды одан әрі ұлғайту үшін шартты ұзындығы 80 вагонға жететін ұзын құрамды контейнерлік поездарды өткізу технологиясы енгізілді. Бұл инфрақұрылым мүмкіндіктерін, жылжымалы құрамды, локомотив паркін, теміржол учаскелерінің өткізу қабілетін тиімді пайдалануға мүмкіндік береді. Контейнерлік тасымалдарды дамыту транзиттік және мультимодальды көліктік-логистикалық қызметтер сегментінде өсуді көздейтін ҚТЖ стратегиясының негізгі бағыты болып табылады.

Негізгі өндірістік активтердің жай-күйі. Темір жол көлігінің проблемаларына инфрақұрылымның көп бөлігінің нашар жағдайы, темір жолдардың 70% - ға электрлендірудің болмауы, 65% - ға жететін вагондар мен локомотивтер паркінің жоғары тозуы жатады. Бұл проблемалар жаңа технологияларды енгізуді кідірту және темір жолдардың техникалық жай-күйін жақсарту қаупімен қатар жүктер мен жолаушыларды тасымалдау көлемінің төмендеуіне алып келуі мүмкін. Қазіргі уақытта темір жол көлігінің жылжымалы құрамына 1,7 мың электровоздар мен тепловоздар локомотивтері, 291 автомотрис, 2,7 мың жолаушы вагондары, 28 багаж вагондары, 129,4 мың жүк вагондары кіреді. Темір жолдардың өндірістік активтері экономиканың жүктер мен жолаушыларды тасымалдаудағы қажеттіліктерін ескере отырып қалыптастырылған.

2008 жылдан бастап негізгі активтерді жаңғырту және жаңарту жөніндегі инвестициялық бағдарлама жүзеге асырылуда. 2010-2018 жылдары 5,5 мың км астам жолды күрделі жөндеу және жаңғырту бойынша жұмыстар орындалды. Елімізде шамамен 900 Локомотив, 41 мыңнан астам жүк вагоны, 1,4 мыңнан астам жолаушылар вагоны жаңартылды. Жылжымалы құрамды жаңарту мақсатында Thalgo, Alstom, General Electric әлемдік көшбасшылар компанияларымен әріптестікте Қазақстанда жолаушылар вагондарын, локомотивтерді, рельс-арқалық өнімдерін шығаратын зауыттар салынып, іске қосылды. Нәтижесінде кезінде-нятых шараларын тозуы өндірістік активтердің ҚТЖ 2008-2017 жылдар бойынша локомотивке төмендеді 78% - дан 67% - ға дейін, жүк вагондары бойынша 71% - 47% - ға дейін, жолаушы вагондары бойынша 85% - дан 46%. Қабылданған шараларға қарамастан, ҚТЖ негізгі активтерінің тозу деңгейі әлі күнге дейін рұқсат етілген нормаға дейін жеткізілмеген.

Қазақстанда жылжымалы құрамды жөндеу нарығы құрылды, онда ҚТЖ, Комкор және жеке кәсіпорындар жөндеудің барлық түрлерін орындайды. Сондықтан техникалық жай-күйіне, жөндеуді уақтылы жүргізуге, қосалқы бөлшектер мен жөндеудің сапасына сервистік компаниялар жауапты болуы тиіс. ҚТЖ-ны қоса алғанда, тасымалдаушыларға сервистік қызмет көрсетуге көшумен техникалық жарамды жылжымалы құрамның магистральдық темір жол желісіне жіберілуін бақылау қалады.

Ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру нәтижесінде Жетіген-Қорғас, Өзен Түркіменстан, Жезқазған - Бейнеу, Арқалық Шу-Баркөл, Боржақты Ерсай теміржол желілерін пайдалануға беру; Алматы - Шу учаскесінде екінші жол салу; Құрық портында темір жол өткелін коммерциялық пайдалану басталды; "Қорғас - Шығыс қақпасы" АЭА инфрақұрылым объектілері мен құрғақ порт салынды; "Нұрлы Жол" вокзал кешені мен астаналық әуежайдың жолаушылар терминалы пайдалануға берілді. ҚТЖ жүзеге асырылған жобалардың инвестициялық портфелі 3,1 трлн. теңгені құрады. теңге. Мемлекеттің қатысу үлесі олардың құрады 813 млрд. теңге (26,2%), яғни әр бір теңгені салынған мемлекет, ҚТЖ үкіметтің шамамен 3 теңге өз инвестициялар және бұл тарифке жүктеме!

Энергия тиімділігі. Темір жол көлігі энергия ресурстарының ірі тұтынушысы жыл сайын елімізде өндірілетін дизель отынының 30% - ға жуығын және электр энергиясының 4% - ын жұмсайды. Қазіргі уақытта пойыздардың тартуына энергияның 94% - ға дейін, ал инфрақұрылымға 6% - ға дейін жұмсалады.

Темір жол көлігі Қазақстанның КЛК-нің неғұрлым экологиялық саласы болып табылады, бұл энергетикалық ресурстар шығыстарының төмен үлес салмағының және дизельді тартумен салыстырғанда ең аз лақтырындылармен ілесіп жүретін жүру бойынша электр тартымын қолдануды кеңейтудің есебінен қол жеткізіледі.

2013 жылы ҚТЖ-да 2020 жылға дейінгі кезеңге арналған энергия үнемдеу бағдарламасы бекітілді, оның негізгі мақсаты тасымалдау процесін толық және сенімді энергетикалық қамтамасыз ету, отын-энергетикалық ресурстардың меншікті шығынын азайту болып табылады.

Қызметтің экологиялық аспектілері. Темір жол көлігінің қоршаған ортаға теріс әсері автомобиль көлігімен салыстырғанда аз болса да, дизель күш қондырғылары бар тепловоздар атмосфераға теріс әсер етеді, өйткені пайдаланылған газдарда көмірсутектер, көміртегі, азот, күкірт оксидтері, қатты ластанушы заттар бар.

Темір жол көлігімен байланысты атмосфераға ластанушы заттар шығарындыларының тұрақты көздерінен табиғатқа үлкен зиян келтіреді. Жол техникасы объектілерінің, тепловоздардың қозғалтқыштары отынды жағу кезінде пайдаланылған газдардың құрамында күкірт, көміртек, азот, альдегид оксидтері бөлінеді. Темір жол шаруашылығы объектілерінде технологиялық процестерде пайдаланылған су зиянды қоспалармен ластанады. Локомотив және вагон депосы бар темір жол станциялары қатты қалдықтардың пайда болу

және шоғырлану көзі болып табылады. Ластаушылар тізімінде мұнай мен мұнай өнімдері, отын қалдықтары, майлау материалдары басым.

Поездар қозғалысы кезінде шу мен діріл адамға елеулі әсер етеді. Поездың шуы локомотив пен вагондардың шуынан тұрады. Тепловоздардың жұмысы кезінде ең үлкен шу қозғалтқыштың шығару құбырында байқалады, онда дыбыс қысымының деңгейі 100-110 дБА жетеді. Тіпті шеткі жолдың осінен 50 м қашықтықта да тепловоздың сыртқы шуы 83-89 дБА құрайды. Қарқынды шу локомотив, вагон депосын жасайды.

Депоға локомотивтер үшін құрғақ құм дайындау, оны тасымалдау, тепловоздарға тиеу әуе ортасына шаңның бөлінуімен сүйемелденеді. Лак-бояу жабындарын жағу атмосфераға еріткіштердің буларын, бояудың аэрозолын бөлумен сүйемелденеді. Еріткіштерді, шпатлевкаларды, грунтовокларды, лактарды, эмальдарды пайдалану кезінде ауаға түсетін булар 10-нан 150 мг/м³-ге дейінгі концентрацияда ацетон, бензол, ксилол, бутил спирті, формальдегидті қамтиды. Жылжымалы құрамды жуу кезінде ауаға шаң 1,5-20 мг/м³ дейін, натрий карбонаты 1,0 - 5,0 мг/м³ дейін бөлінеді.

Сервистік қызметтер нарығы. Магистральдық темір жол желісі монополиялық секторға бөлінген, ал тасымалдау, операторлық және басқа да қызмет нарықтық жағдайда. МТЖ базарда жұмыс істейтін ұлттық тасымалдаушыға және басқа тасымалдаушыларға қызмет көрсетуге, диспетчерлік басқарумен және МТЖ басқа да қызметтерін көрсетумен айналысуға арналған. Бірақ басты проблема осы нарықта адал бәсекелестік үшін институционалдық жағдайлардың жоқтығынан тұрады, өйткені дифференциация және тарифтерді кроссубсидиялау бар. Бірыңғай заңды тұлға шеңберінде бұл ақталды, ал бәсекелестік нарық жағдайында бизнес өзіне тек шағын бөліктерді алады, ал қалғандары ұлттық компанияға беріледі, бұл мемлекеттік бюджетке қосымша жүктемеге әкеп соғады. Сондықтан реттеушілік әсерді талдау қажет, осы нарықты реформалауды неге әкелуі мүмкін екенін түсіну қажет. Адал бәсекелестік үшін институционалдық жағдайлар жасалғанға дейін жеке тасымалдаушылардың пайда болуына жол бермеуге қатаң тыйым салынады. Бәсекелестік нарықта жүк тасымалдарын жүзеге асыратын компанияларға өз шығыстарын, оның ішінде тасымалдау процесінде пайдаланылатын материалдық ресурстарды (вагондар, локомотивтер) бақылау қажет.

Темір жол саласының дамуын тежейтін факторларға мынадай түйінді проблемалар жатады:

- саладағы реформалардың аяқталмауы;
- Солтүстік теңіз жолы мен Транссібір магистралі бойынша жүк тасымалдау тартымдылығының өсуі;
- көліктің баламалы түрлері тарапынан бәсекелестік;
- қызметтерді кемсітетін мемлекеттік реттеу;
- қызметтердің өзіндік құнын өтемейтін тарифтердің деңгейі;
- негізгі қорларды жаңарту мен жөндеуге арналған қаражаттың

жеткіліксіздігі;

- қызмет ету мерзімі бойынша жылжымалы құрамның жаппай шығуы;
- вагондарды жөндеуге арналған бюджеттің кесілуі салдарынан магистральдық және станциялық жолдардағы жұмыстан тыс парктің едәуір саны;
- бірыңғай салалық ақпараттық жүйенің болмауы, ескірген софттар және ресейлік әзірлеушілерге тәуелділік;
- Жолаушылар тасымалы қызметінің қаржылық нәтижелерінің субсидияларға жоғары тәуелділігі;
- Техникалық реттеу мен стандарттаудың ең үздік тәжірибесі мен ЕЭО техникалық регламентінің талаптарына сәйкес келмеуі.

Қазақстандық маршруттардың жеткізу мерзімі бойынша тартымдылығының төмендеу себептері жүктерді жылдам қызмет көрсету және өңдеу технологиясының дамымауы, кейбір учаскелердегі тасымалдау жылдамдығы бойынша шектеулер, жылжымалы құрамның жылдамдықты арттыруға және жолдағы тексерулердің аз мөлшеріне сәйкес келмеуі, жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін диагностикалаудың ескірген құралдарын қолдану болып табылады.

Тұжырымдар. Инфрақұрылым операторы, Ұлттық және жеке тасымалдаушылар мен вагондар операторлары нарығының жұмыс істеуін көздейтін темір жол саласының жаңа моделін құру және дамыту, тасымалдардың тиімділігі мен сапасын арттыру, инфрақұрылымдық жобаларға инвестициялар тарту мақсатында реформалауды жалғастыру қажет. Бұл саладағы нарықтық қатынастарды дамытуды, оны халықаралық шарттармен, келісімдермен және стандарттармен үйлестіруді қамтамасыз етуді ескере отырып, нормативтік құқықтық базаны жаңартумен және жетілдірумен сүйемелденуі тиіс.

ҚТЖ рентабельділігін арттыру маңызды міндет болып табылады, ол үшін тарифтік саясатты жетілдіру, олардың төлем қабілеттілігіне және жүк, табысы төмен жүктер есебінен жолаушы тасымалдарын кросс-субсидиялау практикасына байланысты темір жол көлігі қызметтерін тұтынушыларға сайлау тәсілінен бас тарту, күрделі шығындардың өтелу мерзімін қысқарту, ҚТЖ-ның аудиторлық берешегін төмендету талап етіледі. Әлеуметтік маңызы бар бағыттар, әлеуметтік маңызы бар объектілерді салу және пайдалану үшін республикалық немесе жергілікті бюджеттен дотациялар орната отырып, ашық, теңгерімді, нарықтық темір жол тарифі қажет.

"Вагондар биржасын" құру үшін таза ақпараттық технологияларды пайдалану оң нәтижелер бермегенін ескере отырып, нарықтық экономиканың жұмыс принциптерін, жылжымалы құрам иелерінің, темір жол әкімшіліктерінің және осы нарықтың басқа да мүдделі қатысушыларының мінез-құлқының ерекшеліктерін, мақсаттарын, міндеттері мен уәждемелерін, реттеушілік әсерді және осы нарықтағы адал бәсекелестік үшін қажетті институционалдық жағдайларды түсінуді ескере отырып, вагондар нарығын қалыптастыруға жаңа тәсілдерді іздеу және негіздеу мақсатында зерттеулер қажет.

Темір жол саласын тиімді Техникалық реттеу үшін стандарттау мәселелерін басым міндеттер қатарына шығару қажет, ол үшін стандарттау жөніндегі корпоративтік басқару органдарын құру қажет; темір жол саласының стандарттарын әзірлеу; нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық құжаттардың бірыңғай ақпараттық базасын қалыптастыру; Техникалық реттеу мәселелері бойынша қызметкерлердің біліктілігін арттыру; қауіпсіздік жөніндегі нормативтік талаптарды қалыптастыру; инспекция және техникалық аудит органдарын құру; қауіпсіздік бойынша тұрақты инспекциялық аудиттер өткізу; қауіпсіздікті қамтамасыз етуді сертификаттау рыногын құру.

Темір жол көлігінің инфрақұрылымын жақсарту, темір жолдарды электрлендіру деңгейін арттыру, локомотивтер мен вагондар паркін жаңарту, жылжымалы құрамға сервистік қызмет көрсетуге көшу талап етіледі. "Жолаушылар тасымалы" АҚ үшін қазіргі заманғы және жайлы жолаушылар вагондарын өндіру мен жеткізуді Қазақстандағы өндірісті оқшаулаудың жоғары деңгейі бар жолға қою маңызды. Транзиттік және мультимодальды көлік-логистикалық қызметтер көрсету бойынша нарықтық сегменттерде контейнерлік тасымалдарды одан әрі дамыту қажет. Темір жол көлігіндегі энергия тиімділігін арттыруға және экология талаптарын сақтауға ерекше назар аудару қажет. Жалпы, үздік әлемдік тәжірибені ескере отырып, темір жол көлігін басқару жүйесін жақсарту қажет.

1.6. Автомобиль көлігінің дамуын кешенді талдау

Автомобиль көлігі жүктер мен жолаушыларды тасымалдаумен айналысады. Сала кәсіпорындарының табыстары 2018 жылы 250,4 млрд. теңгені құрады, оның ішінде жүктерді тасымалдаудан 148,9 млрд. теңге (барлық сома жүк авто-көлікке тиесілі) және жолаушыларды тасымалдаудан 101,5 млрд. теңге. Автокөлік түрлері бөлінісінде жолаушыларды тасымалдаудан түскен табыстардың 92%-ы автобустармен тасымалдау есебінен (93,2 млрд.теңге), 3,5%-ы өзге де құрғақ жолаушылар көлігімен, оның ішінде Алматы қаласының метрополитенімен, 4,5% - ы басқа көлік түрлерімен тасымалданған.

Сарапшылардың болжамы бойынша, Қазақстандағы автокөлік, темір жолдар мен көліктің басқа да түрлеріне қарағанда, жоғары қарқынмен дамитын болады. Бұған темір жол желісімен салыстырғанда автожолдардың дамыған желісінің болуы ықпал етеді. Оның үстіне, вагондардың тапшылығы және темір жолдар бойынша тасымалдаудың жоғары капитал сыйымдылығы автокөлік бойынша жүк иелерін таңдауға әсер ететін факторлар болып табылады.

Жүк автомобиль тасымалдары ел экономикасын және сыртқы экономикалық байланыстарды дамытудың маңызды факторы. ҰЭМ Статистика комитетінің деректері бойынша 2018 жылдың соңына заңды тұлғалар мен кәсіпкерлердің бизнес-тіркелімінде "автомобиль көлігімен жүк тасымалдау және тасымалдау бойынша қызметтер"экономикалық қызметінің негізгі түрі бар 532 кәсіпорын тіркелген. Оның ішінде 5 468 шағын кәсіпорын (98,8%), 40

орта кәсіпорын (0,7%) және 24 ірі кәсіпорын (0,4%). 2018 жылы жүк автомобильдері паркі 404,8 мың бірлікті құрады, бұл 2017 жылғы деңгейден 9,2% - ға төмен.

Қазақстанда жүк тасымалының 90% - ы жеке кәсіпкерлердің автокөлігімен жүзеге асырылады. Тек 10% - ды коммерциялық жүк тасымалдарын орындайтын автокөлік компаниялары тасымалдайды. Іс жүзінде салада ұсақ жеке тасымалдаушылар басым. Сондықтан автокөлік алдында басты міндеттердің бірі автокөлік компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру және автопаркті жаңарту үшін ірілендіру болып табылады.

Талдау көрсеткендей, статистика автокөліктің ағымдағы жағдайы мен даму деңгейін анықтауға мүмкіндік бермейді. Ресми статистиканың деректері саладағы істердің нақты жағдайын көрсетпейді. ҚазАТО - да жүзеге асырылатын халықаралық тасымалдарды салалық есепке алу толық болып табылмайды, өйткені оның үлесіне халықаралық тасымалдаумен айналысатын 17 мың отандық автомашиналардың тек 7,5 мыңы (44,1%) келеді. Бұдан басқа, ЕАЭО шеңберінде тасымалдар бойынша толыққанды статистика жоқ. ЕАЭО туралы келісім-шартпен ЕАЭО-ға мүше мемлекеттер арасында жүк тасымалының рұқсатсыз жүйесі қабылданды. ЕАЭО елдерімен тасымалдауды статистикалық есепке алудың болмауы жүк тасымалдау нарығының сыйымдылығын және оның даму перспективаларын бағалауға әсер етеді. Бұл қазақстандық жүк тасымалы нарығы ЕАЭО елдерінен, сондай-ақ басқа мемлекеттерден тасымалдаушылар үшін толық ашық болуына алып келді.

Жүктерді және жолаушыларды автомобильмен тасымалдау нарығын бағалауға және дамытуға әсер ететін маңызды фактор саланы цифрландыру болып табылады. Салалық ерекшелікті, бәсекелестіктің жоғары деңгейін, сондай-ақ "цифрлық көлік дәліздері" жобасын іске асыру бөлігінде ЕЭО-ның қалыптасқан цифрлық күн тәртібін назарға ала отырып, ИИДМ тұлғасындағы уәкілетті мемлекеттік орган авто-көлік қызметтерінің есебі мен статистикасын жүргізуге мүмкіндік беретін ұлттық ақпараттық жүйені әзірлеу қажет. Мұндай жүйе салаға талдау жүргізуге, саланың жай-күйіне нақты баға беруге және автокөлікті қолдау шараларын әзірлеуге мүмкіндік беруі тиіс.

Қазіргі уақытта Қазақстаннан Ресейге, сондай-ақ ТМД шеңберінде ішкі тасымалдар, тасымалдар бойынша статистика жоқ, ал бұл бір жарым есе экономикадағы елеулі қаржы ресурстары. Егер ірі компаниялар өзара іс-қимыл жасай отырып, ішкі баланстық құжаттарда есеп жүргізсе, онда көптеген автомобилистер кірістерде ескерілмейтін және салық салынбайтын "қара налға" жұмыс істейді, нәтижесінде мемлекеттік қазына ештеңе алмайды. Бұл автокөлік саласын мемлекет тарапынан дұрыс бағаламағанын көрсетеді. Осы уақытқа дейін бұл нарықпен мемлекеттік органдардың ешқайсысы іс жүзінде айналыспайды. Нақты сандар болмаған жағдайда мемлекеттік қолдау шаралары да қолданылмайды. Шын мәнінде, мемлекет осы саланы дамытудан түскен табыстарды жоғалтады. Ең алдымен нарыққа баға беру, статистиканы ретке келтіру, барлығын ретке келтіру, кірісті тиісті бақылауды қамтамасыз ету қажет. Жолаушылар тасымалына қатысты да талап етіледі. Ұлттық экономика

министрлігінің аталған нарықтың маңыздылығын ескере отырып, жергілікті атқарушы және құқық қорғау органдарын тарта отырып, трансферттерді ұсыну немесе автокөлік компанияларын КТС мен ҚҚС-дан босату арқылы оның жұмыс істеу логикасын дұрыс қалыптастыруы маңызды.

Отандық автокөлік кәсіпорындарының қызметі туралы ақпараттың жеткіліксіздігі және алдыңғы қатарлы шетелдік компаниялардың жетістіктеріне қол жетімділіктің шектеулі болуы Қазақстан автокөлігінің дамуын тежейтін факторлар болып табылады. Тәжірибе көрсетіп отырғандай, сала көшбасшыларының үздік әлемдік компанияларының (бенчмаркинг) тәжірибесі арқылы өз кәсіпорнына көзқарас басқару тиімділігін арттыру үшін жаңа бағдарлар мен мүмкіндіктерді табуға, неғұрлым табысты даму стратегиясын әзірлеуге мүмкіндік береді.

ҚазАТО мәліметтері бойынша, 2018 жылы қазақстандық тасымалдаушылар халықаралық жүк тасымалы ішкі нарығының 46% - ын алды. Мәмілелер санының және жаңа жұмыс орындарының өсуімен осы нарықтағы отандық тасымалдаушылардың үлесін одан әрі арттыру бюджет кірістерінің өсуі түрінде оң әсер етуі мүмкін.

Автокөлікпен жүктерді халықаралық тасымалдау - бұл ұлттық экономика мен сыртқы экономикалық байланыстарды дамыту үшін маңызды мәнге ие болатын трансшекаралық жеткізілімдер. Бұл көлік-логистикалық қызмет көрсету экспортынан артық. Іс жүзінде, сөз елдің қолайлы шарттары мен мүмкіндіктерін пайдалана отырып, Халықаралық жүк тасымалдарын дамытуға бағытталған біртұтас және тиімді экожүйенің бизнесін қалыптастыру туралы болып отыр. Осы нарық үшін Қазақстанның мемлекеті мен жеке бизнесі халықаралық жүк тасымалдаумен айналысатын компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыра отырып, олардың қазіргі заманғы автокөлік құралдарының паркін арттыра отырып, нақты мемлекеттік қолдау көрсете отырып, белсенді түрде күресу керек.

Халықаралық жүк тасымалдарын дамыту бағыттарының бірі отандық тауарларды тек қана қазақстандық тасымалдаушылардың әкетуіне ықпал ететін экспортты қолдаудың ұлттық желісін құру болуы мүмкін. Ол үшін мемлекеттік органдардың мүдделілігі, Экспорттаушылардың шығындарын өтеу ережесіне өзгерістер енгізу, халықаралық магистральды автожолдар бойындағы жол бойындағы сервистің ұлттық желісін қалыптастыру талап етіледі. Мұндай тәсіл қазақстандық тауарлардың экспортын қолдау есебінен қонақ автокөлікті дамытуға жәрдем көрсетуге мүмкіндік береді.

2008-2018 жылдары автокөлік қызметтерін пайдаланатын жолаушылар саны екі есеге өсіп, 2018 жылдың қорытындысы бойынша 22,9 млрд. адамды құрады. 2018 жылдың қорытындысы бойынша жүк айналымы 172,7 млрд. ткм құрады. Жолаушылар айналымы тиісінше 107,3 млрд. - тан 246,8 млрд. жкм-ге дейін өсті. Автокөлікпен тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 98,6% - ын жеке кәсіпорындар, 1,4% - ын шетелдік меншік нысанындағы кәсіпорындар тасымалдаған.



Дереккөз: зерттеу авторлары құрастырды

2-сурет-автомобиль көлігін басқару жүйесі

Автокөлікті жеке сала ретінде басқару қазіргі уақытта ИИДМ жүзеге асырылады (сурет. 2). Саланың инфрақұрылымы автомобиль жолдары комитетінің қарамағында, ал жүк пен жолаушыларды тасымалдау қызметтері және оларды бақылау автомобиль көлігі басқармасы мен автомобиль көлігіндегі бақылау басқармасы арасында бөлінген. Саланы басқаруда жергілікті атқарушы органдар маңызды рөл атқарады. Әкімдіктер жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы арқылы қалалық және қала маңындағы маршруттарда жолаушылар тасымалын жүзеге асыру құқығына конкурстар ұйымдастырады және өткізеді.

Таяу уақытта автомобиль саласын дамытудың мынадай жалпы әлемдік бағыттары тән болады. Өнеркәсіптік кәсіпорындардың автопарк құрылымында жүк көтергіштігі қозғалыс ережелерімен және жол шарттарымен белгіленген шектерге жақын автомобильдердің үлесі артады. Мамандандырылған автопоездарда, жабық контейнерлерде және пакеттерде жүктерді алыс қашықтыққа тасымалдау үлесі артады. Автокөлікті сату және қызмет көрсету жөніндегі фирмалық дилерлік және сервистік желілер одан әрі өседі, автокөлік құралдарының техникалық жай-күйін бақылау пункттерінің желісі кеңейтіледі.

Автомобиль паркінің өсуімен бір мезгілде жаңа автожолдарды, оның ішінде ақылы автомагистральдарды жөндеу, абаттандыру және салу жұмыстарының көлемі жылдам қарқынмен ұлғаяды. Қала көшелерінің өткізу қабілетін, әсіресе мегаполис - қалаларда арттыру бойынша шаралар қажет. Абаттандырылған тұрақтардың, паркингтердің, гараждардың, оның ішінде жер асты және көп қабатты үйлердің желісі өседі.

Автокөлік отынның баламалы түрлеріне, ең алдымен газды (метан, пропан) неғұрлым қарқынды аударылатын болады. Бұл соңғы жылдары экологияға өте зиянды және зиянды әсер ететін автомобильдер санының күрт

өсуіне байланысты. Жыл сайын автомобильдермен миллиондаған тонна улы заттар бөлінеді, көбінесе ірі қалаларда. Экологиялық залалды шектеу және төмендету үшін таяудағы жылдары халықаралық экологиялық нормаларға сәйкес келетін және автокөлік құралдарына қатаң талаптар қоятын жаңа мемлекеттік стандарттар әзірленетін және біртіндеп енгізілетін болады.

Жолдардағы қауіпсіздік шараларын нығайтуға ерекше назар аударылатын болады. Жүргізуші құжаттарын алуға қойылатын талаптар күшейтіледі, тасымалдаушылардың жауапкершілік деңгейі артады. Автотасымалдау саласында тұтынушылардың құқықтарын қорғау жүйесі құрылатын болады. Авто сақтандыру мамандандырылған нарығы дамиды.

Автокөлік саласының даму үрдісін назарға ала отырып, автокөлікті қолдаудың кешенді тәсілі талап етіледі. Қазақстанның ЕАЭО және ДСҰ-ға мүшелігі жағдайында жүктерді тасымалдау бойынша қызметтер нарығындағы бәсекелестік күшейе түседі.

Экономика мен тасымалдар арасындағы байланыс біржақты болып табылмайды. Экономиканың дамуы көлік тасымалдарының өсуіне себепші болады және керісінше, тасымалдардың жоғары көрсеткіштері мен Қазақстанның КЛК-нің өсіп келе жатқан мүмкіндіктері инвестициялар тартуға және ұлттық экономиканың өсуіне ықпал етеді.

Отандық автокөліктің қатысуымен Халықаралық жүк тасымалын арттыру үшін автокөлік құралдарының паркін ұлғайту қажет. Қазақстан паркінде 7 мың машина бар, олар Беларусьте 15 мың, Литвада - 40 мың. Халықаралық тасымалдар ІЖӨ өсімінің 6% - ын бере алатынын ескере отырып, халықаралық тасымалдардың талаптарына сәйкес келетін кем дегенде 5 мың жүк автокөлік құралдарына отандық паркті ұлғайту жөнінде міндет қою орынды. Мемлекет халықаралық тасымалдарды Көліктік қызмет көрсету экспортымен және тұтастай алғанда шикізаттық емес экспортты дамытумен бірге қарастыра отырып, қолдап отыруы қажет.

Міндеттерді анықтау үшін автокөліктің өзекті мәселелерін ескеру қажет. Төменде шешімді талап ететін негізгі проблемалар келтірілген.

Автомобиль көлігінің негізгі қорларының тозуы.

Автомобиль саласының неғұрлым әлсіз жері еуропалық стандарттарға жауап бермейтін автокөлік құралдарының паркі (АТС) болып табылады. Осылайша, Қазақстанда халықаралық жүк тасымалына тартылған 18 мың АТС-тің тек 7 462 АТС-і (41%) еуропалық стандарттар талаптарына жауап береді. Бұл аспект 2025 жылдан бастап Қазақстан аумағында каботаждық тасымалдарды жүзеге асыруға ЕАЭО елдерінен тасымалдаушыларға рұқсат беру түрінде қауіп-қатермен жиынтығында халықаралық автомобиль тасымалдарының ұлттық нарығында отандық тасымалдаушылардың үлесін төмендетуге алып келуі мүмкін.

68% - ға жеткен автобус тасымалдары паркінің тозуы әлеуметтік маңызы бар қалалық және қала маңындағы маршруттарда жолаушыларды тасымалдауды қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттің міндеттемелерін орындау

қауіпін туғызады. Іс жүзінде кейбір жергілікті билік органдарының осындай маршруттарда жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау жөніндегі міндеттемелерін орындамау жағдайлары бар. Бұл тасымалдаушылар мен жергілікті билік кездесетін күрделі жүйелі проблемалардың бар екендігін көрсетеді. Сөз автокөлік кәсіпорындарының қаржылық жағдайы, қалалық жолаушылар көлігі жүргізушілерінің бәсекелестік деңгейін қолдау және өткір тапшылығы, техниканың тозуы, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету және жолаушылар үшін сапалы сервис мәселелері туралы болып отыр.

Қазіргі уақытта отандық өндірістің жаңа автомобильдері халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру үшін әлемдік стандарттарға және халықаралық құқық талаптарына сәйкес келмейді. Осыған байланысты отандық тасымалдаушылар халықаралық тасымалдауда шетелдік өндірістің қымбат автомобиль көлігін пайдалануға мәжбүр.

Мемлекеттік қаржылық қамтамасыз етудің және автомобиль саласын қолдау шараларының жеткіліксіздігі.

Автокөлік саласына, әсіресе негізгі қорлар айтарлықтай тозған автомобильдерді пайдалану саласына ірі инвестициялар қажет, ал оларды жаңарту міндеті белгісіз мерзімге жылжиды. АҚК паркін жаңарту жобаларын қаржыландырудың мемлекеттік бағдарламасын әзірлеу және қабылдау жүктерді және пас-күйлерді ішкі және халықаралық автомобиль тасымалдары үшін қызмет көрсету нарығындағы отандық кәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігі мен үлесін арттыру үшін жағдай жасауға мүмкіндік береді. Уәкілетті мемлекеттік органдар тарапынан отандық автокөлік компанияларының дамуына жағдай жасау тұрғысынан саладағы инфрақұрылымдық жобаларды талдау және салыстыру жүргізу талап етіледі. Қазақстанның КЛК-ін дамытуға жүйелік көзқарас болмаған жағдайда, Мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде және бюджет қаражаты есебінен салынған және жаңғыртылған Инфрақұрылым, түпкі нәтижесінде негізінен шетелдік тасымалдаушылармен пайдаланылатын және автомобиль тасымалдарының стандарттарын олар ғана талап ететін талаптар мен шарттарға байланысты болатын жағдай туындауы мүмкін.

Автомобиль жолдарының даму деңгейінің халықтың автомобильдермен жабдықталу деңгейіне сәйкес келмеуі.

Автожолдар желісін жеткіліксіз жаңғырту және олардың нашар жай-күйі ел жолдарында автомобиль қозғалысының орташа жылдамдығы шет елдерге қарағанда екі есе төмен, ал автокөліктің қызмет ету мерзімі Еуропаға қарағанда үштен бір бөлікке төмен және пайдалану шығындарының жоғары деңгейімен сүйемелденуіне алып келді. Жеке кәсіпкерлер мен көлік кәсіпорындарынан жаңа көлік құралдарын сатып алуға және оларды ұстауға айтарлықтай капитал қажет.

Автокөлік саласын мемлекеттік реттеудің төмен тиімділігі.

Жүктерді және жолаушыларды автомобиль тасымалдарының бәсекеге қабілеттілігін дамыту және арттыру мақсатында тасымалдауды ұйымдастыру

процесін реттеудің тиімділігін арттыру міндеттерін шешу; автокөлік қызметінің құқықтық негіздерін қайта қарау; автокөлік саласындағы әкімшілік, экономикалық және басқа да кедергілер мен шектеулерді жою; ЕАЭО аумағы бойынша кедергісіз транзитті қамтамасыз ету; жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша шешімдерді әзірлеу талап етіледі.

Кәсіптік білім берудің төмен деңгейі, соның салдарынан жоғары білікті кадрлардың жетіспеушілігі пайда болды.

Жұмыс беруші - салалық қауымдастық - от-салалық министрлік - білім беру министрлігі оқу орны - студент принципі бойынша оқытудың барлық кезеңдерінде автокөлікке қатысушылардың өзара іс-қимылы негізінде Қазақстанда кәсіптік білім беру жүйесін жаңғырту талап етіледі. Біліктілік жүйесі автокөлік қызметкерлері мен басшыларының тиісті біліктілігін қамтамасыз ету мақсатында, оның ішінде географиялық және кәсіби ұтқырлық және өмір бойы оқыту жағдайында әзірленуі тиіс. Қазақстанда рынокқа қатысушылардың салалық ведомстволармен өзара іс-қимыл схемасы жоқ. Нәтижесінде пайда болған вакуум оқу орындары салада әлеуетті сұранысқа ие емес немесе кәсіби қызмет үшін жеткілікті дағдылар мен біліктерге ие болмауы мүмкін студенттерді оқытады.

Қазақстанның автомобиль жүк тасымалын ұйымдастыру жүйесі жақсаруда. Жүктерді тасымалдауды жетілдіруге ерекше назар аудару қажет.:

-қазіргі заманғы тасымалдау технологияларын, оның ішінде контейнерлік тасымалдарды және терминалдық-логистикалық жүйелерді қолдану;

- жүйенің спутниктік навигациясының борттық құрылғыларымен жабдықталған ірі тоннажды автопоездарды пайдалану;

- жүктердің ұсақ партиялы жөнелтілімдерін ұтымды ірілендіру;

-көлік құралдары мен маршруттарды таңдауды оңтайландыру, кері және ілеспе бағыттарда жүк автокөліктерін тиеуді қамтамасыз ету;

- АКҚ автоматтандырылған салмақ габаритті бақылау негізінде автожолдарда және ірі көліктік тораптарда АКҚ жұмысын бақылауды күшейту;

- автомобиль және басқа да көлік түрлерін ұтымды қолдану салаларын белгілеу. Автокөлік қызметтерінің тұрақты дамып келе жатқан секторларының қатарына тасымалдау процесін ұйымдастырудың жоғары деңгейі бар халықаралық автомобиль жүк тасымалы кіреді.

Дамудың жаңа кезеңінде Қазақстанның автокөлік саласын одан әрі дамытуға кешенді көзқарас талап етіледі. Мұндай тәсіл жүйелі болуы және саланы реттеудің негізгі құралдарын: нормативтік-құқықтық және экономикалық (сурет. 3). Ұсынылып отырған жүйе автокөлік қызметінің өсуі мен тиімділігіне әсер ететін негізгі аспектілерді ескеруге мүмкіндік береді, бұл, сайып келгенде, экономика мен мемлекеттің дамуы үшін оң нәтиже береді.



Дереккөз: зерттеу авторлары құрастырды

З-сурет-автомобиль көлігі сегменттерін басқару тетіктерін талдау

Тұжырымдар. Қазақстанда автомобиль көлігі саласында:

- автокөлік компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру, автопаркті уақтылы жаңарту, ортақ мүдделерді қорғау үшін ірілендіруді қамтамасыз ету;
- статистикалық есепке алуды жолға қою және автокөлік статистикасын жүргізу, оның ішінде Халықаралық тасымалдар, ЕАЭО және ТМД шеңберіндегі тасымалдар, Ресеймен, Қытаймен, басқа елдермен тасымалдар, ішкі тасымалдар;
- Ұлттық ақпараттық жүйені әзірлеу;
- ағымдағы жай-күйіне, жалпы әлемдік үрдістерге талдау жүргізу және саланың даму перспективаларын бағалау;
- автокөлік компанияларының көлеңкелі кірісін шығаруды ынталандыру (КТС, ҚҚС-дан босату және басқа шаралар), оларды ашық ету және мемлекет, оның ішінде жергілікті атқарушы органдар тарапынан оларға тиісті бақылауды ретке келтіру;
- Қазақстан Республикасының құзыретті мемлекеттік органдарының автокөлік құралдарымен жүк тасымалына рұқсат беру және пайдалану кезінде елдер арасындағы тепе-теңдікті сақтауын бақылауды қамтамасыз ету, бұл отандық автокөлік компанияларының мүдделерін қорғауға мүмкіндік береді.

Үздік тәжірибемен алмасу үшін автокөлік кәсіпорындарының қызметі туралы ақпаратты дайындау және тарату, сондай-ақ озық шетелдік автокөлік компанияларының жетістіктеріне қол жеткізу маңызды.

Елдің қолайлы шарттары мен мүмкіндіктерін пайдалана отырып, Халықаралық жүк тасымалдарын дамытуға бағытталған біртұтас және тиімді экожүйе бизнесін қалыптастыру қажет. Бұл халықаралық жүк тасымалдаумен айналысатын отандық автокөлік компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыруды талап етеді, олардың паркін кемінде 5 мың қазіргі заманғы автокөлік құралдарымен ұлғайтып, оларға нақты мемлекеттік қолдау көрсетеді.

Сондай-ақ отандық тауарларды тек қазақстандық тасымалдаушылардың әкетуіне ықпал ететін экспортты қолдаудың ұлттық желісін құру қажет, ол үшін мемлекеттік органдардың мүдделілігі, Экспорттаушылардың шығындарын өтеу ережесіне өзгерістер енгізу, халықаралық автомагистральдар бойында жол бойындағы сервистің ұлттық желісін қалыптастыру қажет.

Халықаралық экологиялық нормаларға сәйкес келетін және автокөлік құралдарына қатаң талаптар белгілейтін жаңа мемлекеттік стандарттарды әзірлеу міндеті тұр.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру мақсатында жүргізуші құжаттарын алуға қойылатын талаптарды күшейту, тасымалдаушылардың жауапкершілік деңгейін арттыру, автотасымалдау саласында тұтынушылардың құқықтарын қорғау жүйесін құру, сондай-ақ мамандандырылған авто сақтандыру нарығын дамытуды қамтамасыз ету қажет.

Жалпы алғанда, автокөлікті дамыту мен мемлекеттік қолдауға, жүктер мен жолаушыларды автомобильмен тасымалдауды ұйымдастыру жүйесін жақсартуға, саланың жинақталған проблемаларын тиімді шешуге және барлық болып жатқан өзгерістерге барабар ден қоюға қабілетті болу үшін басқару жүйесін жетілдіруге кешенді көзқарас талап етіледі.

1.7. Авиациялық көліктің дамуын кешенді талдау

Әуе көлігінің жолаушыларды негізгі тасымалдаушылардың бірі ретіндегі рөлі соңғы жылдары айтарлықтай өсті, бұл көліктің осы түріндегі жолаушылар айналымының өсуімен расталады. 2018 жылы әуе көлігімен 7,9 млн. жолаушы, 29,14 мың тонна жүк тасымалданды, жүк айналымы 55,67 млн. ткм құрады. Талдау 2014-2018 жылдары тасымалданған жолаушылар санының тасымалданған жүктердің 46,3% - ға (жылына орташа 9,2%) 48,5% - ға өсуін көрсетеді. Осы кезеңде жолаушылар айналымы 52,8% - ға, жүк айналымы 13,2% - ға өсті. Әуежайлар қызмет көрсеткен жолаушылар саны 40,2%-ға өсті. 2015-2018 жылдары транзит 2,6 есеге дерлік өсті, бұл ең алдымен Нұр-Сұлтан қаласында ашық аспан режимін енгізу және жаңа маршруттарды ашу есебінен қол жеткізілді. Үш жыл ішінде 19 жаңа бағыт ашылды, оның ішінде Токио, Варшава, Будапешт, Хельсинки және т.б. қалаларында Лондон, Мәскеу, Пекин, Стамбул қалаларында қолданыстағы бағыттар бойынша ұшу жиілігі ұлғаюда. Ішкі тасымалдарда 2014-2018 жылдары тұрақты (151,6%) және тұрақты емес (182,0%) тасымалдарда орындалған жолаушылар-километрлер, тұрақты (164,3%) және тұрақты емес (192,5%) тасымалдарда тонналық-километрлер сияқты көрсеткіштер өсті. Алдағы жылдары ұшулардың тартымдылығын

арттыру бойынша қабылданған шаралардың арқасында бірқатар шетелдік тасымалдаушылар Қазақстан нарығына шығуды жоспарлап отыр. Атап айтқанда, Qatar Airways (Доха, 2020), Emirates (Дубай, 2021), China Eastern (Шанхай, 2021), "Жеңіс" және т. б. сияқты авиакомпаниялардың келуі күтілуде.

Азаматтық авиацияның негізгі проблемаларының бірі авиабилеттердің жоғары құны. Ол әр түрлі факторларды (бәсекелестік, сұраныс, жолаушылар ағынының деңгейі, маусымдық, мереке және демалыс күндері, отынға арналған шығындар және т.б.) ескере отырып, баға белгілеудің динамикалық тетігі негізінде қалыптасады. Мемлекет авиабилеттердің бағасын тікелей реттеумен айналыспайды, тек авиакомпаниялар үшін бәсекелестік жағдай жасайды. Халықтың ұтқырлығын және әуе көлігі қызметтерінің қол жетімділігін арттыру мақсатында әлем авиабилеттердің құнын төмендетіп, авиакөлік қызметтерінің нарығын бақылауға және қадағалауды жүзеге асыруға ниетті. 2012 жылдан бастап қазақстандық компаниялардың ішкі бағыттар бойынша тұрақты жолаушылар рейстерін орындауына барлық шектеулер алынып тасталды. Ең танымал үш маршрутта әртүрлі тарифтік ұсыныстары бар төрт әуетасымалдаушы ұшуларды орындайды. Тұтастай алғанда, мемлекеттің, халықтың, отандық авиакомпаниялардың мүдделерін ескере отырып, авиабилеттерге баға белгілеуге жүйелі талдау жүргізу және осы үш құрамдас бөліктердің негізінде одан әрі шешім қабылдау қажет. Әйтпесе, Қазақстан өзінің авиатасымалдар қызметтерінің нарығын ашты, ал жосықсыз бәсекелестік шарттары әлі күнге дейін жойылмаған.

8-кесте - Азаматтық авиацияның негізгі экономикалық көрсеткіштері

Көрсеткіштер	2009	2010	2011	2012	2013
Тасымалданған жолаушылар (мың адам)	2758,7	3401,2	4111,5	4558,7	4993,0
Тасымалданған жүктер (мың тонна)	21,3	29,2	29,4	19,6	24,0
Қызмет көрсетілген жолаушылар (млн. адам.)					
Авиатранзит (млн. тонна)					
Жалпы пайдаланудағы әуе көлігінің жүк айналымы (млн. ткм)	68,0	94,0	89,1	54,9	63,2
Жалпы пайдаланудағы әуе көлігінің жолаушылар айналымы, млн. пкм	5313,3	6571,2	7859,1	8795,8	9704,6
Жолаушыларды тасымалдаудан түскен кірістер (млн. теңге)	83932,0	100678,9	123471,4	135342,7	148658,9
Жүктерді, багажды, жүк-багажды тасымалдаудан түскен кірістер (млн. теңге)	4718,9	6082,7	6288,5	4464,7	5285,7

Көрсеткіштер	2014	2015	2016	2017	2018
Тасымалданған жолаушылар (мың адам)	5400	5900	6000	7400	7900
Тасымалданған жүктер (мың тонна)	19,6	17,0	18,1	22,4	29,1
Қызмет көрсетілген жолаушылар (млн. адам.)	10,7	12,1	12,2	14,3	15,0
Авиатранзит (млн. тонна)	211,3	72,4	56,4	175,2	186,8
Жалпы пайдаланудағы әуе көлігінің жүк айналымы (млн. ткм)	49,2	42,4	43,0	53,3	55,7

Жалпы пайдаланудағы әуе көлігінің жолаушылар айналымы, млн. пкм	10588,9	11138,6	11073,0	14384,2	16176,6
Жолаушыларды тасымалдаудан түскен кірістер (млн. теңге)	175271	177537,9	227289,4	282289,9	335997,3
Жүктерді, багажды, жүк-багажды тасымалдаудан түскен кірістер (млн. теңге)	4899,8	4703,9	5148,3	6294,7	7287,0

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Елде 52 авиакомпания тіркелген, оның ішінде 7 компания тұрақты тасымалдарды жүзеге асырады (Батыс өндірісінің әуе кемелерінің 84%), 10 компания тұрақты емес тасымалдар, 3 компания жүк тасымалдарын жүзеге асырады, 31 компания авиациялық жұмыстар. 2018 жылы авиакомпаниялар 343,3 млрд. теңге табыс алды, оның ішінде жүк тасымалынан 7,3 млрд. теңге, жолаушылар тасымалынан 336 млрд. теңге. "Air Astana" АҚ аудиттелмеген таза табысы \$5,3 млн. құрады, бұл ең алдымен, табыс пен отын құнының өсуінен туындаған. Авиакомпанияның жалпы табысы өткен жылдың деңгейіне қарағанда 10% - ға өсті және \$840,8 млн. құрады. Бұған тасымалдау сыйымдылығының 5% - ға, жолаушылар ағынының 3% - ға ұлғаюы ықпал етті, нәтижесінде 4,3 млн. адамды құрады.

Қазақстанда 20 әуежай бар, оның ішінде 5 әуежай жергілікті әуе желілерінде тартылған, 17 әуежай халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге жіберілген, 11 әуежай ИКАО стандарттары бойынша санатталған.

Еліміздегі аэронавигациялық қызметтердің ең ірі провайдері "Қазақэронавигация" РМК болып табылады. Оның қызметінің мақсаттары Қазақстанның әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе қозғалысына қызмет көрсетуге және авиация персоналын даярлау мен медициналық қамтамасыз етуге азаматтық авиация қажеттілігін қанағаттандыруға қажеттілігін қамтамасыз етуден тұрады. "Қазақэронавигация" РМК әуе қозғалысын ұйымдастырудың үш өңірлік орталығынан (Орталық Қазақстан, Оңтүстік-Шығыс, Шығыс-Қазақстандық) тұрады.

Транзит. Қазақстан аумағының үстінен жалпы ұзындығы 83 876 км 90 әуе трассасы өтеді, оның ішінде ұзындығы 82 561 км 87 халықаралық трассалар, ұзындығы 1 315 км қалған үш ішкі трассалар. Қазақстан арқылы транзиттік ағындардың перспективалық бағыттарының бірі болып АҚШ-тан және Канададан Үндістанға, БАӘ, Пакистан, Таиландқа, Сингапурға кросс-полярлық бағыттар бойынша трансконтинентальды ұшу болып табылады. Қазақстанның әуежайлары арқылы БАӘ, Үндістан, Пәкістан және АҚШ авиакомпаниялары тұрақты түрде ұшуларды орындайды. Қазақстан арқылы транзиттік әуе маршруттары Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азия арасында ұшуды орындайтын шетелдік авиакомпаниялар үшін тиімді болып табылады, өйткені маршруттардың ұзақтығын қысқартуға мүмкіндік береді. Қазақстан ТМД-ға мүше мемлекеттен 71 әуе трассасына ие. Алайда, бұл әуе дәліздерінің жүктелуі біркелкі емес сипатқа ие. Ең жүктелгендердің бірі Қазақстан мен Ресей шекарасындағы Орал қаласы ауданындағы дәліз болып табылады, онда тәулігіне 70-74 әуе кемесі өтеді. ТМД-ның басқа елдерімен әуе дәліздерінің

жүктелуі тәулігіне 10-нан 25-ке дейінгі әуе кемесін құрайды.

Бүгінде Қазақстанның 26 шет мемлекеттермен 99 халықаралық бағыт бойынша авиақатынастары бар. Аптасына 430 рейс 26 шетелдік және үш қазақстандық авиакомпаниямен жүзеге асырылады.

Соңғы жеті жылда Қазақстан арқылы транзиттік жолаушылар ағыны 45 есеге артты. 2019 жылдың қорытындысы бойынша бұл көрсеткішке 1 млн.транзиттік жолаушыға дейін жетеді деп күтілуде. "Air Astana" авиакомпаниясының (ұлттық тасымалдаушы) жылдық есебіне сәйкес, 2018 жылы Халықаралық жолаушылар ағыны 10,7% - ға өсті, бұған Қытай, Үндістан, Украина және Орталық Азия нарықтарында сұраныстың күшті өсуі нәтижесінде жолаушылардың транзиттік ағынының 48% - ға өсуіне ықпал етті. Жалпы, еліміздің әуе кеңістігінің транзиттік әлеуетін сарапшылар жылына \$200 млн.бағалауда.

Инфрақұрылымды жаңарту мен жаңғырту бойынша қабылданған шаралардың арқасында елдің индустриялық-инновациялық дамуының мемлекеттік бағдарламасы шеңберінде ҰҚЖ мен жолаушылар терминалын қоса алғанда, әуежайлардың басым бөлігі қайта жаңартылды. Транзиттің тартымдылығын арттыру мақсатында бұдан әрі отандық әуежайлардың жерүсті инфрақұрылымын жаңғырту жалғасатын болады. Нәтижесінде елде 19 ИКАО санатты әуежайлар болады.

1995 жылдан бастап Қазақстанда аэронавигациялық жүйені жаңғырту жүргізілуде. Қазіргі заманғы радиолокаторлар, навигация жүйелері, әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған орталықтары пайдалануға берілді. Елдің барлық аумағы жер үсті бақылауына алынды. Бұл жаңғырту Қазақстанға халықаралық рәсімдерге көшуге мүмкіндік берді, бұл ұлттық жүйелерді үйлестіру жөніндегі ИКАО стратегиясына сәйкес келеді.

2017 жылдан бастап Қазақстанның елордасында "ашық аспан" режимі енгізілді, ал 2019 жылдың 1 қарашасынан бастап 11 Қаланың (Нұр-Сұлтан, Алматы, Шымкент, Ақтау, Қарағанды, Өскемен, Павлодар, Көкшетау, Тараз, Петропавл, Семей) әуежайларында енгізілді. "Ашық аспан" режимі рейстер саны бойынша шектеулерді алып тастайды және шетелдік авиакомпанияларға қазақстандық авиатасымалдаушылар жұмыс істемейтін бағыттар бойынша "ауа еркіндігі" бесінші дәрежесін береді. Осының арқасында шетелдік компаниялар Қазақстан қалалары арқылы үшінші елдердің қалаларына ұшуды жүзеге асыра алады, бұл транзиттік әлеуетті арттыруға және отандық әуежайлар арқылы транзиттік жолаушы ағынын ұлғайтуға мүмкіндік береді. Осы режимнің қолданылу мерзімі оны ұзарту мүмкіндігімен үш жылға қолданылады.

9-кесте - Әуе кеңістігінің тоғыз еркіндігі

Еркіндік дәрежесі	Право авиакомпании
1-ші еркіндік дәрежесі	Шет мемлекеттің әуе кеңістігін қонбай кесіп өту құқығы
2-ші еркіндік дәрежесі	Жолаушыларды немесе жүкті отырғызусыз не түсірмей шет мемлекеттің аумағында қосымша құю және техникалық қызмет көрсету құқығы

3-ші еркіндік дәрежесі	Өз елінен басқа елге ұшу құқығы
4-ші еркіндік дәрежесі	Өз елінен басқа елге ұшу құқығы
5-ші еркіндік дәрежесі	Бастапқы жөнелту пункті не межелі пункті өз елінде болған жағдайда екі шет мемлекет арасында ұшу құқығы
6-ші еркіндік дәрежесі	Техникалық емес себептер бойынша өз елінде қонған жағдайда екі шет мемлекет арасында ұшу құқығы
7-ші еркіндік дәрежесі	Өз елінде қонуы болмаған жағдайда екі шет мемлекет арасында ұшу құқығы
8-ші еркіндік дәрежесі	Кейіннен рейс өз еліне келген жағдайда шет мемлекетте ішкі ұшу құқығы
9-еркіндік дәрежесі	Кейіннен рейс өз еліне болмаған жағдайда шет мемлекетте ішкі ұшу құқығы

Ескерту: зерттеу авторларымен жасалған

"Ашық аспан" режимін енгізу жаңа шетелдік тасымалдаушыларды тартуға, халықаралық маршруттарды ашуға, бәсекелестіктің артуына ықпал ететін болады және, сайып келгенде, авиабилеттердің құны мен халықтың қалың жігі үшін әуе көлігінің қол жетімділігінің төмендеуіне, сондай-ақ туризмді дамытуға және "Астана" халықаралық қаржы орталығының көліктік қол жетімділігін арттыруға ықпал етеді.

Қазақстан Республикасы Президентінің ашық аспан режимін енгізу туралы тапсырмасына сәйкес азаматтық авиация комитеті келесі шараларды қабылдады:

- Оман авиациялық билігімен келіссөздер жүргізілді, оның қорытындысы бойынша SalamAir Авиакомпаниясы 2020 жылы Алматы қаласында Маската қаласынан ұшуларды орындауды жоспарлап отыр.;

- "Air Astana" әуекомпаниясы 2020 жылдың I тоқсанында аптасына 3 рейс Джидда рейстер ашуды жоспарлап отыр, SCAT авиакомпаниясы 2019 жылдың 30 қарашасынан бастап аптасына 2 рет Джидду мен Мединаға ұшуды бастауды жоспарлап отыр.;

- 2018 жылғы 22-24 қазанда Азиядағы ең ірі Air Asia лоукост-тасымалдаушымен және Singapore Airlines Ғаламдық тасымалдаушымен келіссөздер жүргізілді;

- "Орал әуе жолдары" авиакомпаниясымен келіссөздер жүргізілді, 2019 жылы 22 желтоқсанда Екатеринбург-Алматы бағыты бойынша рейс ашылады;

- Fly Arystan Авиакомпаниясы 2019 жылдың 13 желтоқсанынан бастап Нұр-Сұлтан - Мәскеу бағыты бойынша күн сайынғы авиарейстерді орындауды бастайды;

- Варшава қаласынан Нұр-сұлтан қаласына 2020 жылдың жазынан аптасына 7 рейске дейін рейстер санын білдіретін польшалық LOT авиакомпаниясымен келіссөздер жүргізілді және 2021 жылдан бастап Алматы қаласына рейстер ашады.

Жақын арада кездесулер өтеді:

- Qatar Airways авиакомпаниясының ұшуы бойынша Катар авиациялық билігімен;

- жаңа хабарламаларды ашу үшін Emirates, FlyDubai және басқа да елдердің авиакомпаниялары бойынша БАӘ авиациялық билігімен.

"Ашық аспан" режимін енгізу - тасымалдаушылар үшін нарықтың тартымдылығының бірден-бір факторы емес. Бағыттардың дамуы туралы ойлана отырып, әрбір компания реттеу тұрғысынан қолжетімділікті ғана емес, сондай-ақ рейстердің күтілетін жүктелуін, өсу перспективаларын, тәуекелдерді, нақты әуежай шарттарының тартымдылығын және экономикалық әсерін бағалайды. Осылайша, тіпті мемлекеттік шектеулер авиақатынасуы дамытудың бірінші дәрежелі драйверлері босаған кезде де экономиканың өсуі және халықтың табыс деңгейі, әуежайларда кәсіби менеджмент пен ашық ойын ережелерінің болуы, елде қауіпсіздікпен қамтамасыз ету және Қазақстанның шетелдік туристер үшін тартымдылығы қалады.

Қазіргі уақытта Қазақстан әуежайларының, ең алдымен өңірлік инфрақұрылымының жай-күйі халықаралық талаптарға сай емес, сондай-ақ өте іске қосылған күйде. Бұл, ең алдымен, ұшақтарға қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін арнайы техникаға қатысты. Қазақстан әуежайлары кірістерінің негізгі бөлігі ЖЖМ-дың авиациялық жанар-жағармай материалдарын сату есебінен қалыптастырылатынын атап өткен жөн. Сонымен қатар, әуежайлар авиациялық ЖЖМ-ды негізінен делдалдар арқылы сатып алады, олардың бағалары шетелдік әуежайлардың бағаларымен бәсекеге қабілетсіз.

Кейбір елдерде, оның ішінде Ресейде қолда бар ақпарат бойынша отандық әуе компаниялары үшін әуежай алымдары бойынша жеңілдікті бағдарлама бар. Көптеген елдердің әуежайларындағы авиациялық ЖЖМ құны Қазақстан әуежайларына қарағанда айтарлықтай төмен. Қазақстандық авиакомпаниялардың ешқандай жеңілдіктері жоқ және "ашық аспан" режимін енгізу кезінде бәсекеге қабілетсіз болады және оларды шетелдік авиакомпаниялардың ішкі нарықтан ығыстыру ықтималдығы мүмкін болады. Сондықтан "Азаматтық авиацияны дамытудың перспективалы бағыттары" бөлімінде Қазақстанда тепе-тең жағдайларда екі жақты шарттар жасасу жөніндегі саясатты жүргізу ұсынылды. Мұндай жағдайда отандық авиакомпаниялар үшін нарықты қорғауға болады.

Қазақстанның азаматтық авиациясында 2019 жылғы 7 қарашадан бастап QNH және PBN спутниктік навигациясы енгізіледі, бұл аэроғарыш жүйесіндегі өзгерістермен сүйемелденеді. Атап айтқанда, г әуесайлағындағы жоғарғы әуе кеңістігіндегі PBN сипаттамаларына негізделген навигация жүйесі енгізілуде. Нұр-сұлтан, фута/теңіз миляларының өлшем бірліктерін, 10 000 фут өтудің бірыңғай абсолюттік биіктігін, елдің әуе кеңістігінде көлденең эшелондаудың (5/10 теңіз милі) жаңа аралықтарын пайдалануға көшу жүзеге асырылады, тік шекаралар өзгереді және әуе кеңістігі құрылымының жаңа элементтері (FIR, STA, CTR, TMA, ЦПИ жауапкершілік аудандары және т.б.) орнығады.

Аэронавигациялық ақпаратты басқару департаменті деректер базасына енгізілген барлық әуесайлақтар бойынша аэронавигациялық деректерді (әуесайлақтардың, ҰҚЖ табалдырықтарының, радионавигациялық құралдардың және жасанды кедергілердің артуы) қайта санады, 23 әуесайлақ бойынша 360 ұшу процедурасын (ұшып шығу, келу және қонуға кіру сызбаларын) қайта қарап,

ресімдеді, барлық 92 ӘҚҚ (1 мыңға жуық сегменттер) маршының параметрлері қайта саналды, маршруттық карта және аэро-навигациялық схемалар жаңартылды. деректер, Еуропалық деректер базасында (EAD) орналастырылған. Бұдан басқа, ұшу жинақтарын шығаратын және Ұшуды басқару жүйелерін (FMS) (Jeppesen, LIDO Flightnav, Navblue Aero) жаңартатын пайдаланушылар мен ұйымдардың өзгерістер енгізуі бойынша үйлестіру жүзеге асырылады, әуе трассаларының қазақстандық учаскелерінде қауіпсіз төмендетуге арналған әуе трассаларының (MOCA Minimum Obstacle Clearance altitude) барлық учаскелері бойынша кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі абсолюттік биіктігін есептеу орындалды.

PBN сипаттамаларына негізделген Навигация кеңістіктегі әуе кемелерінің орналасқан жерін анықтаудың балама әдісі ретінде қолданылады, бұл Қазақстанның әуе кеңістігін пайдаланудың тартымдылығын және пайдалану тиімділігін арттырады. Әуе кеңістігін нақты құрылымдау бақыланатын және бақыланбайтын әуе кеңістігін икемді пайдалануға ықпал етеді және әуе қозғалысын басқару процестерін оңтайландырады.

2018 жылы Қазақстан авиакомпанияларына субсидия 2 млрд. теңгені құрады. 2019 жылы отын бағасының өсуіне байланысты субсидия көлемі 2,7 млрд. теңгеге жетті. Бұл қаражаттың басым бөлігі Нұр-Сұлтан - Токио жаңа халықаралық авиарейсін қоса алғанда, 15 ішкі рейске жіберіледі. 2020 жылы субсидиялар 6 млрд. теңгеге дейін өседі. Мемлекет тек авиакомпанияларға ғана емес, сондай-ақ әуе билеттері бойынша жеңілдіктер беру жолымен халыққа да көмек көрсетеді. 2020 жылы 5 әуе желісі өзін-өзі ақтауға 80% жетеді, ал 2021 жылы бес әуе рейсті субсидиялау тоқтатылады деп күтілуде. Нәтижесінде 2021 ж. авиарейстер субсидиясының көлемі 2 млрд. теңгеге дейін төмендейді.

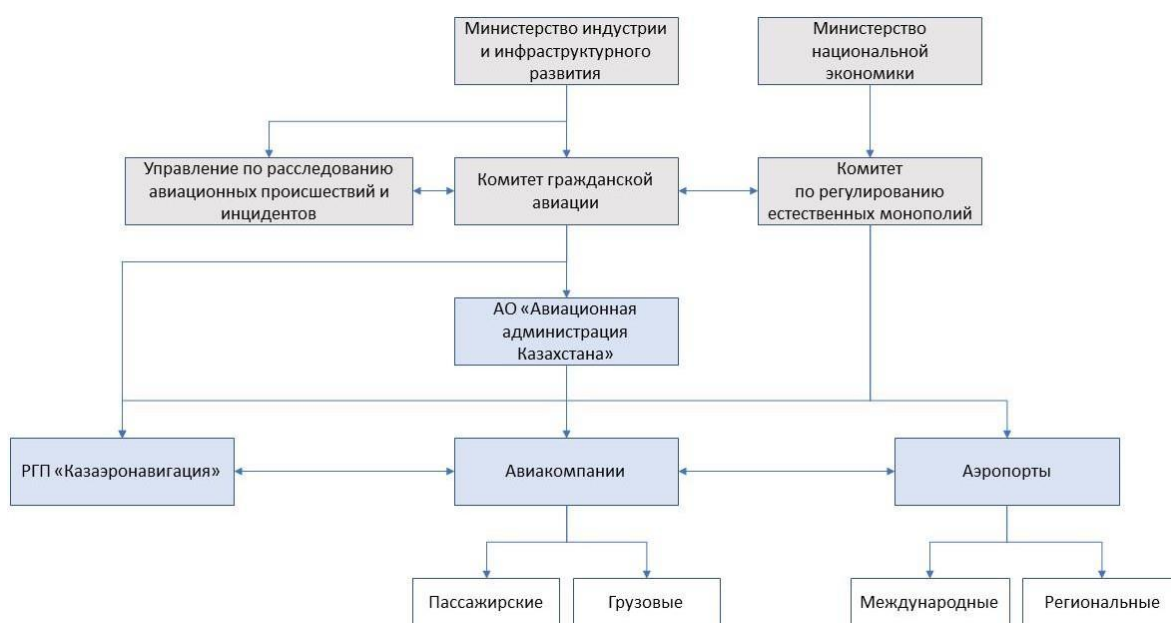
Қазақстанда растайтын құжатты ұсыну шартымен "1+2" схемасы бойынша (бір ата-ана үшін екі бала) "Kids go free" қағидасы бойынша балаларды тегін авиамаршруттарды субсидиялаудың жаңашылдығы ретінде енгізу жоспарлануда. Мұны балалар мен жасөспірімдер туризмінде ішкі көші-қон ағындарының оң динамикасын жасау үшін жасау көзделіп отыр. Мұндай тәжірибе көптеген дамыған елдерде қолданылады: Ұлыбританияда (British Airways), Катар (Qatar Airways), Скандинавия елдерінде (Scandinavian Airlines), Таити (Air Tahiti Nui).

Есеп комитеті тұрақты авиатасымалдарды субсидиялауға арналған шығындарды оңтайландыруды ұсынады. Мәселе оларды субсидиялауда икемділік болмауы болып табылады. Бұл әуе кемесінің төмен немесе нөлдік жүктелуі жағдайында бюджеттік шығыстарға әкеледі. Есеп комитетінің мәліметтеріне сәйкес, 2018 жылы 10 адамнан кем жүктемемен 103 рейс жүзеге асырылды, ал екі рейс жолаушыларсыз орындалды (Алматы - Үржар, Нұр-Сұлтан - Үшарал).

Ішкі туризмді ынталандыру үшін шағын авиацияны дамыту жөнінде шаралар қабылданды. Елімізде жергілікті әуе желілерінің үш әуеайлағы (Үшарал, Үржар, Зайсан) жұмыс істейді. Пайдалануға беру кезеңінде Баян аул аэродромы тұр. Алдағы бес жылда жергілікті әуе желілерінің 13 аэродромы салынады. Осы аэродромдарға ұшу үшін 2019 жылы лизингке L-410 (19 орындық) екі әуе ке-

месі сатып алынды. 2025 жылға дейін ұқсас кластағы 20 әуе кемесін іске қосу жоспарлануда.

Әуе көлігі саласындағы уәкілетті орган ИИДМ азаматтық авиация комитеті болып табылады. Ұшу қауіпсіздігін техникалық бақылау және қадағалау функцияларын "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ жүзеге асырады. Табиғи монополиялар мен тарифтік саясат саласындағы реттеуді маған КРЕМЗК орындайды. Авиакомпаниялар мен әуежайларды басқаруды акционерлер жалпы жиналыстар мен директорлар кеңестері арқылы жүзеге асырады. "Эйр Астана" АҚ акционерлері "Самұрық-Қазына" АҚ (51%) және BAE Systems (Kazakhstan) Limited - британдық BAE Systems plc корпорациясының еншілес компаниясы болып табылады. "Қазақэроавиация" РМК-ның басқармасымен Мемлекет ИИДМ ААК атынан жүзеге асырады.



Ескерту: зерттеу авторларымен жасалған

4-сурет - Азаматтық авиацияны басқару Блок-схемасы

Қазақстанның Азаматтық авиациясының Британдық үлгіге ауысуы ИКАО-ның білікті инспекторларының болуы жөніндегі талаптарына сәйкес келуге және ұшу қауіпсіздігі деңгейі бойынша 80% - ға қойылған мақсатқа қол жеткізуге мүмкіндік береді. Азаматтық авиацияны реттеудің Британдық моделі әлемдегі ең озық басқару нысандарының бірі. Ол ұшу қауіпсіздігі саласындағы бақылау мен қадағалауды қамтамасыз ететін мемлекеттік корпорация болып табылады. Британдық модельдің тиімділігі туралы Ұлыбританияның ИКАО стандарттарына ұшудың қауіп-қатері жоқ (93% - дан жоғары) сәйкестігінің жоғары деңгейі куәландырады, ал әлемдік орташа деңгей 63%-ды, еуропалық орташа деңгей 76% - ды, ал Қазақстанда - 74% - ды құрайды.

Әкімшіліктің қызметі Қазақстанның Азаматтық авиациясының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағыт-

талатын болады. Әкімшілік Қазақстанның әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы заңнамада белгіленген талаптардың сақталуына техникалық бақылау мен қадағалауды жүзеге асыратын болады. Британдық тараппен бірлесіп осы модельді енгізу үшін негізгі тәсілдер әзірленді, бұл ұшу қауіпсіздігі саласындағы бақылау-қадағалау функцияларын жаңа құрылымға беруді көздейді. Инспекторлардың бір бөлігі ИИДМ есеп беретін жаңадан құрылған ұлттық компанияға өтеді. Министрлікте мемлекеттік саясатты қалыптастыру және халықаралық қатынастар функциялары сақталуда. ИКАО-ның қорытындысына сәйкес, авиациялық әкімшілік инспекторларының саны қазіргі уақытқа қарағанда 2 есе жоғары болуы тиіс. Осылайша, Қазақстанның авиациялық әкімшілігін құрумен ИКАО тұжырымдамасының талаптары Орындалатын болады, яғни азаматтық авиация комитеті мемлекеттік саясаттың анықтамасымен, ал авиациялық әкімшілік-бақылау-қадағалау функцияларымен айналысатын болады.

Қазақстанда дербес авиациялық әкімшіліктің уақтылы құрылуы Мемлекеттік авиациялық қауіпсіздік бағдарламасын (МемАҚБ) іске асыруды қамтамасыз етеді. Орта мерзімді перспективада 2022 жылға дейін ИКАО МӘМС аясында ЕАЭО барлық елдеріне МӘМС негізгі қағидаларын толық жүзеге асыру қажет.

Мемлекеттік АҚБ міндеттері:

- мемлекетте ең төменгі талап етілетін нормативтік базаның болуын қамтамасыз ету;
- ұшу қауіпсіздігі үшін қауіп факторларын басқару бойынша функцияларды орындауға қатысты бөлігінде мемлекеттік регламенттеуші және әкімшілік құрылымдарды үйлестіруді қамтамасыз ету;
- мемлекетте ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету тиімділігінің жалпы көрсеткіштерінің мониторингі мен бағалауын қамтамасыз ету;
- ұшу қауіпсіздігін басқару саласындағы мемлекеттің функцияларын үйлестіру және тұрақты жақсарту;
- МемАҚБ тиімді іске асыруды және қызмет көрсету жеткізушілерінің ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесімен (ҰҚБЖ) өзара іс-қимылды қолдау.

Мемлекеттік АҚБ -да қойылған міндеттерді тиімді іске асыру ЕЭО мүше-мемлекеттеріне өріс қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік реттеу жүйесінің тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұдан басқа, мемлекеттік ҚІҚБ ұшу қауіпсіздігін реттеудің белсенді моделіне көшуді жүзеге асыруға мүмкіндік береді, авиациялық билік орындары ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларын басқару негізінде саланы бақылау мен қадағалауды жүзеге асырады, ал болған авиациялық оқиғаларға ден қоймайды.

Қазақстанның авиациялық әкімшілігі бірыңғай сала ретінде азаматтық авиацияның тұрақты дамуын қамтамасыз етуге, оның ішінде саланы стратегиялық және ұзақ мерзімді дамыту жөніндегі тәсілдерді әзірлеуге, азаматтық авиацияда адами бағыттарды сақтау және дамыту жөніндегі шараларды талдауға және қабылдауға, заңнаманы жетілдіру және халықаралық заңнама нормаларын имплементациялау жөнінде ұсыныстар әзірлеуге арналған. Азаматтық

авиацияны мемлекеттік реттеудің Британдық моделін енгізу Қазақстанның әуе кеңістігінде бақылау, қадағалау сапасын, ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыруға мүмкіндік береді.

Авиациялық көлікті дамытудың нақты бағыттары бойынша салалар ЕАЭО мүше-мемлекеттердің заңнамасымен регламенттелген. Олардың үйлестіруге жататын ұлттық заңнамаларын талдау нәтижелері бойынша мәселелерді регламенттейтін төрт негізгі бағыт анықталды:

- авиация персоналы, оның ішінде бастапқы даярлау, қайта даярлау және кәсіптік деңгейді қолдау (Чикаго конвенциясына 1-қосымша));

- әуе кемелерінің ұшуға жарамдылығы (Чикаго конвенциясына 8-қосымша);

- Халықаралық Азаматтық авиацияны заңсыз араласу актілерінен оңайлатылған формальдылық және қорғау (Чикаго конвенциясына 9 және 17-қосымшалар);

- ұшу қауіпсіздігі басқармасы (Чикаго конвенциясына 19-қосымша).

ИКАО стандарттарына сәйкес, ұшу қауіпсіздігі деңгейі бойынша Қазақстан ТМД елдері арасында 74% көрсеткішімен 2-орынды иеленеді, әуе жайлардың қауіпсіздік деңгейі 83% - ды құрайды.

Зерттеу шеңберінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылау жүйесінің сегіз сыни элементтерінің үшеуі, атап айтқанда, талдау жүргізілді.:

КЭ-1. Негізгі авиациялық заңнама. Мемлекеттің авиациялық қызметінің шарттары мен күрделілігіне сәйкес келетін және Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияда қамтылған талаптарға жауап беретін авиация туралы жан-жақты және пәрменді заңның болуы.

КЭ-2. Пайдалану мәселелері бойынша нақты нормативтік актілер. Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияның қосымшаларында сақталатын SARPS сәйкес негізгі авиациялық заңнамалардан туындайтын және стандартты пайдалану рәсімдерін, жабдықтар мен инфрақұрылымды (ұшу қауіпсіздігін басқару және кадрлар даярлау жүйесін қоса алғанда) көздейтін, кем дегенде Ұлттық талаптарды орындауға бағытталған барабар нормативтік актілердің болуы.

Э-4. Техникалық персоналдың біліктілігі және дайындығы. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді бақылау функцияларын орындайтын Техникалық персоналдың білімі мен тәжірибесіне қатысты ең төменгі талаптарды белгілеу және қажетті деңгейде қолдау және оның біліктілігін арттыру мақсатында тиісті дайындықты қамтамасыз ету. Даярлау бастапқы даярлау мен мерзімді қайта даярлауды қамтуы тиіс.

Төрт негізгі бағыт азаматтық авиация саласындағы даму және ақпараттандыру үшін негізгі болып табылады және тиісті үйлестіру кезінде бірыңғай қауіпті көлік кеңістігін және ЕАЭО азаматтық авиациясы саласындағы, оның ішінде Қазақстанның ортақ қызметтер нарығын қалыптастыру және дамыту үшін қолайлы жағдай жасайды.

Азаматтық авиациядағы негізгі мәселелер.

Алматы, Астана қалаларынан басқа әуежайлар техникалық жарақтандырудың, қызмет көрсетудің және қауіпсіздіктің қазіргі заманғы деңгейіне сәйкес келмейді. Өңірлік әуежайлар шығынды немесе рентабельділігі төмен болып табылады. Қаржы қаражатының болмауы оларға қазіргі заманғы техникалық және пайдалану талаптарына сәйкес келетін инфрақұрылымды қолдауға мүмкіндік бермейді.

Әуежайлар жолаушылар мен авиакомпанияларға қызмет көрсетуде шектелген. Оларда табыс алудың өзге де көздері жоқ. Мәселені шешу үшін олардың кіріс базасын қалыптастыруға сараланған көзқарас қажет.

Аэронавигациялық және әуежай қызметтеріне қол жеткізуді қамтамасыз ету кезінде тең тарифтік жағдайлардың болмауы. Кедергілердің бірі - басқа мүше мемлекеттердің авиакомпанияларының ЕЭО-ға мүше мемлекеттің әуежайлар мен аэронавигация қызметтеріне қол жеткізуін қамтамасыз етуге жалпы тәсілдердің болмауы отандық авиакомпанияларға ұсынылатын шарттардан кем емес қолайлы жағдайларда.

Ресей әуежайларында әуежайлық және аэронавигациялық қызмет көрсету үшін алым ставкаларын талдау ЕАЭО елдерінің авиатасымалдаушылары үшін ставкалар ресейлік авиакомпанияларға қарағанда әлдеқайда жоғары екенін көрсетті. Атап айтқанда, ресейлік авиакомпаниялар аэронавигациялық және жердегі қызмет көрсету үшін рубльмен, ал шетелдік авиакомпанияларға, оның ішінде қазақстандық авиакомпанияларға барлық ставкалар АҚШ долларымен немесе еуромен шығарылады. Мұны тең емес нарықтық жағдай жасау ретінде жіктеуге болады. Нәтижесінде ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің авиатасымалдаушылары ресейлік авиатасымалдаушыларға қарағанда үш есе көп төлейді. Бұдан басқа, Мәскеу авиациялық торабында (Шереметьево әуежайы мысалында) ресейлік ішкі авиакомпанияларға жер үсті қызмет көрсеткені үшін тарифтер қазақстандық авиакомпаниялар үшін Нұр-Сұлтан әуежайының тарифтеріне қарағанда төмен. Бұл шектеулер әуе көлігі мәселелері жөніндегі іс-шаралар жоспарын іске асыру шеңберінде жойылуға тиіс.

Авиациялық техниканы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтарды әкелуге жоғары кеден баждары. Авиациялық техника мен қосалқы бөлшектерді әкелуге қолданыстағы кедендік баждар ЕЭО мүше-мемлекеттердің әуе кемелері паркінің (ӘК) жаңартылуына және толықтырылуына ықпал етпейді. Әуе компаниялары Батыс өндірісінің әк және қосалқы бөлшектерін сатып алады. ӘК әкелуге 14,6% мөлшеріндегі кедендік ставкамен салық салынады. Кеден одағы комиссиясының 2009 жылғы 27 қарашадағы № 130 шешімінің 7.1.13 тармақшасымен ӘК импортына тарифтік жеңілдік 0% деңгейінде белгіленді. ЕЭК кеңесінің шешімдерімен осы жеңілдіктің қолданылуы 2023 жылдың аяғына дейін ұзартылды. Егер кедендік баж салығы қолданылса, шартты А321 типті әуе кемесінің құны 12,8 млн долларға, Е190 типі 7,3 млн долларға өседі. Егер жеңілдіктер мерзімі аяқталғаннан кейін жоғары баж салығы ЕАЭО мүше мемлекеттердің азаматтары үшін әуе көлігінің құнын арттырады және бәсекеге қабілеттілігін жоғалтады авиакомпаниялар және әуе кемелері паркін уақтылы

жаңартуға мүмкіндік бермейді. Кедендік баждарды төмендеткен жөн.

Саланы дамыту стратегиясының болмауы. Қазақстанда азаматтық авиацияның даму стратегиясы жоқ, авиациялық навигацияның жаһандық жоспарында және болашақта ұшу қауіпсіздігі жоспарында барлық қатысушы елдер үшін авиациялық салада техникалық прогреске қол жеткізу үшін, қауіпсіздікті қамтамасыз ете отырып, мақсаттарды, міндеттерді және даму жоспарларын айқындайтын даму стратегиясы жоқ. әуе қозғалысының өсу динамикасы. Стратегия авиация саласына (навигация, авиакомпания, әуежайлар, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган) қатысушылардың даму жоспарларымен үйлесуі керек.

Ұшу персоналын оқытуға арналған оқу-жаттығу базасының жоқтығы. Қазіргі уақытта авиация саласында 20 мыңға жуық адам жұмыс істейді, олардың 5,5 мыңнан астам мамандары авиациялық персоналдың сертификаттарына ие. Оларға ұшқыштар (ұшақ, тікұшақ), әуе қозғалысының диспетчерлері, бортсеріктер, техникалық қызмет көрсету мамандары, ұшу инженерлері, штурмандар және басқалары жатады. Сонымен қатар 3,2 мыңнан астам авиациялық қауіпсіздік мамандары және 1,5 мың аэродромға қызмет көрсету мамандары жұмыс істейді. Осылайша, 10 мыңнан астам маман үздіксіз білім беру курстарынан өтуі керек. Елімізде 18 авиациялық оқу орталығы, «Қазаэронавигация» РМК базасында оқу орталығы жұмыс істейді, ол 2016 жылдан бастап жүйеге TrainAirPlus халықаралық ұйымының толыққанды мүшесі ретінде енгізілді. Халықаралық стандарттарға сәйкес келетін жоғары білікті ұшқыштардың болмауына байланысты авиакомпаниялар шетелдік ұшқыштарды тартуға мәжбүр. Мәселен, 1700 ұшқыштың 300-і шетелдік ұшқыш, 1200 инженерлердің 220-сы шетелдік инженерлер.

Қазақстандық авиакомпаниялар ұшу құрамы болмаған кезде әлемнің барлық елдерінен ұшқыштарды шақыруға мәжбүр. Азаматтық авиация академиясын бітіру және «әуе кемесінің ұшуы» мамандығы бойынша жоғары ұшу білімі ұшқыштардың қазақстандық авиакомпанияларда жұмыс істеуіне мүмкіндік бермейді. ірі әуе кемелерін қайта даярлау жүйесі жоқ. Нәтижесінде жоғары білімі бар Қазақстан азаматтары «Эйр Астана» АҚ немесе басқа авиакомпанияда оқуға немесе жұмысқа қабылданбайды. «Эйр Астана» әуекомпаниясының АВ-Initio бағдарламасы арқылы аздаған ұшқыштарды (жылына шамамен 15 адам) оқытуды қаржыландырады, оған кіру қиын, өйткені өтініш берушінің жасы 18-ден 34 жасқа дейін қажет.

Әуежай қызметтері мамандарын үздіксіз оқытуда салада проблема бар. Біліктілікті арттыруға қойылатын міндетті талаптар тек аэродром қызметінің қызметкерлеріне ғана қол жетімді. Әуежай қызметтері үшін рейстерді электр жарығы, арнайы көлік қызметі, жанар-жағармай, жолаушылар мен жүк тасымалы, инженерлік кадрлардың үздіксіз білімі сияқты қызметтер қамтамасыз етілмейді. Сондықтан олар қауіпсіздікке байланысты курстарға жіберіледі. Алайда, мұндай жаттығудың тақырыбы оларға сәйкес келмейді.

Авиация саласында ұшқыштар мен инженерлерден басқа әуежай қызметтерінің инженерлік-техникалық персоналына, кәсіби техниктер мен жұмысшы-

ларға кадр жетіспейді. Көптеген мамандардың базалық авиациялық білімі жоқ. Стратегиялық менеджмент, менеджмент және маркетинг негіздерін біле отырып, басқарушылық, басқарушылық лауазымдарға кадр резервімен саладағы ең күрделі жағдай қалыптасты.

Қорытындылар. Авиациялық көлік саласында:

- мемлекеттің, халықтың, отандық авиакомпаниялардың мүдделерін ескере отырып, әуе билеттерінің бағасына жүйелі талдау жүргізу;
- бүкіл жерасты инфрақұрылымын, оның ішінде модернизациялауды жалғастыру әуежайлар, аэродромдар, аэронавигациялық жүйелер;
- аймақтық әуежайлардың қаржылық тұрақтылығын арттыру, техникалық жабдықталу, жолаушылар және авиакомпания қызметтері, қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін мүмкін болатын кіріс көздерін зерттеу және анықтау;
- Қазақстанда және шет елдерде «ашық аспан» режимін қолдану тәжірибесін бағалайды және мемлекеттің, бизнестің, тұтынушылардың және әуе көлігінің басқа да мүдделі қатысушыларының мүдделерін ескере отырып, шетелдік авиакомпаниялармен бәсекелестікте ішкі азаматтық авиацияны дамытудың үйлесімді шаралары әзірленеді;
- төрт азаматтық бағыт негізінде ЕАЭО шеңберіндегі Қазақстанның азаматтық авиациясының интеграциясы мен дамуын қамтамасыз ету;
- авиакомпаниялардың ЕАЭО шеңберіндегі аэронавигациялық және әуежай қызметтеріне қол жетімділігі үшін тең тарифтік жағдайды қамтамасыз ету;
- әуе кемелерін, қосалқы бөлшектер мен жабдықтарды әкелуге кедендік баждарды төмендетуді немесе Еуразиялық экономикалық комиссия Кеңесінің тарифтік жеңілдіктер беру туралы шешімін 2023 жылы аяқтауды ұсынсын;
- «1 + 2» схемасы бойынша «Балалар еркін жүреді» қағидасы бойынша балаларға тегін әуе билеттері үшін әуе бағыттарын субсидиялауды енгізу (ата-анадан екі балаға);
- тұрақты жолаушылар рейстерін субсидиялау шығындарын оңтайландыру;
- жергілікті авиакомпаниялар үшін жаңа аэродромдар салу және осы авиакомпаниялар үшін жаңа ұшақтар сатып алуға ықпал ету арқылы ішкі туризмді ынталандыру үшін шағын авиацияны дамыту шараларын қолдануды жалғастыру;
- азаматтық авиацияның ұшу персоналын, сондай-ақ әуежай қызметтері мамандарын даярлау және қайта даярлау жүйесі үшін оқу-дайындық базасын құру, соның ішінде инженерлік кадрлардың құрамы.

Қазақстанның әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігі жөніндегі ИКАО стандарттарына сәйкестігінің неғұрлым жоғары деңгейіне қол жеткізу мақсатында Азаматтық авиация қауіпсіздігі саласындағы бақылау-қадағалау функцияларын орындау жөніндегі авиациялық әкімшілікті қалыптастыру және тиімді қызметін қамтамасыз ету, саланы дамыту стратегиясын әзірлеу, заңнаманы жетілдіру және халықаралық шарттар мен келісімдердің нормаларын имплементациялау бойынша, сондай-ақ азаматтық авиация персоналын сақтау және дамыту шара-

ларын қабылдау жөніндегі ұсыныстарды дайындау процесін жалғастыру талап етіледі.

1.8. Су көлігінің дамуын кешенді талдау

Қазақстанның су көлігі теңіз және ішкі су (өзен) көлігімен ұсынылған. Су көлігі адамдарды тасымалдау үшін кең тараған жоқ, негізінен жүк-тасымалдау үшін пайдаланылады. Мысалы, 2018 жылы 170,43 мың адам су көлігінің жолаушылары болды.

Теңіз және жағалау көлігі теңіз флотын және Каспий теңізіндегі үш теңіз портын (Ақтау, Солтүстік², Құрық) қамтиды.

10 – кесте - Теңіз көлігінің жылжымалы құрамының болуы

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Теңіз кемелерінің барлығы, оның ішінде	58	79	61	48	59	65	66	67
өздігінен жүретін жүк кемелері	27	29	30	15	16	19	20	17
өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	20	29	19	19	18	18	18	18
Буксирлер	11	21	12	14	25	28	28	32

Ескертпе: 2009 және 2010 жылдардағы ұқсас статистикалық деректер жоқ

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

2018 жылғы мәліметтер бойынша теңіз көлігінің жылжымалы құрамы 67 кемеден тұрады. Қазақстанның теңіз сауда флоты 8 танкерден, 4 құрғақ жүктерден тұрады, олар 92,5% мұнай және 10,3% құрғақ жүк тасымалын қамтамасыз етеді. 2018 жылдың соңындағы деректер бойынша, кеме тізілімдерінде Каспийдің қазақстандық қайраңында теңіз операцияларын қолдау үшін тартылған қосалқы флоттың 310 кемесі тіркелген. Отандық танкерлер мұнайды Ақтау портынан ғана емес, сонымен қатар ресейлік мұнайды Махачкала портынан Баку портына тасымалдауға қатысады. "Қазтеңізкөлікфлоты" ЖШС жедел басқаруындағы құрғақ жүк кемелері (4 бірлік) Ақтау және Баку порттары арасындағы фидер тасымалдарына қатысады. Каспий деңгейінің төмендеуі аз шөгінді кемелердің жаңа түрлеріне көшуді және түбін тереңдету жұмыстарын жүргізуді талап етеді. Тізілімдегі кемелердің 30%-ға жуығы 15 жылдан астам пайдалану мерзімі бар, бұл келешекте флоттың қысқаруына және оны жаңарту қажеттілігіне әкелуі мүмкін. Сонымен қатар, паромдар мен контейнерлер тапшылығы бар.

Теңіз көлігімен жүк тасымалдау көлемі 2018 жылы 2013 жылмен салыстырғанда төмендеді: 4 млн. - нан 1,8 млн. тоннаға дейін. Теңіз көлігімен жүк тасымалдау 10 жылда 6,7% - ға өсті.

11-кесте - Теңіз көлігінің негізгі көрсеткіштері

Көрсеткіш	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Жүктерді тасымалдау, мың тонна	3 554,6	4 655,0	4 557,0	4 048,3	3 984,5	3 630,2	2 476,6	2 565,5	2102,6	1829,5
Жүк айналымы, млн. ткм	1 400,9	3 055,7	3 189,7	2 752,8	2 709,4	2 468,5	1 597,6	1 772,2	1584,2	1406,2

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Қазақстанда теңіз порттарының өткізу қабілетін арттыруға және жүктерді өңдеу технологияларын жетілдіруге бағытталған теңіз көлігі инфрақұрылымын жаңғырту және дамыту жөніндегі бірқатар ауқымды жобалар іске асырылды. Каспийдегі қазақстандық логистикалық торабының жалпы өткізу қабілеті жылына 19,5 млн. - нан 26,5 млн. тоннаға дейін артты. Баку - Тбилиси - Карс жаңа темір жол желісіне шыға отырып, Алят (Әзірбайжан) теңіз портымен инфрақұрылымдық байланыс жасалды, Түркияға және Жерорта теңізі елдеріне тікелей шығу қамтамасыз етілді.

12 – кесте - Отандық тасымалдаушылардың Ақтау порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеу, мың тонна

Жүктердің түрлері	2014		2015		2016		2017		2018	
	Барлығы	ОП	Барлығы	ОП	Барлығы	ОП	Барлығы	ОП	Барлығы	ОП
Мұнай	5954	4158	3 521	2 214	2278	1659	1277	957	2089	1881
Металл	1230	3	1 071	47	1268	49	353	-	188	6
Астық	686	98	501	68	528	35	495	50	824	142
Паромдық жүктер	1968	-	466	-	1124	-	701	-	96	-
Басқа жүктер	429	47	338	46	265	20	147	3	356	4
Барлығы	10267	4307	5 897	2 375	5463	1763	2973	1010	3553	2033

Ескертпе: 2009-2013 жылдардағы ұқсас статистикалық деректер жоқ

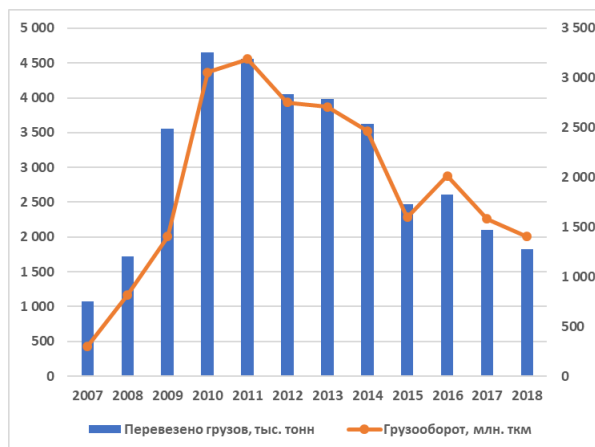
Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Қазақстанның теңіз порттарындағы жүктерді ауыстырып тиеудің жалпы көлемі 2018 жылы 14% - ға өсті. Контейнерлер мен дәнді дақылдарды ауыстырып тиеу екі еседен астам өсті, металл өнімдері 43% - ға, өзге де жүктер 16% - ға төмендеді.

Каспийде жүктерді теңіз арқылы тасымалдаудағы Қазақстанның үлесі 21% - ды құрайды. Оның 2014 жылға қарай 7% - ға төмендеуі құбыр жолдары арқылы мұнай жеткізілімінің өсуінен туындады. 2007-2010 жылдары теңіз көлігімен тасымалданған жүктердің көлемі 4,3 есе өсіп, 4 655,0 мың тоннаны құрады. Сонымен қатар, 2011 жылдан бастап жүктерді тасымалдау екі еседен астам төмендеді және 2018 жылдың қорытындысы бойынша бұл көрсеткіш 1 829,5 мың тоннаны құрады. 2007-2011 жылдары теңіз көлігінің жылдық жүк айналымы 2 752,8 млн. ткм деңгейіне дейін 9,2 есе өсті. Алайда, 2012 жылдан бастап жүк тасымалдау көлемінің қысқаруы салдарынан бұл көрсеткіш де төмендеді және 2018 жылы 1 406,2 млн. ткм құрады.

Талдау көрсеткендей, Каспий өңірі, Парсы шығанағы және Оңтүстік-Шығыс Азия елдері бағытында жыл сайынғы көлемде жүк ағынын 20 млн.тоннадан 40 млн. тоннаға дейін ұлғайту үшін әлеует бар. Инфрақұрылым

мен теңіз флотын одан әрі дамыту нақты көрсеткіштерді номиналды өткізу қабілеті деңгейіне дейін жеткізуге мүмкіндік береді, бұл орта мерзімді перспективада жүк тасымалдарының өсуіне ықпал ететін болады.



Ескертпе: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі Статистика комитетінің деректері негізінде зерттеу авторлары жасаған

5-сурет-2007-2018 жж. Қазақстанның теңіз көлігі қызметтері көлемінің динамикасы

Каспий маңы өңірінде тасымалдар көлемінің жалпы қысқаруы орын алды, бұл шетелдік теңіз флотымен және порттармен теңіз көлігінің сервистік қызметтерін жеткізушілермен бәсекелестіктің артуына алып келді. Өңір елдері жүк ағыны үшін бәсекелестіктің күшеюіне қарай өз флотын дамытады және кредит берудің жеңілдетілген ставкалары (Ресей), инвестициялық субсидиялар және мемлекеттік соққы-лік бірлесіп қаржыландыру (Ресей, Әзірбайжан, Түрікменстан), порттарда қызмет көрсетудің жеңілдікті шарттары (Иран), мамандандырылған лизингтік компаниялар ұсынатын операциялық лизингтің жеңілдікті шарттары, кедендік жеңілдіктер (Ресей) сияқты мемлекеттік қолдау шараларын қолданады. Бұл Қазақстанның теңіз порттары үшін тең емес жағдай жасайды.

Каспийдегі порттарды пайдалана отырып, теңіз көлігімен жүк тасымалдаудың негізгі бағыттары:

- Иран бағыты - Иранға және Парсы шығанағы елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік жүктермен тікелей су қатынасы;

- Ресей бағыты - Каспий және Азов бассейндеріндегі Ресей порттарымен тікелей су қатынасы;

- Қара теңіз - Жерорта теңізі бағыты Волго - Дон арнасы арқылы тікелей су қатынасы, Закавказье елінің экспорттық-импорттық және транзиттік жүктерімен Баку - Батуми/Поти аралас темір жол-паромдық қатынасы және Қара теңіз-Жерорта теңізі су қатынасы;

- Солтүстік бағыт - Балтық бассейні елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік жүктері бар Волго-Балтық арнасы арқылы тікелей су қатынасы.

Осылайша, Каспийдегі қазақстандық порттарға арналған жүк базасын былайша жіктеуге болады:

- жүк номенклатурасы бар экспорттық жүк: мұнай, металл өнімі, астық, түсті металдар, кокс, асбест, мырыш концентраты;

- жүк номенклатурасы бар импорттық жүк: Тамақ өнімдері, құрылыс материалдары, химиялық өнімдер, контейнерлер, габаритті емес жабдықтар, донғалақты техника, халық тұтынатын тауарлар;

- болжамды жүк номенклатурасы бар транзиттік жүк: контейнерлік жүктер, тұтынушылық тауарлар, Ресейдің Орал комбинаттарының металл өнімдері, Ауыл шаруашылығы өнімдері, глинозем, габаритті емес жүктер, жабдықтар.

Болашақта экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағындарының, сондай-ақ контейнерлік тасымалдардың өсуі "Бір белдеу, бір жол" Қытай бастамасының дамуына байланысты. ҚХР коммерция министрлігінің статистикасы бойынша, Қытайдың "Бір белдеу, бір жол" бастамасының қатысушыларымен сауда көлемі 2018 жылы \$ 1,3 трлн. белгіге жетті. Жылдық есеппен сауда өсімі 16,3% құрады. "Бір белдеу, бір жол" бастамасын іске асыру Қазақстанның Қытаймен және Еуразия құрлығының басқа да елдерімен ынтымақтастығының жаңа бағыттарын ашады.

Каспийдегі ішкі тасымал ретінде Каспий теңізінің қазақстандық секторында іске асырылатын инвестициялық жобаларды атап өту керек, атап айтқанда, "Теңізшевройл" ЖШС Болашақ кеңейтудің ауқымды жобасын (КАЖ) іске асыру үшін ірі көлемді ауыр салмақты жүктерді тасымалдау. КАЖ үшін ірі габаритті жүктердің бір бөлігі Қазақстан теңіз айлақтары мен терминалдарында жүргізіледі, КАЖ үшін арнайы салынған Атырау облысының Жылыой ауданындағы Прорва жүк түсіру терминалына жеткізіледі. Каспий теңізінің қазақстандық учаскесі таяз (тереңдігі 2,5-тен 3 м-ге дейін) болғандықтан, жұмыс істеу үшін "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС арнайы салынған сүйреткіштері пайдаланылады. Жұмыстар жүргізу ауданында шектеулі тереңдіктер кезінде кемелердің қуаты мен габариттеріне жоғарыда көрсетілген талаптар қойылады. Буксирлер қосалқы теңіз операцияларының барлық спектрін орындау үшін озық техникамен жабдықталған, бірақ оларда оқытудан өткен және теңізші аймағының ерекшелігін білетін ғана жұмыс істей алады. Жоба шеңберінде "Қазтеңізкөлікфлоты" компаниясы жаңа буын зауытын салу үшін шамамен 75 модульді тасымалдауды жүзеге асырады.

Теңіз кен орнында өндіруші қуаттардың ККЖ іске асыру мақсатында теңіз базасы мен Прорва түбегі ауданында теңіз жолымен аса көлемді жүктерді, жабдықтар мен материалдарды жеткізу үшін арна салынды. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 23 қазандағы № 672 қаулысына сәйкес Прорва теңіз учаскесі Қазақстанның мемлекеттік шекарасы арқылы өткізу жүзеге асырылатын орын болып белгіленді. Өткізу пункті уақыт бойынша да, жүк түрлері бойынша да шектелмеген. "Теңізшевройл" компаниясының теңіз порттары үшін көзделген қызметтерді көрсету үшін техникалық мүмкіндіктері бар, алайда теңіз порты немесе терминалы мәртебесі жоқ.

Батыс Прорва ауданында 2022 жылға қарай үшінші буын зауытын салу үшін ірі габаритті жүктерді су жолымен алуға есептелген теңіз терминалы салынды. Топырақ үйіндісінің түбін тереңдету, аралдарының аумағын және

құрылғыларын зерттеу жөніндегі жұмыстарды "Ван Оорд" (Нидерланды) компаниясы жүргізеді. Жалпы алғанда 18 млн. текше метр теңіз топырағы алынады. Қашаған кен орнындағы жұмыстарды қоспағанда, Каспий акваториясында мұндай түбін тереңдету жұмыстары бұрын жүргізілген жоқ. Теңіз каналының ұзындығы 71 км және баржаның ойыққа кіруіне арналған. Каналдың екі жағы бойынша 30 Аралдың топырақ үйіндісін шахматтық ретпен орнату көзделеді. Терминалдың құрылысына қаражаттың 90% - ын "Теңізшевройл" компаниясы, 10% - ын "ТеңізСервис" компаниясы салды. Жүктерді түсіру терминалы 15 га аумақты алады, онда төрт айлақ, сондай-ақ қоймалар мен басқа да қосалқы объектілер салынатын болады. Ол модульдерді және жалпы мақсаттағы жүктерді түсіруге арналған. Жүктерді сақтауға арналған басқа терминал 12 га алаңда орналасады. ККЖ аясында ұзындығы 14 км үйінді жол салынады.

Үкіметтің 2011 жылғы 29 сәуірдегі № 462 қаулысына сәйкес Ұлттық теңіз тасымалдаушысы "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС болып табылады, ол Каспий, Қара және Жерорта теңіздерінде шикі мұнайды теңіз тасымалдарына маманданған, құрғақ жүктерді тасымалдайтын және сервистік Флот қызметтерін көрсететін. Компанияның танкер және буксир кемелерінен, сондай-ақ ірі габаритті жүктер мен әртүрлі мақсаттағы баржаларды тасымалдауға арналған кемелерден тұратын 26 түрлі үлгідегі кемелерден тұратын Қазақстанның ірі заманауи флоты тиесілі. Компания жүкке құйылатын және құрғақ жүктерді (астық, металл, контейнерлер және т.б.) тасымалдау үшін кемелер береді.

"Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС жүк тасымалдау бойынша өндірістік көрсеткіштері 2017 жылы 367 мың тоннадан 2018 жылы 1 874 мың тоннаға дейін артты. 2019 жылдың бірінші жартыжылдығында 287 мың тонна мұнай, 53 мың тонна құрғақ жүк (арпа, барит, цемент) және 494 FEU контейнер тасымалданды. "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС 2019 жылдың 9 айында Қара және Жерорта теңіздерінде мұнай тасымалдау жоспарын 297% - ға асыра орындады. Компания 8 372 мың тонна жүк тасымалдады. 2019 жылдың сәуір айында фидер желісінің жұмысы басталғаннан бастап 2019 жылдың 30 қыркүйегіне дейін Ақтау - Баку Ақтау бағыты бойынша 25 айналма рейс жасалды. Барлығы 2 389 контейнер тасымалданды. "Бекет Ата" кемесімен 3 005 тонна бидай ұны Варна (Болгария) портынан Бандырма портына (Түркия) бір жолғы тасымалдауға тасымалданды. Келесі рейспен жүк (5 109 тонна алюминий) осы кемеде Новороссийск портынан Гебзе (Түркия) портына тасымалданды. Каспий өңірінде компания кемелерімен 500 мың тонна мұнай тасымалданды. Компанияның танкері Корчагин кен орнынан (Каспий қайраңының ресейлік секторы) 2021 жылға дейін әрекет ететін келісім-шарт бойынша Баку портына дейін мұнай тасымалдайды. 2001-2018 жылдар кезеңінде компания Каспий бойынша 71,4 млн.тонна көмірсутегін тасымалдады, басым тасымалдаушы болды. Оның үлесіне Каспий бойынша мұнай тасымалдаудың 60% - дан астамы келеді. 2008 жылдан бастап компания қара және Жерорта теңіздерінде жұмыс істей бастады. 10 жыл ішінде ашық суларда 34,2 млн. тонна мұнай және мұнай өнімдері тасымалданды. Компанияның 2014-2022 жылдарға арналған стратегиясына сәйкес екі темір жол паромын салу / сатып алу жоспарлануда.

Бұл ниет 2020- 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" инфрақұрылымдық даму мемлекеттік бағдарламасына енгізілген.

"Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС инновациялық технологияларды қолдана отырып, шельфты кен орындарына қызмет көрсету тәжірибесі бар ірі халықаралық компаниямен стратегиялық серіктестік құру мүмкіндігін қарастырады. Компания қазақстандық "ҚМГ drilling and service" басқару компаниясымен "Каспиан Эксплорер" және "Сәтті" қазақстандық бұрғылау қондырғыларына қызмет көрсету бойынша ынтымақтасуды жоспарлап отыр, оның ішінде Теңіз Бұрғылау қондырғыларының техникалық менеджментін жүзеге асыру, теңіз операцияларын қолдаудың қажетті кемелерімен бірыңғай пакетте теңіз бұрғылау қондырғыларының қызметтерін ұсыну.

"Теңізшевройл" ЖШС Теңіз кен орнының ККЖ іске асыру бойынша жұмыстарды жүргізу шеңберінде "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС Ресейдің ішкі су жолдары арқылы Қара теңізден Каспийге модульдерді тасымалдау үшін қолда бар жабаларды-аландарды модификациялауды жоспарлап отыр.

Сервистік флоттың қызмет көрсету нарығы Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы көмірсутек шикізаты кен орындарын игеру шарттары, міндеттері мен кезеңдеріне сүйене отырып, қалыптастыру сатысында тұр. Теңіз кен орындарын қарқынды игеру теңіз жұмыстары үшін мамандандырылған кемелердің өз флотын құру туралы мәселені қояды. Шарттардың әртүрлілігі мен міндеттердің көптігі мұнай мен газдың Теңіз кен орындарын игеру үшін қажетті әртүрлі техникалық құралдарды алдын ала анықтайды. Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңіз мұнай өндірудің өсуі жаңа ұңғымаларды бұрғылау, теңіз өндіру платформаларын салу және теңіз мұнай өндірудің техникалық құралдарын жетілдіру жөніндегі жұмыстарды жандандыруға ықпал етеді, ол үшін орта және ұзақ мерзімді перспективада қосалқы және мамандандырылған сервистік кемелер талап етіледі. Атап айтқанда, жабдықтау кемелеріне, авариялық-құтқару кемелеріне, бұрғылау үшін жабдықтау баржаларына, габаритті емес жүктерді тасымалдауға арналған баржаларға, құйма баржаларға, мұзжарғыштарға, құбыр төсейтін кемелерге, экологиялық және өрт сөндіру кемелеріне, жүзу бекеттеріне, жолаушылар кемелеріне, теңіз мұнай жинағыштарына, мұнайдың авариялық төгілуін жоюға арналған мамандандырылған кемелерге және кемелердің басқа да түрлеріне сұраныс бар. Қосалқы флот санының қажеттілігін айқындау мақсатында Каспий теңізінің қазақстандық секторының Теңіз кен орындарын игеру жөніндегі "ҚазМұнайГаз" ҰК" АҚ еншілес және тәуелді ұйымдарының бірыңғай стратегиясын әзірлеу қажет.

Қазіргі уақытта "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК " ЖШС-нен басқа Каспийде Caspian Offshore Construction, Wagenborg Deniz, BUE, Caspian Service Group, Қазақстанкаспийшельф, Аджип ККО сияқты қосалқы флоттың түрлі қызметтерін (каботаж) ұсынатын басқа да бірқатар кеме қатынасы компаниялары жұмыс істейді. Өз флотының көп саны бар ірі кеме қатынасы кәсіпорындары ұзақ мерзімді келісім-шарттар негізінде Солтүстік-Каспий

жобасына (СКП) қызмет көрсетеді. Сонымен қатар, көптеген кемелер кемелердің мемлекеттік бербоут чартерлік тізілімінде тіркелген, яғни флот (негізінен ескі құрылыстар) Каспийге нақты жобаға немесе белгілі бір мерзімге жұмыс түріне айналады.

Каспий теңізінің қазақстандық секторымен қатар қазіргі уақытта басқа Каспий маңы мемлекеттерінде мұнай-газ жобалары бойынша жұмыстар жүргізілуде. Ресей, Әзірбайжан және Түркіменстан өздерінің Теңіз кен орындарын белсенді игеруде және кейбір жобалар бойынша өндірістік өндіруді қамтамасыз ету бойынша жұмыстар жүргізілуде (Корчагино, Филановское, Чираг 1, Азери, Челекен, Зарит және т.б.). Каспий теңізінің қазақстандық секторына қарағанда осы өңірлерде бес жылға дейінгі кезеңмен ұзақ мерзімді келісімшарттар жасалады, бұл Каспийде жұмыс істейтін үздік Кемелерді тартуға мүмкіндік береді. Нәтижесінде қазақстандық жобаларға (СКП қоспағанда) флот қалдық әдіс бойынша және жоғары тарифтер бойынша алынады, бұл теңіз қызметтерінің сапасына және мұнай-газ жобаларын іске асырудың жалпы құнына әсер етеді.

2003 жылы құрылған сәттен бастап "Caspian Offshore Construction" ЖШС Каспийдегі сервистік Флот қызметі нарығындағы көшбасшылардың біріне айналды. Компанияның жалпы айналымы 2017 жылы \$84 млн. астам. меншікті флоты 28 кеме, соның ішінде мұзжарғыш буксирлер, мұздық класты буксирлер, сүңгуір жұмыстарын қолдауға арналған кемелер, ғылыми-зерттеу кемелері, жүзбелі қонақ үйлер, жүрдек жолаушылар кемелері, көпфункционалды қолдау кемелері, әуе жастығындағы кеме. Флоттың орташа жасы сегіз жастан кіші, бұл оны өңірдегі ең заманауи етеді. Көптеген кемелер Еуропа шыңдарында салынған. Өз флотынан басқа, компания мұздық класты 12 авариялық-құтқару кемесін қоса алғанда, үшінші тұлғаларға тиесілі 17 кемені басқарады. Компанияның басқаруындағы флоттың жалпы саны объектілерді тіркеп сүйреу, мұзжарғыш жүргізуді жүзеге асыру, жүктерді, жабдықтарды және қызмет көрсетуші персоналды бұрғылау платформаларына және басқа да оффшорлық құрылыстарға жеткізуді қамтитын қызметтердің дәстүрлі түрлерінен басқа 45 бірлікті құрайды, компания сүңгуір жұмыстарын жүргізуде қолдау, әртүрлі күрделіктегі порттық операцияларды жүзеге асыру және теңіз ілгегі саласындағы қызметтер сияқты қызметтерді көрсетеді. "Caspian Offshore Construction" компаниясы бірқатар бірегей операцияларға қатысты: Ресейдің ішкі су жолдары бойынша, сондай-ақ Түркия, Ресей, Әзірбайжан, Түркмения және Иран порттары арасындағы жүзбелі бұрғылау, ірі габаритті жүктер мен кемелерді сүйреу. Компания тобында 900-ге жуық адам еңбек етеді, олардың 700-ге жуығы кеме экипажының мүшелері.

Теңіз инфрақұрылымын дамыту және Маңғыстау облысының аумағы арқылы жүк айналымын арттыру басымдықтарының бірі Каспий бассейні порттары арасындағы контейнерлік тасымалдардың көлемін арттыру және жүктің жаңа түрлерін тарту болып табылады. Қазақстан, Қытай, Оңтүстік-Шығыс және Орталық Азия, Түркия және Оңтүстік Еуропа елдері арасындағы жүк тасымалы ағынына бағытталған ТМ дамытуға үлкен көңіл бөлінеді.

"Нұрлы жол" бағдарламасын іске асыру нәтижесінде әлеуеті жылына 500 мың контейнерге дейін жететін Ақтау порты арқылы көлік бағдары қалыптастырылды.

Құрық порты Ақтау портымен қатар Маңғыстау облысында құрылатын ірі көлік-логистикалық орталықтың маңызды буыны болып табылады. Бүгінде Құрық порты халықаралық көлік дәліздері желісіне қосылды. Порт акваториясына теміржол және автомобиль магистральдары жүргізілді, теміржол-паромдық және автомобиль кешенінің өткізу қабілеті жылына 7 млн.тоннадан астам құрайды. Порттың кедендік қызмет көрсету аймағы бар сервистік инфрақұрылым 30-40 минуттан аспайтын көлік құралдарын өндеуге қабілетті, ал порттың басты объектілері терминалдық-қойма инфрақұрылымын дамытуға ықпал ететін болады.

2018 жылдың тамыз айында Құрық порты - Тәжен шекаралық кеден бекеті бағыты бойынша автомобиль қатынасы, сондай-ақ Хоргос құрғақ портынан - Құрық порты бағытында және одан әрі Транскаспий дәлізі бойынша Италияға тұрақты контейнерлік пойыздың Шығыс қақпасы іске қосылды. Құрық портының енгізілген автожол инфрақұрылымы автокөлікпен транзиттік тасымалдауды дамыту үшін жаңа мүмкіндіктер туғызады. Құрық арқылы Транскаспий бағыты Қытайдан, Орталық Азиядан (Өзбекстан, Қырғызстан, Тәжікстан), Ресейдің Орал-Сібір өңірінен Түркияға және Еуропаға және кері жүктерді жеткізудің тиімді логистикасын қамтамасыз етеді, бұл Қазақстанға транзиттік тасымалдардан түсетін табыстарды жылына \$5 млрд.дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Құрық порты "Бір белдеу, бір жол" Қытай бастамашылығына қатысу шеңберінде Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетін дамытуға жаңа серпін береді.

Ақтау, Солтүстік, Құрық үш заманауи Каспий порты бір-бірін толықтырып, Каспий маңы аймағы үшін жаңа перспективалар ашады. Орта мерзімді перспективада қайта өңдеу өндірістерін және сервистік секторды дамыту, трансұлттық компанияларды тарту, жаңа технологияларды пайдалану талап етіледі. Бұл Маңғыстау облысында экономиканы әртараптандыруға және туристік индустрияны көтеруге ықпал ететін болады. Ақтау, Солтүстік, Құрық мультимодальдық хаб - порттары базасында қосымша өндірістер мен сервистік секторды құру және дамыту жөніндегі кешенді жоспарды әзірлеу маңызды міндет болып табылады.

2019 жылы Маңғыстау облысында ұзындығы 85 км Бейнеу - Ақжігіт автомобиль жолын қайта жаңартуды аяқтау және пайдалануға беру Құрық порты арқылы автомобиль транзитін ұлғайтады және Транскаспий дәлізінің Өзбекстанмен және Орталық Азияның басқа да елдерімен жаңа қатынасын қамтамасыз етеді. Бұл учаске Каспий маңы аймағы мен Еуропа елдеріне шығатын Ташкент - Бейнеу - Атырау - Астрахань халықаралық транзиттік көлік дәлізінің құрамына кіреді. Қайта жаңартудан кейін автожолдың өткізу қабілеті мамандардың бағалауы бойынша 7 есеге жуық ұлғайып, 7 мыңға жуық адамды құрайды. Ал қозғалыс жылдамдығы сағатына 50-ден 100 км-ге дейін артады.

Жаңа автожол Орталық Азия елдерінің өнімдерін Ресейге, Кавказға және Еуропаға жеткізуге мүмкіндік беретін ең қысқа бағыт болып табылады. Ол Құрық порты арқылы жүк ағынын арттыруға ықпал етеді.

Сонымен қатар, жүк ағыны Қазақстаннан Орталық Азияға, Қазақстан бағыты бойынша Алматы қаласына немесе Сарыағаш қаласына дейін жүруі үшін Бейнеу Бозой - Сексеуіл автожолын салу қажет. Бұл автокөлікпен ішкі және транзиттік тасымалдау үшін отандық мүмкіндіктерді көбірек пайдалануға мүмкіндік береді. Бұл жобаны іске асыру Ақтау портынан Алматы, Астана, Шымкент, Бішкек қалаларына автокөлікті пайдалана отырып (тәулігіне орташа есеппен 100-150 фура) транзитті, сондай-ақ Қытайдан Иран, Әзірбайжан, Түркия, Еуропа бағытында автокөлікпен транзитті ұлғайтуға мүмкіндік береді. Қарастырылып отырған бағыт бойынша транзиттік тасымалдардың өсуіне Батыс Еуропа - Батыс Қытай халықаралық автомобиль дәлізі ықпал ететінін ескеру қажет. Бейнеу-Бозой Сексеуіл автожолын пайдалануға беру жол жүрудің орташа есеппен 1 500 км-ге төмендеуіне және жүктерді жеткізу уақытының 2-3 тәулікке қысқаруына алып келеді. Қазақстан арқылы транзиттік автокөлік трафигін Өзбекстан мен Түрікменстан пайдасына жоғалту қаупі бар. Өзбекстан өз автожолдарын жүк транзитінің пайдасына ашады. Осындай жолмен Түркіменстан де түсуі мүмкін. Сондықтан Қазақстанда Бейнеу - Бозой - Сексеуіл автожолын салу үшін аса қажет. Айта кету керек, осы автожол учаскесі бойында Бейнеу - Бозой - Сексеуіл магистральды газ құбыры салынды және пайдаланылуда. Трасса бойында сонымен қатар ТОБЖ желісі, магистральды газ құбыры СКАДАСЫ ішінара салынған. Бейнеу - Бозой - Сексеуіл 500 кВт ЭБЖ желісін салу жоспары бар. Осылайша, Бейнеу - Бозой - Сексеуіл (Шалқар) технологиялық дәлізін құру үшін барлық алғышарттар бар.

2019 жылы ұзындығы 592 км Бейнеу - Ақтау учаскесінде 12 жыл салынған автожол пайдалануға берілді. Егер бұрын осы учаскеде көліктер 2-3 тәулік бойы жүрсе, енді бір күнде ғана еңсере алады. Автожолды қайта құру арқасында қозғалыс қарқындылығы бірнеше есеге өсті. Трасса қазақстандық тауарлардың экспортын жеңілдетіп, Қытайдан, Өзбекстаннан, Қырғызстаннан жүктердің транзиттік тасымалын арттырды. Маңғыстау облысында 2026 жылға дейін Бейнеу Шалқар трассасының 500 шақырымы - 669 шақырымы және Түрікменстан шекарасы Жаңаөзен трассасының 169 шақырымы салу жоспарлануда.

Ішкі су көлігі ішкі порттар желісі, гидротехникалық инфрақұрылым және өзен флоты бар бірнеше кеме жүзетін өзендер мен су қоймаларында пайдаланылады. Осы көлікпен 2018 жылы 1,03 млн. тонна тасымалданды. Ішкі су көлігімен жүк тасымалы 10 жылда 14,5% - ға азайды.

Ішкі су жолдары жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар болып табылады және мемлекеттік меншікте болады. Оларды күтіп ұстау мен пайдалануды республикалық бюджеттен қаржыландырылатын мемлекеттік тапсырысқа сәйкес Өскемен, Семей, Павлодар, Орал, Атырау, Қапшағай және Балқаш қалаларында орналасқан су жолдарының жеті республикалық мемлекеттік

қазыналық кәсіпорны жүзеге асырады.

13-кесте - Ішкі су көлігінің негізгі көрсеткіштері

Көрсеткіш	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Жүктерді тасымалдау, мың тонна	900,9	1120	1082	1290,7	1106,5	1 320,8	1 218,9	1188,6	1 649,4	1037,8
Жүк айналымы, млн. ткм	56,9	79,4	78,5	61,9	32,3	26,6	30,9	21,4	26,0	37,5
Жолаушылар тасымалы, мың адам	90,2	108,2	112,9	98,8	92,7	67,2	48,5	90,4	58,7	81,2
Жолаушылар айналымы, млн. пкм	1,5	3,4	1,9	1,9	0,9	1,2	0,4	1,2	0,7	0,6

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Ішкі су көлігінің жылжымалы құрамы 2009-2018 жылдар кезеңінде сандық жағынан қатты өзгерген жоқ. 2018 жылғы деректер бойынша, ол 160 түрлі кеме түрлерін қамтиды.

14-кесте - Ішкі су көлігінің жылжымалы құрамының болуы

Көрсеткіштер	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Барлық кемелер	157	158	148	152	151	142	141	179	171	160
оның ішінде:										
Өздігінен жүретін жүк кемелері	12	12	12	10	12	12	8	9	9	9
Құрғақ жүк	10	10	10	8	10	10	8	9	9	9
Құйма	2	2	2	2	2	2	-	-	-	-
Баржалар	71	71	60	59	54	51	53	69	66	56
Құрғақ жүк	61	61	57	56	52	49	51	61	58	50
Құйма	10	10	3	3	2	2	2	8	8	6
Буксирлер, итергіштер	51	51	52	56	56	54	55	74	75	68
Жолаушылар, жүк-жолаушылар кемелері	23	24	24	27	29	25	25	27	21	27

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті

Қазақстандағы ішкі су жолдары су бассейндерінің үш санатына жіктеледі:

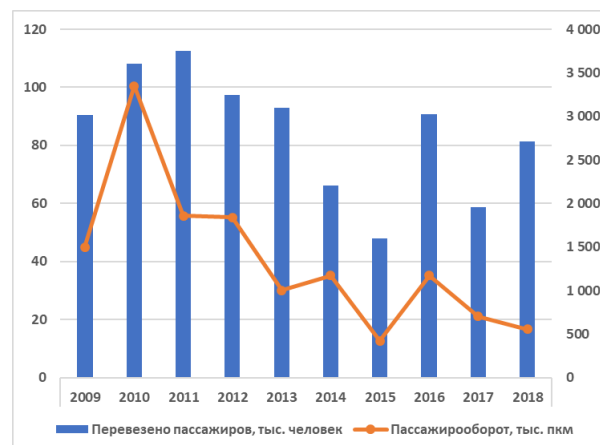
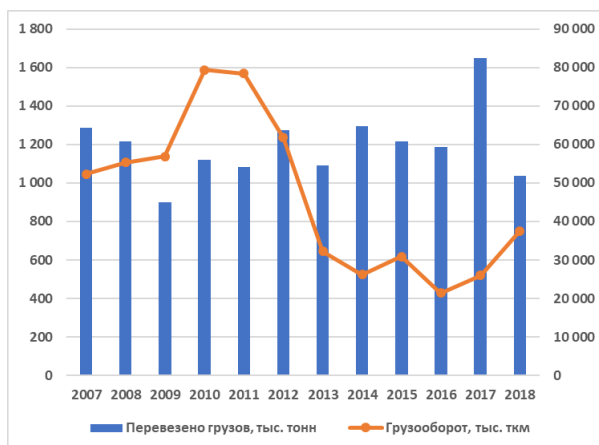
- "О" санаты: Балқаш, Зайсан көлдері, Қапшағай, Бұқтырма су қоймасы;
- "Р" санаттары: Өскемен, Шүлбі су қоймалары;
- "Л" санаты: Ертіс, Қара Ертіс, Орал, Іле, Есіл, Сырдария өзендері, басқа да каналдар мен өзендер.

Жайық, Іле, Есіл, Сыр-Дарья өзендеріндегі кеме жолдары көлемдерінің жай-күйі бассейндердегі табиғи сулықпен, Ертіс өзеніндегі Бұқтырма, Өскемен және Шүлбі су қоймаларынан ГЭС төменгі бьефіне су жіберу көлемімен анықталады. Рұқсатнамалар ауыл шаруашылығы министрлігінің Су ресурстары жөніндегі комитеті комиссиясының шешімімен анықталады.

Өзен кеме қатынасы Ертіс, Орал, Қиғаш, Есіл өзендерінің бассейндерінде,

Іле, Қапшағай су қоймасы мен Балқаш көлінде жүзеге асырылады. Су жолдарының пайдаланылатын учаскелерінің жалпы ұзындығы 4 080,9 км құрайды, оның ішінде 4 040,5 км кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар іске асырылуда. Қазіргі уақытта Қазақстандағы барлық кеме қатынасы ішкі су жолдары іс жүзінде игерілген. Кеме қатынасы өзендерінің жоғарғы жағында таяз су учаскелерін және олардың ағындарын жақын болашақта түбін тереңдету жолымен игеру көзделмейді. Жалпы, Қазақстан өзендері сусыз. Оларға қауіпсіз кеме қатынасы жағдайларын қамтамасыз ету үшін жыл сайынғы маңызды бюджет қаражатының шығындары қажет.

Қазақстанның су көлігіндегі негізгі инфрақұрылымдық бөлімшелер дамыған өнеркәсіп орталықтарында басты су магистральдарында орналасқан порттар мен айлақтар болып табылады. Ертіс өзенінің бассейнінде жұмыс істейтін негізгі өзен порттары Павлодар, Семей, Өскемен және Бұқтырма болып табылады. Орал өзенінде екі порт орналасқан: Орал өзен порты және сағалық мәртебесі бар Атырау порты. Іле өзені мен Балқаш көлімен тасымалдау Қапшағай порты мен Балқаш айлағына қызмет көрсетеді. Петропавл қаласында Есіл өзенінде механикаландырылған кемежай бар. Өзен порттары мен механикаландырылған айлақтар айлақ фронтымен, қайта тиеу тетіктерімен және қойма үй-жайларымен, қажетті инфрақұрылыммен қамтамасыз етілген мамандандырылған кәсіпорындар болып табылады. Олардың барлығы көліктің басқа түрлерін пайдалана отырып, аралас қатынаста тасымалданатын жүктерді ауыстырып тиеуді жүзеге асыру үшін жабдықталған. Өзен көлігінің барлық кәсіпорындары әртүрлі акционерлік қоғамдар мен жеке тұлғаларға тиесілі. Ертіс және Жайық өзендері бойынша тасымалдау көлемі күрт қысқарды, ал Балқаш-Іле бассейнінде тасымалдау дерлік жүзеге асырылмайды. Соңғы жылдары экономикалық дағдарыс және тасымалдау деңгейінің төмендеуі салдарынан порттардағы жүктерді қайта өңдеу көлемі күрт қысқарды. Порт шаруашылығын жаңарту мен қалпына келтіруге арналған қаражаттың жүйелі түрде болмауы негізгі қорлардың моральдық және физикалық тозуына алып келді. Порт-айлақ шаруашылығының қазіргі жай-күйін ("Павлодар өзен порты" АҚ қоспағанда) дағдарыс ретінде бағалауға болады. Порталды крандар негізінен бөлшектелген, аз механизация жоқ.



6 сурет - 2009-2018 жж. Қазақстанның ішкі су көлігі қызметтерінің көлемі

Қазақстанның ішкі су жолдары өзінің дамуы үшін үлкен әлеуетке ие. Бұрын олар арқылы 16-18 млн. тоннаға дейін түрлі жүк тасымалдаған. Дәстүрлі схемаға сәйкес Қазақстаннан Ресейге қиыршық тас, малтатас, ал кері бағытта орман жеткізілді. Бүгінде бизнес құрылымы өзгерді. Сондықтан осы шекара аралық тауар ағындарын жаңғырту үшін мемлекеттік қолдау шаралары талап етіледі. Бір мәселе - жүк тасымалының болашағы, басқа мәселе-жолаушылар тасымалы. ЕАЭО аясында жүк пен жолаушыларды тасымалдау үшін Зайсан көлінен және Қытаймен мемлекеттік шекарадан бастап Омбы қаласына дейін су жолдарын пайдалана алады.

ИИДМ деректері бойынша, соңғы бес жылда өзен көлігімен тасымалдау көлемі 40% - ға немесе 1,1 млн. - дан 1,65 млн. тоннаға дейін, оның ішінде Ресейге экспорттық қатынаста 40 мыңнан 200 мың тоннаға дейін артты. Сонымен қатар, 2010-2016 Ж.ішкі су көлігінің жүк айналымының көрсеткіштері 21,4 млн. ткм-ге дейін 3,7 есе төмендеді, бұл тасымалдау қашықтығының қысқаруына байланысты. 2017-2018 жж. қорытындысы бойынша жүк айналымының өсу үрдісі байқалды.

Ішкі су көлігіндегі тасымалдаудың басым бөлігі Павлодар және Омбы қалалары арасындағы Ертіс трансшекаралық өзені бойынша жүзеге асырылады. 2001 жылғы 5 маусымдағы Қазақстан мен Ресей үкіметтері арасындағы келісім Ертіс өзенінің бассейнінде ғана қазақстандық және ресейлік кемелермен жүк пен жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастырудың құқықтық негіздері мен шарттарын айқындайды, сол арқылы келісім Ресейдің ішкі су жолдарымен тасымалдауды және транзитті жүзеге асыруға мүмкіндік бермей, Ертіс өзені бассейнінің шектеулі шектері болып табылады.

Еуразиялық үкіметаралық кеңесте 2019 жылғы 1 ақпанда Алматы қаласында кеме қатынасы туралы келісімге қол қойылды, ол 2023 жылға қарай Ресейден Ертіс өзені арқылы 261 мыңнан 1 млн.тоннаға дейін, Орал-Каспий су бассейнінде 55 мыңнан 350 мың тоннаға дейін тасымалдауды ұлғайтуға мүмкіндік береді. Қазақстандық кемелер тек Ертіс өзені арқылы ғана емес, сонымен қатар Обь өзені арқылы да Қара теңізіндегі Оберні шығанағына дейін өтуге мүмкіндік алады.

Өзен көлігінің негізгі проблемалары: тиеу-түсіру операцияларына арналған кеме қатынасы су жолдарындағы жағалау инфрақұрылымы объектілерінің жеткіліксіз саны және жоғары тозуы, сондай-ақ кеме қатынасы шлюздері, мемлекеттік техникалық флоттың тозуы.

Қазіргі уақытта еліміздің кеме тізілімдерінде шамамен 300 кеме тіркелген, оларда кеме құрамының шамамен 1,5 мың адамы жұмыс істейді. Оң динамика кемелер экипаждарының құрамында кадрлық әлеуетті дамытуда байқалады. 2014 жылмен салыстырғанда жүзу құрамындағы Қазақстан азаматтары үшін

51% - дан 60% - ға дейін, командалық құрам деңгейінде 28% - дан 42% - ға дейін өсті. Қатардағы құрам толығымен Қазақстан азаматтарынан тұрады.

"Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" заңы бойынша 2020 жылдан бастап шетелдіктер мен азаматтығы жоқ адамдар кеме капитаны, капитанның аға көмекшісі және қазақстандық кемелерде аға механик қызметтерін атқара алмайды. Бұрын шетелдік азаматтарға кеменің командалық құрамының негізін басқаруға тыйым салуды алып тастау туралы осы Заңның ережесі бірнеше рет ұзартылғанын атап өткен жөн. Соңғы рет 2025 жылға дейін ұзартылды.

2012 жылы Қазақстанда жетіспейтін теңіз көлігі саласында мамандар даярлау мақсатында Қазақстандық теңіз академиясы (КМА) құрылды. КМА "Теңізшевройл" ЖШС демеушілік қолдауымен және STC-Group (Нидерланды) халықаралық теңіз мектебімен әріптестікте Қазақстан-Британ техникалық университетінің (ҚБТУ) негізінде құрылған. КМА теңіздегі білім берудің практикалық элементтерін өтуге арналған озық зертханамен және жабдықтармен жабдықталған. КМА үшін кемедегі Қозғалтқыштар мен қосалқы қондырғыларды жөндеу және қызмет көрсету үшін жабдықтармен жабдықталған шеберханалары бар көпфункционалды кешен салынды. КМА жабдықтау ТМД-дағы ең үздіктердің бірі болып табылады. Оқу жоспары теңізшілерге арналған диплом беру және вахта жұмысын атқару ережелері Конвенциясының (ПДНВ) негізінде әзірленген, яғни халықаралық талаптарға сәйкес келеді. 2016 жылдан бастап КАМА жыл сайын кадеттер шығаруды жүзеге асырады. КМА-ның жоспарында жылына 25 кадет шығару жоспарланып отыр: 12-13 кеме механигі, 12-13 кеме жүргізушісі. КМА студенттері Ресей мен Әзірбайжанның жаттығу орталықтарында дайындықтан өтеді. 15 кадеттен тұратын бірінші шығарылым ПДНВ конвенциясының халықаралық талаптарына сәйкес сертификаттаудан өтіп, Оманда теңізшінің кәсіби дипломдарын алды. КМА түлектері әлемнің кез келген нүктесінде кемелерде жұмыс істеуге қабілетті жоғары білікті және құзыретті теңізшілер тобын қалыптастырады.

КМА-дан басқа, Қазақстандағы теңіз персоналы Есенов атындағы Каспий мемлекеттік технологиялар және инжиниринг университетінде оқытылады, онда 60-қа жуық курсант теңізде білім береді.

Қазақстанда теңіз көлігі мамандарының қажеттіліктеріне талдау жасалмайды, бұл теңіз персоналын даярлауда қиындық тудырады. Тағы бір проблема - білім беру бағдарламаларын қаржыландырудың жетіспеушілігі. Теңізшілердің кәсіби курстары - бұл көп еңбекті қажет ететін және қымбат оқу процесі. Сондықтан оларды шетелде сатып алу керек, әсіресе Қазақстан растау мен диплом бере алмайтындықтан. Курсанттардың шетелдік кеме компанияларында тағылымдамадан өтуі және мұхитпен жүзуге қол жетімділігі маңызды мәселе болып табылады.

Қазақстандық дипломдарды халықаралық тану мақсатында елдің заңнамасы халықаралық талаптарға, атап айтқанда, пднв Конвенциясына сәйкес келтірілген, онда қатардағы матростан бастап кеме капитанымен аяқталатын теңіз көлігі саласындағы маман қандай дағдыларға сәйкес келуі тиіс екендігі

жазылған. 2018 жылдың желтоқсанында халықаралық теңіз ұйымына теңізшілерді дайындау және дипломдау мәселелері бойынша Қазақстанды "ақ тізімге" енгізу үшін Порттың теңіз әкімшілігінен (ПТӘ) өтінім енгізілді. Қазақстанда Мемлекеттік кеме тізілімдерінде кемелерді тіркеу және теңізшілерге құжаттар беру жүзеге асырылады. Атап айтқанда, 2015 жылдан бастап теңізшінің жеке куәлігі беріледі, 2018 жылдан бастап теңізде жүзу кітапшасы беріледі, 2019 жылдан бастап кәсіби дипломдарды, олардың растаулары мен жеңілдікті рұқсаттарын беруді бастау жоспарлануда.

Осылайша, ұлттық теңіз мамандарын білім беру жүйесі дайын емес, Қазақстан "Ақ тізімге" енген, ДДНВ талаптары толық орындалмайды, өйткені грант құны ДДНВ талаптары бойынша оқу шарттарына сәйкес келмейді. Грант құнын ұлғайту, жүзу тәжірибесін қамтамасыз ету, оқу кемесін сатып алу, 500 тоннадан астам су ығыстырғыштығы бойынша ДДНВ міндеттерін орындау міндеті тұр. Қазақстанда оқудан өткен кадеттер дипломдарын басқа теңіз әкімшіліктері тарапынан тануды қамтамасыз ету маңызды. Көрші Ресейдің тәжірибесі бакалавриатты іске асыруға қарағанда, теңіз мамандықтары үшін мамандану бағдарламаларын сақтау маңызды екенін көрсетеді.

2019 жылы " Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы "Заң қабылданды, оған сәйкес қолданыстағы заңнамаға халықаралық теңіз ұйымының ұсынымдарын іске асыруға бағытталған түзетулер енгізілді. Бұл ұсыныстар 2017 жылдың ақпан айында Қазақстанда жүргізілген міндетті аудит қорытындысы бойынша алынды. Сонымен қатар, порттарға қазақстандық кемелерге порттардың қызметтеріне жеңілдіктер беруге мүмкіндік беретін түзетулер енгізілді. Нәтижесінде бұл ұлттық теңіз тасымалдаушысына тасымалдауға неғұрлым бәсекелі тарифтік ставкаларды ұсынуға және жүктерді теңіз арқылы тасымалдаудағы үлесті ұлғайтуға мүмкіндік береді. Түзетулер жасы 25-тен асатын ескі Кемелерді пайдалануды шектейді. Кемелердің порттар акваториясында жүзу қауіпсіздігі деңгейін арттыру шеңберінде жасы 25 жылдан асатын кемелерге порттың тарифтеріне үстеме коэффициенттерін қолдану жоспарланып отыр.

Кеме қатынасы қауіпсіздігі саласында жетістіктер бар. Атап айтқанда, теңіз көлігіндегі бақылау-қадағалау функциялары жүйелендірілген ПТӘ құрылды. ПТӘ Ақтау, солтүстік, Құрық теңіз порттарында мемлекеттік порттық бақылау және Мемлекеттік Тудың пайдаланылуын бақылау функцияларын жүзеге асырады. 2017 жылы Қазақстанда теңіз навигациялық орталығы ұйымдастырылды, оның негізгі міндеті кемелер қозғалысын басқару жүйесі арқылы навигациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету болып табылады. Қазіргі уақытта бұл жүйе қосалқы флот кемелері орналасқан Солтүстік портында табысты жұмыс істейді. Паром кешенін дамытудың екінші фазасы шеңберінде салынған Құрық портында КҚБҚ құрылысы аяқталды.

Тұжырымдар. Қазақстанның су көлігін дамыту мақсатында:

- нақты көрсеткіштерді номиналды өткізу қабілеті деңгейіне дейін жеткізе

отырып, инфрақұрылым мен теңіз флотын одан әрі дамытуды қамтамасыз ету;

- мемлекеттік қолдаудың түрлі шараларын (мемлекеттік қаржыландыру, инвестициялық субсидиялар, кредит берудің жеңілдікті ставкалары, порттарда қызмет көрсетудің жеңілдікті шарттары, операциялық лизингтің жеңілдікті шарттары, кедендік жеңілдіктер және т. б.) пайдалана отырып, Қазақстанның теңіз флотын дамытуды және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыруды қамтамасыз ету.);

- Қазақстанның су көлігін пайдалана отырып, экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағындарын ұлғайту және елді ірі өңірлік көлік-логистикалық және транзиттік хабқа айналдыру мақсатында "Бір белдеу-бір жол" Қытай бастамасын іске асыруға Қазақстанның қатысуын жалғастыру;

- Қазақстандық теңіз тасымалдаушыларын "жеке жүк - жеке флот" қағидаты бойынша тарта отырып, Каспий теңізінің қазақстандық секторында ірі инвестициялық жобаларды ("Теңізшевройл" ЖШС Болашақ кеңейту жобасы және т. б.) іске асыруды жалғастыру;

- көмірсутек шикізатының шельфты кен орындарына қызмет көрсету және инновациялық технологияларды қолдану тәжірибесі бар ірі халықаралық компаниямен "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС стратегиялық әріптестігін құру;

- Каспий теңізінің қазақстандық секторының Теңіз кен орындарын игеру жөніндегі "ҚазМұнайГаз" ҰК" АҚ еншілес және тәуелді ұйымдарының бірыңғай стратегиясын әзірлеу, әртүрлі теңіз жұмыстары үшін мамандандырылған және қосалқы сервистік кемелердің жеке флотын құру, бес жылға дейінгі кезеңмен ұзақ мерзімді келісімшарттар жасасуға көшу жолымен Қазақстанның сервистік флотының қызмет көрсету нарығын дамытуды қамтамасыз ету;

- "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" ЖШС тиесілі баржалар-алаңдарды Ресейдің ішкі су жолдары арқылы Қара теңізден Каспий теңізіне тасымалдау үшін түрлендіру;

- Ақтау, Солтүстік, Құрық мультимодальдық хаб-порттары базасында қосымша өндірістер мен сервистік секторды құру мен дамытудың кешенді жоспарын әзірлеу, сондай-ақ контейнерлік тасымалдар көлемін ұлғайтуды және осы үш теңіз порттарында жүктердің жаңа түрлерін тартуды жалғастыру;

- Бейнеу-Бозой-Сексеуіл автожолын салу;

- Қазақстан мен Ресей арасындағы ішкі су жолдары бойынша, Зайсан көлінен және Қытаймен мемлекеттік шекарадан бастап Омбы қаласына дейін, обадан Солтүстік теңіз жолына шыға отырып, мемлекеттік қолдау шараларын қабылдау;

- кеме қатынасы су жолдарындағы жағалау инфрақұрылымы объектілерінің, кеме қатынасы шлюздерінің санын арттыру және жаңғырту, мемлекеттік техникалық флотты жаңарту;

- теңіз көлігі мамандарының қажеттілігіне талдау жүргізу, білім беру бағдарламаларын қаржыландыру көздерін іздестіру, сертификаттар мен дипломдар бере отырып, теңізшілердің кәсіби курстарын ұйымдастыру, сондай-

ақ шетелдік кеме қатынасы компанияларында кадеттердің тағылымдамадан өтуі және Мұхит жүзуіне шығу;

- теңізшілерді дайындау және дипломдау мәселелері бойынша Қазақстанды "ақ кітапқа" қосу жөніндегі жұмысты жалғастыру;

- Қазақстанда теңізшілер үшін диплом беру және вахта атқару қағидалары (ПДНВ) Конвенциясының міндеттері мен талаптарының, 2017 жылғы ақпанда өткізілген міндетті аудит қорытындылары бойынша халықаралық теңіз ұйымының ұсынымдарының сақталуын қамтамасыз ету.

1.9. Көліктік логистиканың дамуын кешенді талдау

"Қазақстан Темір Жолы" ҰК" АҚ (ҚТЖ) халықаралық деңгейдегі ұлттық көліктік-логистикалық операторға айналады және Қазақстанның көліктік кешенін дамытуға, жаңа күзіреттіліктер мен қызметтерді біріктіру арқылы транзиттік және мультимодальды көлік-логистикалық қызметтер сегментінің өсуіне бағытталған бастамаларды жүзеге асырады; бірыңғай логистикалық қызметке; нарықтың жаңа сегменттеріне ену және жаңа көлік өнімдерін ұсыну; көлік инфрақұрылымын жаңғырту; көліктік-логистикалық орталықтардың (КЛК) ішкі және сыртқы желісін қалыптастыру; құрғақ жүк паркін дамыту; серіктестіктер мен одақтар құру; халықаралық көлік дәліздерін институционалдық дамыту.

ҚТЖ құрылыс жобаларын жүзеге асырумен айналысады:

- "Құрғақ порт" және "Хоргос-Шығыс қақпасы" АЭА аумағындағы инфрақұрылым;

- Боржақты-Ерсай жаңа темір жол желісімен байланысты Құрық портындағы паромдық кешен;

- Еуразия құрлығындағы жүк ағындарының шығу және дистрибуция орталықтарындағы КЛК ішкі және сыртқы желісі.

ҚТЖ компаниялар тобының құрамына мультимодальды көліктік-логистикалық компания ретінде "KTZ Express" АҚ кіреді. ҚТЖ осы компанияның 100% акционері болып табылады. "KTZ Express" АҚ рынокта барлық қатынас түрлерінде көліктік-логистикалық қызметтердің толық спектрін көрсетеді, порттық және әуежай инфрақұрылымын, қоймалар мен терминалдар желісін пайдалана отырып, темір жол, теңіз, әуе және автокөлікпен тасымалдауды ықпалдастырады. "KTZ Express" АҚ климат режимі бар мамандандырылған контейнерлердің жеке паркіне қызмет көрсетеді және әлемнің кез келген нүктесіне ерекше температуралық режимді талап ететін жүктерді жеткізудің бүкіл маусымдық қызметін ұсынады.

Қазіргі уақытта Жаһандық инфрақұрылымдық интеграция және Еуропа мен Азия нарықтарында сыртқы терминалдық желіні қалыптастыру жөніндегі жобаны іске асыру бойынша жұмыс жүргізілуде, әлемдік мұхитқа шығуды қамтамасыз ете отырып, жүк ағындарын шоғырландыру және дистрибуциялау орталықтарының желісі құрылуда. Сыртқы терминалдық желі Қытай, Ресей, Еуропа, Түркия, Үндістан, Орталық Азия және Парсы шығанағында жүк

ағынын шоғырландыру және дистрибуциялау нүктелерінде бұрылады.

Қазақстан Қытайдың шығыс жағалауындағы Ляньюньган портының терминалды инфрақұрылымына қатысады. Оның аумағында 2014 жылғы желтоқсанда салынған жеке терминал пайдалануға берілді және теңіз ағындары мен қарама-қарсы бағытта теңіз порты мен теңіз порттарына жүк ағындарын тарту және шоғырландыру мақсатында қытай-қазақстан бірлескен кәсіпорны құрылды. Терминал логистикалық қызметтердің толық спектрін ұсынады, соның ішінде контейнерлерді тиеу және шығару, қойма, кедендік рәсімдеу бойынша қызметтер. Ляньюньган портындағы бірлесіп жұмыс істейтін құрғақ жүк терминалы Еуразияға тасымалданатын жүктерді жеткізуді қамтамасыз етеді. Бүгін жүктерді Лианьунгантан (ҚХР) Алматыға 5-6 күнде, Дуйсбургке (Германия) 15-16 күнде тасымалдау ұсынылады. Ляньюньган портында логистикалық және сауда алаңының құрылуы Қазақстан, Орта Азия, Парсы шығанағы, Түркия және Еуропа бағытында көліктің дамуына ықпал етеді. Гонконг, Нанкин, Сиань, Үрімші қалаларында коммерциялық құрылымдар құрылды.

Орталық Азиядағы ең ірі Құрғақ порт, ол арқылы Қытайдан Еуропаға контейнерлік поездар Хоргоста өтеді. "Хоргос - Шығыс қақпасы" АЭА Құрғақ порты "Нұрлы жол" қазақстандық бағдарламасының қытайлық "Жібек жолының экономикалық белдеуі" бастамасымен ұштасуына ықпал ететін стратегиялық жобаға айналды. Портта Қытайдан тарқокольді темір жол ТМД-да қабылданған кеңжолақты темір жолмен кездеседі. Крандар контейнерлерді Қытай поезынан Қазақстанға жылжытады. Тәулігіне 5-6 контейнерлік пойыз қайта тиеу жүзеге асырылады. Порттың қуатын тәулігіне 10 поезға дейін ұлғайту жоспарланып отыр. Теңіз көлігімен жүктер Қытайдан Еуропаға 50-60 күн бұрын, ал Қазақстан арқылы транзитпен 14 күн бұрын жеткізіледі. Қытай, Еуропа, Орталық Азия және Кавказ арасындағы тауар ағындарының қиылысындағы өңірлік көліктік-логистикалық хаб ретінде құрғақ порт 2020 жылға қарай 4,4 млн. тонна жүк үшін өз айлағына айналады. Бұл Азия-Еуропа Азия экономикалық тиімді дәлізін ашады және ағымдағы инфрақұрылымдық жобаларды Каспий порттары бағытында ықпалдастырады.

Құрғақ порттың мүмкіндіктері өсіп келе жатқан кезде, «Достық» кеден бекетінен өткен тауарлар «Хоргос-Шығыс қақпасы» еркін экономикалық аймағына бағытталады, мұнда жүк «Достық» бекетіне қарағанда 20 сағатқа аз уақыт алады. Хоргос портының тиімділігіне COSCO Shipping (Қытай) мемлекеттік компаниясының және Ляньюньган портының көмегімен қол жеткізілді. Әлемдегі ең ірі теңіз және логистика операторы COSCO Shipping АЭА-на қызығушылық танытты және 2017 жылдың мамырында KTZ, COSCO Shipping және Ляньюньган порттары арасындағы үшжақты келісім негізінде осы жобаның 49% үлесін сатып алды. Әлемдік көшбасшы Cosco Shipping қатысуы порт арқылы контейнер ағынын 2 миллион контейнерге дейін арттырады деп күтілуде.

«Хоргос-Шығыс қақпасы» АЭА құрғақ портының жұмысына, сондай-ақ Ақтау портына әлемдік порттың кәсіби инфрақұрылым менеджері және Dubai

Port World терминал операторы тартылды, ол бүкіл әлемде жылына 60 миллион контейнер өңдейді. АЭА-да 79 қатысушы тіркелген және өндіріс жолға қойылуда.

Құрғақ порттың өсуі негізінен Қытайдан келетін субсидиялармен байланысты. Болашақта олар айтарлықтай қысқарады және «Хоргос-Шығыс қақпасы» АЭА арқылы теміржол транзиті басқа халықаралық көлік дәліздерімен бәсекелестікте тұруға мәжбүр болады. Бұл бірлескен Қазақстан-Қытай жобасы үшін күрделі сынақ болуы мүмкін.

Ақтау порты солтүстікке қарай кеңейді. Оның аумағында құрғақ жүктерді тасымалдауға арналған жүк тиеу қондырғылары құрылды. Құрық паромдық кешенінің құрылуымен Қазақстанның Каспийдегі өткізу қабілеті жылына 16 миллион тоннадан 25 миллион тоннаға дейін өсті.

«Хоргос - Шығыс қақпасы» құрғақ порты Қытаймен шекарадағы екі теміржол өткелімен технологиялық байланыста, Жетіген-Қорғас теміржолы және ірі көліктік-логистикалық операторлардың тартылуы Еуразияда трансконтинентальды көлікті дамытуда жаңа кезең ашты. Қытай, Оңтүстік-Шығыс Азия, Еуропа, Иран, Орта Азия, Үндістан және Түркия жеткізілім уақыттары үшін маңызды болып табылатын жүктердің контейнерленген жүк ағындарына қызмет көрсетуге сұранысты қалыптастырады. Құрлықтық транзиттің құны, жылдамдығы және қауіпсіздігі жағынан өсуі мен тартылуының негізгі қозғаушысы Қытайдан және Оңтүстік-Шығыс Азиядан Қазақстанға, ТМД елдеріне, Орта Азияға, Еуропаға, Парсы шығанағына, Түркияға және басқа елдерге тауарларды жеткізу бойынша контейнерлік және мультимодальды қызметтер болып табылады.

2017 жылы Қазақстандағы жүктерді контейнерлеу деңгейі 2,1% құрады (транзитті қоса алғанда 4,3%). Экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдағы Қазақстанның жалпы жүк айналымының ішінде контейнерге жарамды жүктердің үлесі 53% құрайды, оның 95,7% контейнер технологиясы емес автомобильдермен тасымалданады. Экспорттық-импорттық және транзиттік жүктерді одан әрі контейнеризациялау бағдарламасын жасау қажет.

ҚТЖ Қытайдан Еуропаға жаңа транзиттік жүк ағындарын тарту арқылы теңіз көлігінен трансқазақстандық бағыттарға қайта бағыттау, 20-дан астам контейнерлік пойыздарда мультимодальды көлік қызметін ұйымдастыру және жылына 2 мыңнан астам пойыздарды өткізуде тәжірибе жинақтады. 2011 жылдан бастап ұйымдастырылған, жоғары жылдамдықты контейнерлік пойыздарға қызмет көрсету әлемдік көлік-логистикалық нарықта сұранысқа ие. 2018 жылы Азия-Еуропа бағыты бойынша контейнерлік тасымал көлемі 2011 жылмен салыстырғанда 100 есе көп болды.

Қазақстан мен ЕАЭО елдері арқылы өтетін жер үсті маршруттарының тиімділігі мысал ретінде Чунцин (Қытай) - Достық - Дуйсбург (Германия) және Чэнду (Қытай) - Достық - Лодзь (Польша) бағыттары бойынша тұрақты контейнерлік тасымалдар болып табылады. Сонымен қатар, маршруттарда 13-15 күндік рекордтық жылдамдыққа қол жеткізілді. Бұл көрсеткіштерге жүктерді жеткізудің бүкіл бағыты бойынша келісілген логистиканы ұйымдастырудың

арқасында қол жеткізіледі, бұл алдын ала кедендік ақпарат рәсіміне байланысты, сонымен қатар контейнерлік пойыздар бағыты бойынша барлық қатысушылардың өзара әрекеттесуіне байланысты маршрут бойынша мемлекет шекараларын кесіп өту уақытын қысқартады. Жалпы, Қазақстанда орташа жылдамдық тәулігіне 1000 км құрайды және тек міндет - тәулігіне 1100 км жылдамдыққа жету, бірақ бұл жеткіліксіз, өйткені Транссиб бағытында күніне 1500 км-ге жету міндеті тұр.

ҚТЖ-ның мақсатты міндеті-Азия-Еуропа дәлізіндегі тасымал көлемін 2025 жылға қарай жылына 1 млн. контейнерге дейін ұлғайту, бұл осы қатынастағы жоғары сапалы жүктер сегментіндегі контейнерлік тасымалдардың жалпы көлемінің 20% - ын құрайды. Қытайдан Қазақстан арқылы Ресей мен Еуропаға, Каспий теңізі арқылы Кавказға, Түркияға және Оңтүстік Еуропаға, Түркменстан арқылы Парсы шығанағы елдеріне, сондай-ақ Ресейден Парсы шығанағы елдеріне өтетін үш бағыт бойынша 2020 жылға қарай контейнерлік тасымалдар көлемі 1,7 млн. ЖФБ-ге дейін жеткізіледі деп күтілуде. Тек транзиттік тасымалдарда ғана Қазақстан халықаралық көлік желілеріне кірігудің арқасында жылына \$5 млрд. табыс табуы мүмкін. 2019 жылдың соңына дейін транзиттік контейнерлік тасымалдардың көлемі кемінде 18 млн.тоннаны, оның ішінде 1 240 мың контейнерді құрайды.

Транзиттік тасымалдарды, оның ішінде контейнерлерді арттырудағы маңызды рөлді "Біріккен көлік-логистикалық компания - Еуразиялық темір жол альянсы" АҚ (ЕРА ОТЛК) атқарады. Компания Қазақстан, Беларусь және РФ темір жолдарының бірлескен кәсіпорны болып табылады. Оған сәйкес тараптар бірлескен күш - жігермен Қытай - Еуропа-Қытай қатынасындағы темір жол контейнерлік жүк тасымалдарын дамытады. ОТЛК ЕРА-дан ынтымақтастық шеңберінде терминалдан 1520 мм теміржол жолтабаны бойынша терминалға дейін транзиттік тасымалдар үшін жауап береді, ал Lanzhou Anting pil Logistics операторы Қытай клиенттерімен өзара іс-қимыл жасайды. ОТЛК ЕРА ҚТЖ-мен бірлесіп, бос транзитті, көліктік жоспарлауды, сондай-ақ ЕАЭО елдерінің келісілген тарифтік саясатын Қазақстанда транзиттік тарифтерді төмендетпей оңтайландыру арқылы транзиттік қызметті дамытудың кешенді жоспарын жүзеге асырады. 2019 жылы ОТЛК ЕРА жіберетін пойыздар тәулігіне 1020 км жылдамдықпен жүреді, бұл 2018 жылғы деңгейден 74 км жоғары. 2019 жылы компания пойыздардың қозғалысын тәулігіне 1073 км-ге дейін жеделдетуді жоспарлады.

Қазақстанның жаңа транзиттік мүмкіндіктерін жасайтын және Ақтау және Құрық порттары арқылы Түркияға, Оңтүстік Еуропаға және Парсы шығанағы елдеріне бар бағыттарды түзетін Жезқазған Бейнеу, Арқалық Шұбаркөл теміржол желілері салынды. Бұл магистральдар Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Түркия) сызығымен және Ақтау, Құрық, Баку (Әзірбайжан), Алят (Әзірбайжан) және Стамбул (Түркия) порттары арқылы жаңа темір жол тоннеля Мармарай (Түркия) бойынша Еуропа, Таяу Шығыс, Парсы шығанағы елдеріне шығатын Еуропа - Кавказ Азия бағыттарымен біріктіріледі. Қазақстан Каспийдегі Ақтау және Құрық порттары қазақстандық экспорт пен

континенттік транзит үшін логистикалық терминал болып қызмет ететін ТМ бағыты бойынша тасымалдарды кеңейтуге ерекше мән береді. Ақтау портының қуаттылығын кеңейтумен қатар Құрық портының инфрақұрылымын дамыту үшін күш-жігер салынды. Нәтижесінде Құрық портында паромдық кешен пайдалануға берілді, бұл ТХКБ транзиттік жүк ағындарын тартуға қуатты серпін береді. Қазақстанның Каспий теңізіндегі экспорттық және транзиттік әлеуетін бір логистикалық тізбекке сервисті байланыстыра отырып қамтамасыз ету үшін құрғақ жүк және паромдық флот белсенді дамып келеді.

Нарық талаптарына бейімделе отырып, теңіз, әуе және автотасымалдарды, порттық, әуежай инфрақұрылымын, сондай-ақ қоймалар мен терминалдар желісін "бір терезе" қағидаты бойынша бірыңғай құрылымға біріктіре отырып, сол арқылы елдің экспорттық және транзиттік әлеуетін іске асыру үшін қолайлы жағдай жасай отырып, темір жол сервисінен жоғары деңгейдегі көлік-логистикалық қызметтердің толық спектрін көрсетуге көшу керек.

ТХКБ халықаралық логистикалық қауымдастығының мүшелері Ақтау және Баку порттары арқылы Қазақстанда контейнерлермен темір жол тасымалын ұйымдастыру туралы шарт жасасты. 2019 жылы ТХКБ қатысушылары Қазақстанға және одан контейнерлік темір жол тасымалдары кезінде жүктерді жеткізу мерзімдерін бұзғаны үшін өзара іс-қимыл және жауапкершілік шаралары туралы келісімге қол қойды. Ұлғайту үшін контейнерлік тасымалдар бойынша ТХКБ 2017 ж. топтық маршруттық жөнелтілімдерді өткізу арқылы тұрақты мультимодальды контейнерлік сервис жолға қойылған, Құрық/Ақтау - Баку (Алят) - Батуми/Поти порттары арқылы, оның ішінде Қазақстан мен Орталық Азиядан, ҚХР-дан және ЮВА-дан Әзірбайжаннан, Грузиядан, Өзбекстаннан, ЕО-дан, Түркиядан, оның ішінде Баку-Тбилиси-Карс темір жол желісі арқылы транзиттік және экспорттық-импорттық жүктері бар вагондар мен контейнерлерді тасымалдауға бекітілген кешенді ставкалар мен вагон және контейнерлік жүктерді тасымалдауға арналған кешенді ставкалар бойынша. Бұл шараларды іске асыру Жерорта теңізіне шыға отырып, темір жол арқылы Түркияның оңтүстік және Батыс порттарына дейін тікелей тасымалдарды орындауға, оның ішінде Қазақстаннан Түркияға және кері Қазақстанға және Орталық Азияға экспорттық жүктерді (бидай, жасымық, құрама жем) Ақтау және Құрық порттарының логистикалық қуаттарын, сондай-ақ жылжымалы құрамды (контейнерлер мен вагондар) пайдалана отырып ТХКБ бағыты бойынша контейнерлік тасымалдауды ұйымдастыруға мүмкіндік берді. Ақтау порты мен Құрық мультимодальдық кешенінің қуатын 27 млн. - ға дейін жеткізу жоспарлануда. жылына тонна жүк. 2018 жылы осы порттар арқылы тасымалдау көлемі 6,5 млн. тоннаға немесе 2017 жылмен салыстырғанда 18% - ға өсті. 2019 жылдың соңына дейін ҚТЖ ТМ бойынша жүк тасымалдау көлемін 5 мың ЖФБ - ге дейін, ал 2020 жылы-40 мың ЖФБ-ге дейін ұлғайтпақ.

2019 жылғы 16 сәуірде Ақтау-Баку бағытындағы жем беру бағыты іске қосылды. Бұл Қытайдан Еуропаға тауарлардың транзитін жеделдетеді және қазақстандық экспорттың тасымалын ұйымдастырады. Осы жобаның теңіз

операторы - «Қазмортрансфлот» ҰТКК. Ақтау портында апта сайын Баку бағытында жұмыс істейтін төрт фидерлік кеме бар. Әр кемелің сыйымдылығы 225 футтық контейнерден тұрады, бұл екі контейнерлі контейнерлік пойыздардың жүктерін бір кемеге салуды қамтамасыз етеді. Бергіш хабарламасы екі күнге созылады. Фидерлік байланыстың бірінші кезеңінде айына 4-5 рейс жасалады. Түркия, Грузия және Әзірбайжаннан Қытайға кері жүк ағынын тарту үшін ҚТЖ төмендету коэффициентін белгіледі. Жаңа қызметке Қытай мен Қазақстан компаниялары қызығушылық танытты. 2019 ж. фидер желісінің жұмысы басталғаннан бері 40-тан астам айналма рейс жасалды. Ақтау-Баку Ақтау бағыты бойынша контейнерлерде 2476 ЖФБ, кері бағытта 1524 ЖФБ тасымалданды. Каспийде сәуір айында фидер ашылды, ал маусым айында ол толығымен толтырылған болып шықты. Кемелің қазақстандық аумақтан толықтырылуы соңғы айларда 100% құрайды. Сондықтан кемелер санын немесе рейстер жиілігін ұлғайту туралы мәселе тұр. Бұл схеманы одан әрі өсіру үшін контейнерлеу бағдарламасын әзірлеу қажет.

Бұрын, 2018 жылғы 5 сәуірде, ТМТМ (Орталық дәліз) мәліметтері бойынша, жүк тасымалының жаңа түрі ретінде, Әзірбайжан Каспий Кеме Компаниясы ЖАҚ ұйымдастырған Каспий теңізінде фидерлік контейнермен тұрақты байланыс ашылды. Баку теңіз портына жеткеннен кейін контейнерлер «Әзірбайжан темір жолдары» ЖАҚ және «Грузия темір жолы» АҚ тиесілі арматуралық платформаларға тиеліп, 2017 жылы ашылған Баку-Тбилиси-Карс теміржол торабы арқылы Жерорта теңізіндегі Мерсин портына (Түркия) жіберілді.

Қара теңізде контейнерлік жүктер Констанца, Одесса, Ильичевск, Новороссийск порттары арқылы тасымалданады. 2019 жылы 20 тамызда Тбилиси қаласында (Грузия) ТХКБ аясында Батуми/Поти (Грузия) - Констанца (Румыния) порттары арасындағы тұрақты фидерлік хабарламаны іске қосу бойынша жұмыс тобының отырысы өтті. Бұған дейін осы жұмыс тобының отырыстары Нұр-Сұлтан және Констанца қаласында өткізілді. Оның қатысушылары Грузияның порттарында және Констанца портының контейнерлік терминалдарында жобаның техникалық және коммерциялық аспектілерін келісті, соның негізінде Батуми - Констанца - Батуми фидерлік желісінде контейнерлерді тасымалдауға тарифтік ставкалар әзірленді, фидерлік желіні іске қосу мерзімі белгіленді, тұрақты фидерлік хабарламаны іске қосу бойынша іс-қимыл жоспарын бекітті, дамудың перспективалық жоспарларын талқылады. Фидер қатынасына қызмет көрсету үшін бірінші кеме "Әзірбайжан Каспий теңіз пароходство" жақ кемесі болады. Жоспар бойынша Батуми мен Констанца порттары арасындағы рейстің ұзақтығы бір бағытта 5 тәулікті құрайды. Негізгі жүктер ретінде Еуропа - Қытай - Еуропа бағыты бойынша транзиттік жүктер, Еуропа - Орталық Азия - Еуропа бағыты бойынша экспорттық және импорттық жүктер қарастырылады. ТМ тұрақты фидерлік қатынасын іске қосу (Орталық дәліз) жүктерді жеткізу мерзімін қысқартуға, тарифтік шарттарды неғұрлым тартымды етеді және контейнерлік жүк ағынын ұлғайтуға мүмкіндік береді. Одан әрі жүк ағынының ұлғаюына қарай сыйымдылығы үлкен кемелі, сондай-ақ қосымша кемелерді

орнатуға болады. Дунай өзені бойынша Констанца портынан жүктер ЕО-ға мүше 9 елге жеткізілуі мүмкін, ал Рейн өзеніне шығу оларды Гамбург портына және одан әрі Ұлыбритания, Скандинавия, Солтүстік және Батыс Еуропа порттарына жеткізуге мүмкіндік береді.

Логистикалық нарықтың түрлі ойыншылары жүктерді жеткізуді жылдамдату жолдарын іздейді. Мұндай мүмкіндікті теміржол көлігі ұсынады. Сонымен, «Достық» пен «Брест» (Беларусь) стансалары арасында темір жол құрамы бес күн ғана қозғалады. Автомобиль өнеркәсібінің көптеген кәсіпорындары Қазақстан арқылы темір жол арқылы өз жүктерін жеткізу мүмкіндіктерін шындап қарастыра бастады. Сиань қаласында (Қытай) өткен конференцияда Еуропалық өндірістің Volvo автомобильдердің ірі дистрибьюторлық орталығының өкілдері өз стратегиясын теміржол транзиті пайдасына Өзгертуді ұйғарғанын мәлімдеді.

Жүктерді тасымалдау уақытын қысқарту мүмкіндіктерін іздеуде жаңа әдістер қолданылады. Осылайша, Синьхуа ақпарат агенттігінің хабарлауынша, 2019 жылдың 5 шілдесінде олар Ляньюньган портында Қытай-Қазақстан-Түркия бағыты бойынша контейнерлік пойыздар арқылы әуе жүктерін тасымалдаудың аралас режимін іске қосты. Пойыз тиелген тұрмыстық тауарлар алдымен теміржолмен Алтынкөлге, содан кейін Алматыға, содан кейін түрік әуе тасымалдаушысы арқылы Стамбулға жеткізілді. Барлық сапар 9 күнді құрады, яғни. алдыңғы тасымалдау схемасымен салыстырғанда бір аптаға аз. Түркия – Қытай - Қазақстан логистикалық базасымен және Алматы әуежайымен көпжақты ынтымақтастықты тереңдетеді, сондай-ақ бірлескен қызмет аясын кеңейтеді деп күтілуде.

Қабылданып жатқан шаралар Қазақстан мен Қытай арасындағы импорттық-экспорттық және транзиттік жүк ағындарының өсуіне алып келеді. 2019 жылдың бірінші жартыжылдығында олардың көлемі 7,6 млн.тоннаны құрады (2018 жылдың осындай кезеңіне қарағанда 19% - ға артық), оның ішінде Достық - Алашанькоу шекаралық өткелі арқылы тасымалдау көлемі 5,9 млн. тоннаны (+ 11%), Алтынкөл - Хоргос шекаралық өткелі арқылы - 1,7 млн. тоннаны (+ 57%) құрады. Қазақстан мен Қытай темір жол әкімшіліктерінің өкілдері тасымалдарды ұйымдастыру, Достық - Алашанькоу арқылы тар жолтабан бойынша тәулік сайын кемінде 10 пойыз, кең жол бойынша - 14, Алтынкөл - Хоргос арқылы тар жолтабан бойынша тәулігіне кемінде 12 пойыз, кең жол бойынша - кемінде 4 пойыз өткізуді қамтамасыз ету жөніндегі жұмыстарды күшейту жөнінде уағдаласты.

Қазіргі уақытта ТХКБ контексінде Грузия, Украина және Түркия Қара теңіз порттарындағы порттық алымдар ставкаларын, сондай-ақ Қара теңіз бассейніндегі паромдық өткелдердің ставкаларын төмендету мәселелері өзекті болып табылады.

Қазақстанның көлік-логистикалық қызметтерінің әлемдік нарығында бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін КЖ Дубай арқылы Еуропаға Оңтүстік-Шығыс Азиядан "Sea-Air" логистикалық тізбегінің баламасы ретінде «Rail-Air» жаңа көлік өнімі әзірленді. Жүк авиатасымалдаушысын құру жоспарлары жүк

авиакомпаниясын және сату орталығын құруды көздейді.

Темір жол және мультимодальдық терминалдардың жалпы қайта өңдеу қабілеті 5-6 мың ЖФБ/тәулігіне, алаңдардың жалпы сыйымдылығы - 40 426 ЖФБ/тәулігіне құрайды. Бұл ретте контейнерлік жүктермен жүктелуі 1% - дан кем (тәулігіне 500 ЖФБ-ге жуық) құрайды. Алматы облысында инфрақұрылым мен қайта өңдеу сапасының қажетті деңгейі бар, оның ішінде Достық/Алтынкөл/Құрғақ порт шекаралас станцияларында, Нұрсұлтан және Шымкент қалаларындағы КЛЮ, сондай-ақ Ақтау/АМСТ теңіз порты. Қалған желілер айтарлықтай жаңғыртуды және қайта жабдықтауды талап етеді.

Ірі өнеркәсіптік кәсіпорындардың терминалды нысандары, ішінара жүктерді контейнерлерде тасымалдауды жүзеге асырады, сонымен қатар терминал нысандарын жаңарту және заманауи контейнерлік технологияларды енгізуді қажет етеді. «АрселорМиттал Теміртау» АҚ, «Қазхром» ТҰК» АҚ, «Казцинк» ЖШС, «Қазақмыс корпорациясы» ЖШС, «Қазақстан электролиз зауыты» АҚ, «Теңіз Шевройл» ЖШС, «Семей цемент зауыты» ЖШС, «Жамбыл цемент өндіретін компания» ЖШС», «АПК-Инвест» корпорациясы» ЖШС, «Азық-түлік келісім шарт корпорациясы» АҚ және басқалары контейнерлік технологиялардың қымбаттығына және жабдықтарының нашарлығына байланысты жүк тасымалымен айналысады. Көрсетілген қала құрушы кәсіпорындар инфрақұрылымдық және логистикалық жүйелер болып табылады.

Оңтайлы логистикалық тізбек Қытайдың шығыс жағалауынан (Ляньюньган порты), Қазақстан мен Қытай шекарасындағы қазіргі заманғы «Құрғақ порт» мультимодальды хабынан және одан әрі Каспий арқылы Түркия мен Еуропаға теміржол және автомобиль жолдары жүйесімен құрылды.

Қытаймен шекарада көліктік-логистикалық және сауда орталығы - «Хоргос - Шығыс қақпасы» АЭА құрылды.

Каспий логистикалық хабының инфрақұрылымына салынған инвестициялар Ақтау портының және халықаралық көлік дәліздері жүйесіне кіретін Құрық паромдық кешенінің сапалы дамуын қамтамасыз етті. Порт зоналарына теміржол және автомобиль жолдары қосылады, Орталық Азия, Қытай, Кавказ, Түркия және Еуропа елдері арасындағы халықаралық тасымалдау жылына 26 млн. Тонна жүк тасымалдайтын Каспий логистикалық хабының өткізу қабілеттілігімен қамтамасыз етіледі.

Қазақстанның инфрақұрылымын дамыту басымдықтарын көршілес елдермен үйлестіру сәтті жүзеге асырылды. Индустриялық дамудың мемлекеттік бағдарламасы мен «Бір белдеу, бір жол» қытайлық бастаманың үйлесуі көлік-логистикалық жүйелердің синергиясын және трансконтиненталды дәліздердің жаңа архитектурасын қалыптастыруды қамтамасыз етеді.

Каспий теңізі мен Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия және Түркия порттары бойынша инфрақұрылымды дамыту бойынша бірлескен жоспарлар мен іске асырылған жобалар мультимодальды тасымалдау кезінде жылдамдық пен

технологиялық үйлестіруді қамтамасыз етті. 10-нан 12 мың км-ге дейінгі Еуразия нарықтарына құрлықтық маршруттар бойынша жеткізудің кепілдендірілген жылдамдығы 13 - 15 күн.

Темір жолдардағы жылдамдықты арттыру мәселесі Қытай теміржол желісін дамыту бағдарламасының басты орындарының бірі болып табылады. Қытай жыл сайын пойыздардың жылдамдығын жақсартудың түрлі бағдарламаларын жүргізеді. Жолаушылар пойыздарының жылдамдығын арттыру жұмыстары ірі қалаларда (Пекин, Шанхай және Гуанчжоу) шоғырланған. Қытайда бір күнде жолаушыларға сол қалалардан 500 км қашықтыққа сапар шегуге мүмкіндік туды. Қазіргі уақытта Қытайда жаңа маршруттардың жартысынан көбі сағатына 350 км қозғалыс жылдамдығына есептелген. Темір жолдарды жаңғырту процесінде техникалық проблемаларды шешудің бірнеше негізгі бағыттары бөлінген: "дөңгелек - рельс" жүйесіндегі өзара іс-қимыл теориясын дамыту; жүрдек жылжымалы құрамды әзірлеу; инфрақұрылымды жаңғырту; сигнал беру жүйесін жетілдіру; поездар қозғалысының қауіпсіздігі.

Пойыз қозғалысы жылдамдығын арттыру бағдарламасын жүзеге асыру барысында алдыңғы қатарлы технологияларды пайдаланудың қол жеткізілген ауқымы Қытай темір жолдарын әлемдік көшбасшылар қатарына қойды. Бір қарқынды пайдаланылатын магистральдарда жүрдек (сағатына 160 км дейін) жолаушылар және ауыр салмақты (5000 тоннаға дейін) жүк поездарының аралас қозғалысы әлемдік прецедентке ие емес. Бағдарламаны іске асыру шамасына қарай бағдарламаға кіретін желілердегі жолаушылар поездарының орташа маршруттық жылдамдығы жүк қозғалысының сақталған мөлшерлері кезінде 25% - ға өсті. Қытай темір жолдарының орташа тораптық келтірілген жүк қауырттылығы 30,45 млн.т брутто/км жетті және осы көрсеткіш бойынша Қытай әлемде бірінші орынға ие болды.

Жүк пойыздарының қозғалыс жылдамдығын арттыру экспорттық мүмкіндіктерді кеңейту үшін Қытайға қажет. Иранға, Ауғанстанға, Африкаға Қазақстан аумағы арқылы Қытай пойыздары шығуы мүмкін. Қытай қызметі субсидиялауды біртіндеп қысқарту бағдарламасын жүзеге асыруға бағытталған. Атап айтқанда, Қытай бос вагондарды қайтаруды субсидиялауды тоқтатты. Қытайға көлік-логистикалық қызметтердің жылдамдығын арттырып, бағасын төмендету маңызды.

2010 жылы Қазақстан тарихында алғаш рет Алашанкоу-Достық шекаралық өткелі арқылы Ресей бағытында және одан әрі Батыс Еуропаға тұрақты контейнер - тегіс емес поездар іске қосылды. Трансеуразиялық жер үсті бағыты Шығыс Қытайдан Еуропаға дейінгі жүктерді жеткізудің жоғары жылдамдығының арқасында өзінің өміршендігін дәлелдеді (теңіз көлігімен 50 күннің орнына 15 күн).

Қазақстандағы қолданыстағы жүк тасымалдарын тарифтік реттеу жүйесі экспорттық және транзиттік тасымалдарды дамыту үшін икемді тәсілдерді қолдануды көздейді. Қосымша жүк ағындарын тарту үшін қара металдарды, тыңайтқыштарды, мақтаны, шитті қантты, глиноземді, Түсті металдарды,

жеміс-көкөніс өнімдерін, мұнай өнімдерін тасымалдауға қолайлы тарифтік жағдайлар белгіленген. Атап айтқанда, бұл тетігі заңнамамен регламенттелген жүктерді тасымалдауға арналған магистральдық темір жол желісі қызметтерінің тарифтеріне уақытша төмендету коэффициенттерін белгілеу туралы сөз болып отыр. Бұл шаралар экспорттаушылардың шығындарын төмендетуге ықпал етеді. Бұдан басқа, экспорттық-импорттық тасымалдарды және қазақстандық жүктердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында Кавказ және Түркия елдеріне, сондай - ақ Қазақстан-Түркіменстан-Иран бағыты бойынша ТХКБ арқылы жүк тасымалдайтын жүк жөнелтушілер үшін преференциялар келісілді. Сонымен қатар, ҚТЖ табысының жартысы тау-кен өнеркәсібін қолдауға берілгенін ескере отырып, неғұрлым икемді тарифтік саясат талап етіледі.

Тұжырымдар. Қазақстанда көлік логистикасын дамыту мақсатында:

- Қытайдан "Хоргос-Шығыс қақпасы" АЭА Құрғақ портын дамыту үшін бөлінетін субсидияларды ауыстыруды, сондай-ақ ол арқылы темір жол транзитін ұлғайтуды қамтамасыз ету;

- экспорттық-импорттық және транзиттік жүк тасымалдарын әрі қарай контейнерлеу бағдарламасын әзірлеу;

- "бір терезе" қағидаты негізінде бірыңғай құрылымды құра отырып, қоймалар мен терминдердің желісін қоса алғанда, көліктің барлық түрлері мен олардың инфрақұрылымын интеграциялай отырып, темір жол сервисінен жоғары деңгейдегі көлік-логистикалық қызметтердің толық спектрін көрсетуге көшуді қамтамасыз ету;

- Қытай және қазақстандық компаниялар арасында сұранысқа ие Ақтау - Баку фидер бағытындағы кемелер санын немесе рейстер жиілігін арттыру;

- терминалдық шаруашылықты жаңғыртуды және Қазақстанның теңіз порттарында қазіргі заманғы контейнерлік технологияларды енгізуді қамтамасыз ету;

- темір жол көлігі үшін икемді тарифтік саясат әзірлеу;

- тасымалданатын тауарлардан кедендік баждар мен салықтар төленбесе, сондай-ақ кедендік бақылаудың басқа да рәсімдері орындалмаса, Қазақстан аумағы бойынша тиісті кедендік транзитті қамтамасыз ету;

- Қазақстан аумағы арқылы транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайту мақсатында көлік және логистика саласын цифрландыруды жүзеге асыру;

- электрондық құжат айналымына көшуді қамтамасыз ету;

- зияткерлік көлік жүйесін кезең-кезеңмен енгізу. Атап айтқанда, 2020 жылы шешімдер қабылдауды қолдау және үлкен деректерді талдау жүйесін (Big Data, Data Mining) іске қосу қажет, 2022 жылдан бастап ЖҚЕ бұзушылықтарын анықтау және видеомониторинг жүйесін іске асыруды қамтамасыз ету, сондай-ақ адамның қатысуынсыз көлік процестерін модельдеу, үйлестіру және басқару үшін жауап беретін жасанды интеллектті іске қосу қажет.

2. КӨЛІК - ЛОГИСТИКА КЕШЕНІН ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫН ДАМУЫҒА АРНАЛҒАН ТАЛДАУ

SWOT талдауы қазіргі жағдайды талдауға арналған тиімді құралдардың бірі болып табылады және дамудың стратегиялық бағыттарын құруға негіз болады. Сонымен бірге, күшті және әлсіз жақтары - көлік компаниялары, нарық қатысушыларына әсер ете алатын саланың ішкі ортасының жағдайын көрсетеді, мүмкіндіктер мен қауіптер - бақылау аймағынан тыс жерде және елдегі және әлемдегі жалпы жағдайды (сыртқы орта) сипаттайды.

2.1. Теміржол көлігінің SWOT-талдауы

15 кесте - Теміржол көлігінің SWOT талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- Қазақстанның Еуропалық Одақ пен Қытайдың жүк ағындарын өндіретін екі алпауытының, сондай-ақ Ресей мен Орталық Азия нарықтарының арасында орналасуы; - магистральды теміржолдардың негізгі желісі құрылды; - теміржол көлігіне негізделген көліктік логистика жүйесі дамуда; - қазақстандық теміржол учаскелерін халықаралық дәліздерге біріктірудің жоғары деңгейі; - экспедиторлар мен жылжымалы құрам операторларының қызметтері нарығы құрылды.	- шешілмеген кедендік рәсімдер, тауарлардың транзитіне арналған электрондық кедендік құжаттарды тануда сәйкессіздік; - инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның физикалық және моральдық тұрғыдан нашарлауы; - инфрақұрылым төменгі базалық жылдамдыққа арналған; - тарифтерді есептеу әдістемесінің жетілмегендігі; - инфрақұрылымды жаңарту мен салудың мемлекеттік бағдарламаларында қаржы ресурстарының жеткіліксіздігі; - мемлекеттік шаралар тасымалдаушылардың стратегиясымен сәйкес келмеуі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- Қазақстанның тау-кен өндірісінің дамуына байланысты жүк тасымалдау көлемінің ұлғаюы; - теміржол салу және жаңа бағыттарды қалыптастыру арқылы қосымша транзиттік жүктерді тарту; - теміржол инфрақұрылымына қол жетімділікті кеңейту және жеңілдету; - модернизация және инновация арқылы жүктерді тасымалдау жылдамдығын арттыру.	- транзиттік тасымалға бағдарланған көрші елдерде жаңа балама маршруттардың пайда болуы; - жүктерді өткізу жылдамдығының төмен болуына байланысты транзиттік жүктердің бір бөлігін жоғалту; - вагондар мен локомотивтер паркін физикалық және моральдық тозудың тез өсуі; - шетелдік компаниялардың Қазақстанның теміржол нарығына шығуы.

Ескерту: зерттеу авторлары сараптамалық зерттеулер негізінде құрастырған

1. Қазақстанның ЕО мен Қытайдың экономикалық алыптары арасында, сондай-ақ Ресей мен Орталық Азия нарықтарында, жүк ағындарын тудыратын / шешілмеген кедендік рәсімдер, тауарлардың транзитіне арналған электрондық кедендік құжаттарды танудағы сәйкессіздік.

Бүгінгі таңда дамушы елдер, негізінен Азия, әлемдік ІЖӨ-нің 60% өндіреді. Қазақстан мен Қытай, ең алдымен, Еуропа, Ресей және Орталық Азия рыноктарын байланыстыратын қысқа әрі тиімді теміржол бағыттарын құруға мүдделі. Күш-жігерді халықаралық жүк тасымалын тезірек дамытуға бағыттау қажет. Алайда, ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің теміржол өткізу пункттерінде электрондық құжат айналымының енгізілуінің баяу қарқыны, сондай-ақ теміржол көлігі саласындағы сыртқы экономикалық қызметті реттеу жүйесінде «бір терезе» құру транзиттің өсуін тежейтін факторға айналуы мүмкін.

2. Магистральдық теміржолдардың негізгі желісі құрылды / инфрақұрылым төменгі базалық жылдамдықтарға арналған.

Соңғы 5 жылда ұзындығы 1036 км болатын Жезқазған-Бейнеу теміржол желілері және Арқалық-Шұбаркөл (214 км), сондай-ақ «Хоргос-Шығыс Қақпасы» ЕЭА инфрақұрылымы пайдалануға берілді². «Нұрлы жол» инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы [8] аясында Алматы 1 - Шу учаскесінде 110 км салынды. 2019 жылдың басында жалпыға қол жетімді теміржолдардың (Қазақстан Республикасының басқа мемлекеттердің аумағы арқылы өтетін теміржол желілерін және басқа мемлекеттердің Қазақстан облыстары аумағынан өтетін теміржол желілерін қоспағанда) пайдалану ұзақтығы 15 786 км құрады³. Алайда, инфрақұрылымның көп бөлігі негізгі жылдамдықпен 90 км / сағ-қа дейін жобаланған, бұл транзиттің дамуын айтарлықтай төмендетеді. Жеткізу жылдамдығында бәсекеге қабілеттіліктің төмендеуі салдарынан халықаралық теміржол көлігінің тиімділігінің төмендеу қаупі бар.

3. Теміржол көлігіндегі логистикалық жүйе дамуда / транзиттік жылдамдықтың төмендігі және үкімет шараларының тасымалдаушы стратегиясына сәйкес келмеуі салдарынан транзиттік жүктердің бір бөлігі жоғалуда.

Контейнерлік пойыз үнемі «Хоргос-Шығыс Қақпасы» еркін экономикалық аймағынан Құрық портына және одан әрі Транскаспий дәлізі арқылы Еуропаға шығады. ЕЭА көліктік логистика жүйесіндегі және сәйкесінше ЖЖЭБ жүйесіндегі маңызды орын болып табылады. Бұл тауар ағындарын шоғырландыру мен бөлудің аймақтық орталығын құруға жағдай жасайды. Көлік логистикасының ірі субъектісі – «ҚТЖ Экспресс» АҚ, мультимодальды көліктік-логистикалық компания, ішкі және халықаралық нарықта келісім-шарттық логистиканы ұсынатын, жүктерді жеткізуді қамтамасыз ететін және «есіктен есікке» жеткізу тізбегін ұйымдастыратын және «бір терезе» режиміндегі логистикалық қызметтер, көліктің сатылым орталығы⁴. Ол ҚТЖ вагондары мен контейнерлер паркін басқарады. Алайда, жүктерді өткізу жылдамдығының төмендігі және үкіметтің шараларының

³ <http://www.inconkz.com/ru/opyt-raboty/stroitelstvo-zheleznykh-doroghttp://www.inconkz.com/ru/opyt-raboty/stroitelstvo-zheleznykh-dorog>

⁴ <http://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>

⁵ <http://kffanek.kz/ao-ktz-express>

тасымалдаушылар стратегиясына сәйкес келмеуі салдарынан транзиттік жүктердің баламалы бағыттарға кететін бөлігін жоғалту қаупі болуы мүмкін.

4. Қазақстан темір жол учаскелерін халықаралық дәліздерге біріктірудің жоғары деңгейі / вагондар мен локомотивтер паркінің физикалық және моральдық тозуының жедел өсуі.

Екінші, сегізінші, бесінші және оныншы (сонымен қатар бірінші саласы) ТЖЭУ көлік дәліздері Қазақстан арқылы өтеді. Бұл еуразиялық халықаралық бағыттар Солтүстік, Орталық, Батыс және Орта Азия дәліздеріне жатады. Барлық дәліздерде жүк тасымалы үшін жоғары өсу әлеуеті бар. Алайда, жылжымалы құрамның (локомотивтер, вагондар) физикалық тозуы артуы мүмкін, бұл бағыттардың әлеуетін пайдалану тиімділігін төмендетуі мүмкін.

5. Экспедиторларға және жылжымалы құрам операторларына қызмет көрсету нарығы / тарифтерді есептеу әдістемесі жетілдірілмеген.

Қазақстандағы саланы реформалау нәтижесінде экспедиторлар мен жылжымалы құрам операторларының дамыған нарығы қалыптасты. Алайда, жеке тасымалдаушылардың нарыққа шығуы мен пайда болуына байланысты нарыққа реттеуші әсерін талдау қажет. Қазақстан Еуропа мен Қытайдың үлкен нарықтарының арасында, сондай-ақ темір жолдардағы монополияны сақтап қалған Ресей мен Орталық Азияның арасында орналасқан. Теміржол көлігіндегі ырықтандыру деңгейі ішкі нарықты шетелдік компанияларға бермеу үшін сәйкес болуы керек. Елімізде 30-ға жуық компания жүк тасымалдауға лицензия алды. Олардың ішінде, мысалы, «Dag rail» ЖШС және «ТТТ Сервис» ЖШС өз балансында локомотивтер мен вагондар бар және темір жолдардың электрлендірілген учаскелері бойынша көмір, мұнай және мұнай өнімдерін тасымалдауға қатысады. Бірақ бұл жеткіліксіз, өйткені жеке тасымалдаушылардың МЖС құрамына кедергісіз кіруіне байланысты отандық компаниялардың теміржол көлігіндегі нарықтық үлесін жоғалту қаупі бар. Бұл, ең алдымен, ҚТЖ ұлттық компаниясы үшін тәуекелдерді тудырады. Сонымен бірге теміржол тарифін белгілеу әдіснамасының кемшіліктері жылжымалы құрам операторларының қызметін дамытуға қиындық туғызады. Тарифтік реттеудің қолданыстағы тәжірибесі олардың деңгейін өзгерту туралы өтініштерді қараудың ұзақ уақытын анықтайды.

6. Қазақстанның тау-кен өндірісінің дамуына байланысты жүк тасымалдау көлемінің ұлғаюы / инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның физикалық және моральдық тозуы.

Қазақстан экономикасы өзінің жоғары жүк көтергіштігімен ерекшеленеді. Жүк тасымалының 80% -дан астамы құрлық көлігінде. Экономика көлік кешенін дамытуға жаңа, өсіп келе жатқан талаптарды ұсынады, олардың жағдайына ұлттық экономиканың даму нәтижелері тәуелді. Бірақ темір жол жоғары тиімділікпен жүктерді жүк тасымалдау көлемінің өсуінен жоғары кірістерді ала алуы үшін негізгі қорлардың тозу деңгейін едәуір төмендету қажет. Қазіргі уақытта жылжымалы құрамның техникалық ескірген модельдері негізінен теміржол көлігінде қолданылады, салалар бойынша негізгі құралдардың физикалық тозуы орта есеппен 55% -дан асады. Теміржол

саласының жұмыс жағдайын ұстап тұру және қолданыстағы желілерді одан әрі дамыту үшін салаларға жыл сайынғы инвестициялар қажеттілігі 120-130 млрд. теңге.

7. Теміржол салу және жаңа маршруттарды қалыптастыру арқылы қосымша транзиттік жүктерді тарту / транзиттік тасымалға бағдарланған көрші елдерде жаңа балама маршруттардың пайда болуы.

Жаңа және қазіргі теміржолдарды салу, сонымен қатар жаңа бағыттарды құру мақсаттарының бірі транзиттік жүк көлемін ұлғайту болып табылады. Алайда, ұқсас мақсаттар көрші елдерге қойылған, бұл транзиттің бір бөлігін Қазақстаннан балама маршруттарға шығаруға қауіп төндіреді. Осылайша, Ресей Федерациясының Үкіметі Солтүстік теңіз жолы мен Транссібір теміржолы бойымен жүк тасымалдауды ұлғайту үшін қомақты ресурстарды инвестициялауды қарастырады. Солтүстік теңіз жолы бойынша тасымалдау Суэц каналы арқылы тасымалдаумен салыстырғанда қысқа әрі қауіпсіз. Сондықтан, Оңтүстік-Шығыс Азия - Қытай - Батыс Еуропа бағытында жүк көлемін жоғалтудың нақты қаупі. Ал Өзбекстан үкіметінің транзитті дамыту жоспары бар.

8. Теміржол инфрақұрылымына қол жетімділікті кеңейту және жеңілдету / шетелдік компаниялардың Қазақстанның теміржол көлігі нарығына кіруі.

Қазіргі уақытта жеке тасымалдаушыларға магистральдық теміржол желісіне кіру мүмкіндігі берілді. Қазіргі уақытта ҚТЖ ұлттық компаниясы мен жеке тасымалдаушылар арасындағы өзара әрекеттестік тетіктерін жетілдіру мақсатында пилоттық жоба жүзеге асырылуда. Көлік қызметтері нарығын одан әрі ырықтандыру шетелдік тасымалдаушылардың қазақстандық автомобиль жолдарына шығуына жол ашады, бұл қазақстандық тасымалдаушылардың толып кету қаупін тудырады.

9. Инфрақұрылымды жаңғыртуға байланысты жылдамдық индикаторларының өсуі / мемлекеттік бағдарламаларда инфрақұрылымды жаңарту мен салу үшін қаржылық ресурстар жеткіліксіз.

Қытай арқылы жүктердің Қазақстан арқылы транзитіне өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшін, сондай-ақ халықаралық бағыттар бойынша ұлттық тасымалдаушының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін жылдамдық көрсеткіштерін арттыру қажет. Бұл өз кезегінде қазіргі заманғы техникалық талаптарға сай жаңадан салынып жатқан жаңа инфрақұрылымды қажет етеді. Алайда, бұл шараларды жүзеге асыру мемлекеттік инвестицияларды қоса алғанда, үлкен инвестицияларды қажет етеді. Мемлекеттік бағдарламаларда іс жүзінде жылдамдық индикаторларын қажетті параметрлерге дейін арттыруға мүмкіндік бермейтін инфрақұрылымды жаңғыртуға және салуға қаржы жетіспейді.

2.2. Автомобиль көлігіне SWOT - талдау.

16-кесте. Автомобиль көлігінің SWOT-талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- көлік және жол салаларын пайдалану үшін заңнамалық базаның болуы, сондай-ақ саланы мемлекеттік қолдау; - Қазақстанды Қытайдың батыс аймақтарымен, Орталық Азия елдерімен және ЕАЭО және басқалармен халықаралық дәліздермен байланыстыратын жалпыға ортақ автомобиль жолдарының желісі құрылды; - жіберушілер мен алушылар ШОК болып табылатын тауарлардың жылдамдығы мен мақсатты жеткізілуі; - автомобиль және автомобиль көлігі саласында кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесінің болуы.	- шетелдік көлік құралдарының ережелерді сақтауын, олардың ауыр көлік құралдарының өтуін тиімсіз көліктік бақылау, сонымен қатар жол жұмыстарының сапасын бақылаудағы кемшіліктер; - облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының техникалық және пайдалану деңгейі төмен, олардың едәуір бөлігі қатты беткейге ие емес; - жалпы парктегі ескірген көлік құралдарының жоғары үлесі; - халықаралық жүк тасымалы үшін көлік құралдарының жеткіліксіз саны; - қазіргі заманғы мәліметтер базасының, оның ішінде статистикалық деректердің болмауы, ақпараттық жүйелерді қолданудың төмен деңгейі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- Қытайдан және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінен ЕО және басқа аймақтарға транзиттік жүк ағындарының көбеюі; - көліктік логистика мен мультимодальды тасымалдауды дамыту үшін жаңа жолдар салу; - тауарлар мен жолаушыларды жеткізу үшін трансшекаралық маршруттарды дамыту; - көлік паркін жаңарту және көбейту үшін қаржылық лизинг пен МЖӘ институтын қолдану - халықаралық автомобиль тасымалдаушыларының мүмкіндіктері мен рөлін дұрыс бағалау - жолаушылар тасымалымен айналысатын көліктерді мемлекеттік қолдау мәселелері шешілген жоқ.	- 2025 жылы ЕАЭО елдерінің тасымалдаушыларының жағалаудағы тасымалдауға рұқсаты күшіне енгеннен кейін Қазақстан аумағында шетелдік тасымалдаушылар арасындағы бәсекелестіктің артуы; - ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізе алатын және олардың нәтижелерін жүзеге асыра алатын мамандар тапшылығы; - қазақстандық тасымалдаушылардың көрші елдер аумағына кіруіне жол бермейтін босатулар мен шектеулер; - көлік құралдарының тозуының жоғары деңгейіне байланысты көліктер паркінің едәуір төмендеуі.

Ескерту: зерттеу авторлары сараптамалық зерттеулер негізінде құрастырған

1. Автомобиль көлігі және жол салаларын пайдалану үшін заңнамалық базаның болуы, сондай-ақ саланы мемлекеттік қолдау / ЕАЭО елдерінің тасымалдаушылары 2025 жылдан бастап жағалаудағы тасымалдауға рұқсат күшіне енгеннен кейін Қазақстанда шетелдік тасымалдаушылар арасындағы бәсекелестіктің артуы.

Автомобиль көлігі және жол саласы субъектілерінің қызметі нормативтік құқықтық реттеумен (заңнамалық және заң актілерімен) жеткілікті қамтылған. Ақылы автомобиль жолдарын дамытудың институционалды негізі бар, халықаралық автомобиль тасымалына әкімшілік кедергілер азайтылды,

кедендік декларациясыз және Қазақстан арқылы Қытайдан тасымалданатын тауарларға кедендік рәсімдеудің жеңілдетілген режимі енгізілді. Бұл жүктер Қазақстанда кедендік рәсімделгеннен кейін ЕАЭО аумағы арқылы ішкі кедендік транзиттік рәсімге орналастырылмай тасымалданады.

Сонымен бірге, халықаралық автомобиль көлігі нарығының ырықтандырылуы қазақстандық тасымалдаушылардың тікелей көліктің нарықтық үлесін жоғалту қаупін туғызады. Сонымен, ЕАЭО мүше мемлекеттерінің автомобиль көлігі саласындағы келісілген (келісілген) көлік саясатының негізгі бағыттарының бірі - Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттердің бірінің аумағында тіркелген тасымалдаушыларға басқа мемлекеттің аумағында орналасқан пункттер арасында жүктерді тасымалдау үшін кезең-кезеңмен ырықтандыру бағдарламасын жүзеге асыру. 2016 жылдан 2025 жылға дейінгі кезеңге Еуразиялық экономикалық одақтың мүшесі (бұдан әрі - Бағдарлама) [33]. Бағдарламада ЕАЭО бойынша жағалаудағы кеме қатынасын ырықтандыру қарастырылған. ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің автомобиль өнеркәсібінің даму деңгейінің әр түрлі болуын ескере отырып, Қазақстан Бағдарламаны 2025 жылдан бастап жүзеге асыра бастайды. Осыған байланысты, халықаралық автомобиль көлігі нарығының интеграциясы мен ырықтандыру жағдайында, қазақстандық тасымалдаушылар Еуропадан Қазақстанға тікелей тасымалдауды жоғалту қаупі бар. Каботажды мерзімінен бұрын қабылдау отандық тасымалдаушылардың ішкі нарықтағы үлесін азайтып, елеулі экономикалық тәуекелдерге әкелуі мүмкін. Сондықтан, 2025 жылдан бастап «каботажды тасымалдау» туралы ЕЭК шешімінің күшіне енуіне байланысты отандық халықаралық тасымалдаушыларды қолдау шараларына ерекше назар аудару қажет.

2. Қазақстанды Қытайдың батыс аймақтарымен, Орталық Азия елдерімен және ЕАЭО және т.б. халықаралық дәліздермен байланыстыратын жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының желісі құрылды / облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының техникалық және пайдалану деңгейі төмен, олардың басым бөлігінде қатты қабаты жоқ.

2025 жылға дейін жоспарланған жобаларды ескере отырып, қолданыстағы жол желісі жеткілікті деп саналады. Қазақстан арқылы өтетін халықаралық дәліздер Қытайдың батыс аймақтарын Орталық Азия, ЕАЭО, ЕО және басқа аймақтармен байланыстырады. Алайда, бұл «беріктікті» облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының техникалық және пайдалану деңгейінің төмендеуімен жоюға болады. Осылайша, жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарының айтарлықтай бөлігі қиын емес, бұл аймақтың тұрғындары үшін әлеуметтік тауарлар мен қызметтерге қол жеткізуге кедергі келтіреді. Жол құрылысы саласындағы негізгі өндірістік объектілер ірі қалаларда және облыс орталықтарында орналасқан, жол құрылысының техникалары негізінен тозған және бұл факторлар жол желісін жөндеу мен күтуге үлкен шығындар тудырады.

Жергілікті автомобиль жолдарының техникалық және пайдалану деңгейінің төмендігі жолаушылар көлігі қауіпсіздігінің деңгейінің төмендеуіне

әкеледі. Жол-көлік оқиғаларының саны және олардағы өлім-жітім деңгейі бойынша, Қазақстан ЕАЭО елдері арасында көшбасшы болып табылады және көлік қауіпсіздігі бойынша дүниежүзілік рейтингте нашар орындардың бірін алады. Соңғы жылдары жазатайым оқиғалар мен өлім-жітімнің аздап төмендеуіне қарамастан, бұл саладағы жағдай әлі де маңызды.

3. Қазақстанды Қытайдың батыс аймақтарымен, Орталық Азия елдерімен және ЕАЭО және т.б. халықаралық дәліздермен байланыстыратын жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарының желісі құрылды / шетелдік көлік құралдарының ережелерді сақтауын, олардың ауыр көлік құралдарының өтуін, сондай-ақ жол жұмыстарының сапасын бақылаудың тиімсіздігін көліктік бақылау.

Ауыр жүктерді, атап айтқанда транзиттік жүктерді тасымалдау көлемінің өсуі төсемнің қарқынды бұзылуын тудырады. Ауыр көлік құралдарын басқару жүйесінің төмен тиімділігі жолдар мен инженерлік құрылыстардың техникалық жағдайын нашарлатады. Салмақ параметрлерін бақылаудың қол жетімді автоматтандырылған құралдары тиімді бақылауды жүзеге асыру үшін жеткіліксіз. Бюджетке осы тік жүктемелерден асып кеткені үшін өндіріп алынатын айыппұлдар түрінде түскен қаражат жолдардың бұзылуынан келтірілген зиянды жаппайды. Төмен сапалы құрылыс материалдарын пайдалану жөндеуден кейін алынған төсемнің техникалық және пайдалану параметрлерінің сақталуы толық пайдалану мерзімінде қамтамасыз етілмейтіндігіне әкеледі.

4. Шағын және орта бизнес субъектілері болып табылатын тауарларды жылдам және мақсатты жеткізу / тұтастай алғанда ескірген көлік құралдарының жоғары үлесі.

Экономикадағы өндірістің өсуі шағын және орта бизнес секторында шикізат пен дайын өнімді тасымалдау көлемінің артуына әкеледі. Осы сегменттегі көлік өсуінің драйверлері аграрлық сектор мен құрылыс индустриясының дамуы болып табылады. Олар автомобиль көлігіне сұраныстың көп бөлігін құрайды. Өз кезегінде, жүк жөнелтушілердің сұранысы мен автокөлік компанияларының жеткізілімдері арасындағы алшақтық көлік құралдарының техникалық жағдайының төмендігіне байланысты сапалы қызмет көрсете алмауына байланысты туындауы мүмкін.

5. Жол және автомобиль көлігі саласы үшін кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесінің болуы / ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуге және оның нәтижелерін жүзеге асыруға қабілетті мамандардың жоқтығы.

Қазақстанда автомобиль және жол саласы үшін кадрларды даярлау және қайта даярлауды қамтамасыз ететін білім беру ұйымдары бар. Ғылыми және жобалық зерттеу базасы бар.

Алайда, ғылыми-зерттеу жұмыстарын жеткіліксіз қаржыландыру оның даму сапасын едәуір төмендетеді және мамандарды күрделі, көп еңбекті қажет ететін және ұзақ мерзімді ғылыми-зерттеу жұмыстарымен айналысуға ынталандырмайды. Соңғы жылдары жаңа технологияларды енгізу және жүк және жолаушылар көлігі секторының ресурстық-кадрлық дамуы саласында

ғылыми зерттеулер жүргізілмеді. Салалық ғылыми-зерттеу институттары іс жүзінде саланы дамытудың мемлекеттік саясатын қалыптастыруға қатысқан жоқ. Нәтижесінде жолдарды салу, жөндеу және күтіп ұстау саласындағы инновацияларды қолдану деңгейі төмендейді, ғалымдар мен сала мамандарының біліктілігі төмендейді. Көршілес елдерден технологиялық дамуда Қазақстанның артта қалу қаупі бар.

Айта кету керек, саланың мамандарға деген қажеттіліктері жеткіліксіз және орта арнаулы және жоғары білім беру жүйесінде білім беру бағдарламаларын жаңартудың төмен қарқыны салдарынан білікті мамандардың жетіспеушілігі артып келеді, атап айтқанда мына салаларда: инфрақұрылым нысандарын жобалау, жобаларды іске асыруды басқару, дамуды жоспарлау, құрылыс және техникалық қызмет көрсету технологиялары, сонымен қатар орындалған жұмыстардың сапасын бақылау.

6. Қытайдан және Оңтүстік-Шығыс Азиядан ЕО және басқа аймақтарға транзиттік жүк ағындарының көбеюі / халықаралық жүк тасымалы үшін көлік құралдарының жеткіліксіздігі.

Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азиядағы жоғары экономикалық өсу қарқыны Қазақстан арқылы Түркияға, Иранға, ЕО-ға және басқа елдерге тасымалданатын жүк көлемінің өсу факторы болып табылады. Жол көлігімен тасымалдау жол саласын дамытуға және ілеспе қызмет көрсету деңгейінің өсуіне, сонымен қатар қосымша жұмыс орындарының пайда болуына ықпал етеді. Алайда, бірқатар қауіптер бар, соның ішінде Қазақстанның халықаралық жүк тасымалы үшін саланы жеткілікті көлік құралдарымен қамтамасыз ете алмауы. Жүк көлігі паркінің тозуы мен ескіру деңгейінің артуы қауіпті күшейтеді. Жалпы алғанда, мемлекет шекара арқылы жеткізілімдерді дұрыс бағаламайды. Бізге экспорттаушы деңгейде мемлекеттік қолдау қажет. Заманауи автокөлік паркін құру міндетін қою керек, бұған ынталандыру қажет. Жүк тасымалдаушыларының экспорттаушылары деңгейінде дұрыс бағалау қажет.

7. Жүктерді және жолаушыларды жеткізудің трансшекаралық маршруттарын дамыту / қазақстандық тасымалдаушылардың көрші елдердің аумағына кіруіне кедергі келтіретін тыйымдар мен шектеулер.

Шекаралас аймақтарда, әсіресе қалалар арасында жолаушылар автобусы мен жүк тасымалы үшін үлкен сұраныс бар. Нарықтық бәсекелестік жағдайында тасымалдаушылар қол жетімді тарифтер орнатады және тиімділігі жеткілікті. Сонымен қатар, көршілес елдердің уәкілетті органдарының нарықты мемлекеттік реттеу қаупі бар, атап айтқанда, қазақстандық компаниялардың автомобиль көлігі қызметтерінің көбеюіне кедергі келтіретін талаптар, шектеулер мен тыйымдар енгізу.

8. Көліктік логистиканы және мультимодальды тасымалдауды дамыту үшін жаңа жолдардың салынуы / статистикалық мәліметтерді қоса алғанда, қазіргі заманғы мәліметтер базасының болмауы, ақпараттық жүйелерді қолданудың төмен деңгейі.

Автомобиль көлігі көлемінің тұрақты өсуі автомобиль көлігі мен автомобиль жолдарының дамуындағы оң үрдістердің қалыптасқанын көрсетеді, сонымен қатар Қазақстандағы автомобильдік дәліздерге транзиттік жүктерге деген сұранысты көрсетеді. Көлік инфрақұрылымын дамытуды қаржыландыру деңгейі, сондай-ақ инновацияларды қолдану арқылы соңғы жылдары қалыптасқан автомобиль жолаушылар мен жүк тасымалы көлемінің өсу тенденциялары көлік логистикасының дамуына қолайлы перспективалар жасайды. Сонымен қатар, автомобиль көлігі жекелеген өңірлердің де, экономика салаларының да, тұтастай елдің дамуына ықпал етеді.

Алайда, цифрландырудың төмен деңгейі және ақпараттық жүйелерді қолдану саланың дамуына кедергі келтіретін факторлардың бірі болуы мүмкін. Ақпараттық қолдаудың жоқтығынан, шетелдік тасымалдаушылар мен қызметтерді тұтынушылар өздерінің тауарлары мен көлік құралдарын бақылай алмайды, сондықтан Қазақстан аумағы арқылы жүктерді тасымалдауға сенімсіздік танытады. Автомобиль көлігінің дамуын жоспарлау үшін ақпаратты жинау, талдау және сақтауды ұйымдастыру қажет. Қазіргі заманғы сандық технологиялар бизнес-процестердің тиімділігін едәуір арттыра алады.

9. Қаржы лизингі мен мемлекеттік-жеке меншік серіктестік институтын көлік құралдарын жаңарту және ұлғайту үшін пайдалану / көлік құралдарының тозу деңгейінің жоғары болуына байланысты паркті едәуір төмендету.

Жүк тасымалдаушыларды мемлекеттік қолдау құралдары бар. Атап айтқанда, қазақстандық автобустарды мүдделі тасымалдаушыларға лизингке жалға беру мақсатында ИИДМ «Бәйтерек» ұлттық басқарушы холдингі» АҚ-мен бірлесіп «ҚДБ-Лизинг» АҚ арқылы лизингтік жеңілдетілген қаржыландыру тетігін жасады.

Қарыз қаражаты бар инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асырудағы көпжылдық тәжірибе бізге МЖӘ институционалды негізін құруға мүмкіндік берді. Серіктестік автомобиль жолында капиталды көп қажет ететін инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру үшін жеке қаржы ресурстарын тартуға мүмкіндік береді. Бұл сонымен қатар жергілікті атқарушы органдар деңгейінде жол жобаларын қаржыландыру көздерін әртараптандыру әлеуетін ашады.

Сонымен қатар, автобустар мен жүк көліктері паркінің техникалық жағдайының едәуір нашарлауы, жолдардың жағдайы және олардың өткізу қабілеттілігінің төмендеуі қаржылық лизингтің және МЖӘ институттарының тиімділігін төмендетуі мүмкін. Жылжымалы құрамды жаңартудың жоғары қарқыны ресурстардың қымбаттауына және басқа міндеттердің жеткіліксіз болуына әкеледі.

Литва мен Латвия ЕО аясында автокөлік құралдарының тозуы мен жаңаруы бойынша жұмыс істейді. Олар алты жыл деңгейінде автопаркке ие. Беларусьта халықаралық жүк тасымалы бойынша шаралар қабылдануда. Қазақстанда автокөлік өнеркәсібін қолдау үшін айтарлықтай рөл атқарылды, олар әлі күнге дейін автокөлік тасымалдаушыларының қажеттіліктерін

қанағаттандыра алмайды, оларға қосымша ақы төленеді және т.б. Бұл айқын қате, оны түзету халықаралық жүк тасымалына қатысты Қазақстанның мемлекеттік саясатын қайта қарауды талап етеді.

2.3. Су көлігін SWOT талдау

17 кесте - Су көлігінің SWOT-талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- Каспий маңы елдері үшін жүк қалыптастыру ағындары; - Қазақстан мен Әзірбайжан порттары арасында тұрақты жүк тасымалы жолға қойылған; - порттық инфрақұрылымның және теңіз көлігі үшін қосалқы жүйелердің болуы.	- Қазақстанның және оның су қоймаларының ішкі орналасуы; - сауда флоты бәсекеге қабілеттілігінің төмендігі, теңіз паромдары мен контейнерлік кемелердің болмауы; - Ертіс өзенінде тиімді навигация үшін тереңдіктің жеткіліксіздігі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- жүктерді тасымалдауға арналған кемелер санының көбеюі; - тауарларды ауыстырып тиеу технологиясын жетілдіру; - Ертіс өзенінің бойымен ішкі көлік көлемінің ұлғаюы.	- Каспий теңізінің тар нарығында бәсекелестіктің күшеюі; - кемелер мен инфрақұрылымның тозуының жоғарылауы; - транзиттік жүктерді Солтүстік дәліз бойымен қайта бағыттау (РФ арқылы).

Ескерту: зерттеу авторлары сараптамалық зерттеулер негізінде құрастырған

1. Каспий маңы елдері үшін жүктерді қалыптастыру ағындары / Каспий теңізінің тар нарығында бәсекелестіктің күшеюі.

Қазақстандық мұнайдың 70% -дан астамы Каспий теңізінің қазақстандық секторында өндіріледі. Каспий теңізінің порттары арқылы Қазақстан отандық экономиканың мамандандырылған өнімі болып табылатын металл, астық және басқа да жүктерді экспорттайды. Осылайша, қазақстандық экономика жүк тасымалы үшін ағындарды қалыптастырады. Каспий маңы мемлекеттері бірге өз тасымалдаушыларына әртүрлі қолдау шараларын көрсетеді, бұл қазақстандық тасымалдаушыларды тиісті теріс салдарларымен тең емес нарықтық жағдайларға қояды. Осылайша, отандық теңіз тасымалдаушылары қазақстандық жүктерді жоғалтады, яғни қазақстандық жүктердің едәуір көлемін шетелдік кемелер тасымалдайды.

Каспий теңізінде Қазақстанның туын көтеретін паромдардың болмауы салдарынан Ақтау портынан жалпы жүктердің экспорты Каспий маңы мемлекеттерінің жүк тасымалдау компаниялары арқылы жүзеге асырылады. Қазақстанның жыл сайын жоғалтқан пайдасы миллиардтаған теңгені құрайды. Қазақстандық экспорттаушылар мен импорттаушылар экспорттық-импорттық келісім-шарттарды тасымалдаушыларды таңдау құқығы олардың шетелдік серіктестеріне тиесілі болатын жағдайларда жасасады. Шетелдік серіктестер көбіне жүк тасымалдау компанияларын жүктейтіндігін ескере отырып,

Қазақстанның сыртқы сауда жүктерін ішкі теңіз тасымалдаушыларынан шетелдіктерге тасымалдау бағыты өзгеруде.

2. Қазақстан мен Әзірбайжан порттары арасында жүйелі түрде жүк тасымалы / кемелер мен инфрақұрылымның тозуы жоғарылайды

ТХКБ құруға байланысты Қытайдан ЕО-ға Қазақстан және Әзірбайжан порттары арқылы жүк тасымалдау көлемі жыл сайын артып келеді. ТХКБ маршрутының бойында нақты тауарлардың нарықтық жағдайында саяси жағдайлардың өзгеруі орын алады, контейнеризация дамуды қажет етеді, көпұлтты компаниялар пайда болады. Алайда, кемелер мен порт инфрақұрылымының тозуы осы бағыттағы трафик көлеміне теріс әсер етуі мүмкін. Сонымен, ішкі өзен флотының тозу деңгейі 85% жетеді.

3. Трансазиялық теміржолды тарта отырып, Солтүстік дәліз бойымен (Ресей Федерациясы арқылы) теңіз көлігі / транзиттік жүктерді қайта бағыттау үшін порт инфрақұрылымының және қосалқы жүйелердің болуы.

Теңіз көлігінде порт инфрақұрылымының және қосалқы жүйелердің болуы Жүктерді ауыстырып тиеу технологиясын жетілдіру (мысалы, теміржол вагондары паромдар).

Теңіз көлігінің қолданыстағы порт инфрақұрылымы көлік инфрақұрылымымен интеграцияланған және жүктердің кез-келген түрін жөнелтуге қабілетті. Порттардағы өндірістік процестер автоматтандырылған және «Номад» жүйесімен біріктірілген. Северный және Құрық порттары кеме қозғалысын басқару жүйелерімен жабдықталған. Қазіргі уақытта Құрық портындағы кеме қозғалысын басқару жүйесі берілу үстінде.

Транссібір теміржолы бойымен Солтүстік дәліз бойынша (Ресей Федерациясы арқылы) транзиттік жүктерді қайта бағыттау. Қазіргі уақытта Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағындары үшін бәсекелестік күшейді. Жүктің едәуір көлемінің Солтүстік дәліз арқылы өтетіні белгілі бір ықтималдығы бар, бұл Қазақстан арқылы транзиттің төмендеуіне, демек ұлттық экономиканың кірісінің төмендеуіне әкеледі.

4. Жүктерді тасымалдауға арналған кемелер санының ұлғаюы / Қазақстанның және оның су қоймаларының орналасқан жері.

Ұлттық экономиканың экспортқа бағдарланған салаларын, атап айтқанда тау-кен, металлургия және мұнай-химия салаларын, сондай-ақ ауыл шаруашылығын дамыту теңіз тасымалы қажеттілігінің артуына, сәйкесінше кемелер санының көбеюіне алып келеді. Теңіз көлігінің көліктік нысаны ретіндегі Каспий теңізінің негізгі жетіспеушілігі - бұл алыс әлемдік нарықтарға шығу мүмкіндігін шектейтін су қоймасының жабық табиғаты.

5. Жүктерді ауыстырып тиеу технологиясын жаңарту / тауар паркі бәсекеге қабілеттілігінің төмендігі, теңіз паромдары мен контейнерлік кемелердің болмауы

Қазақстандағы су көлігінің даму деңгейі экономиканың көлік қызметтеріне деген қажеттіліктерін толығымен қанағаттандырмайды, сонымен қатар көрші елдердегі су көлігінің дамуынан артта қалып отыр. Саланы басқарудың жеткіліксіз құрылымының негізгі себептері: кеме қатынасы

компаниялары мен кеме иелерінің ұйымдастырылған және келісілген іс-қимылдарының болмауы, саланы ғылыми, маркетингтік және логистикалық қамтамасыз етудің, ескірген кемелер паркінің, су көлігі инфрақұрылымының және тасымалдау жолдарының нашар жағдайы, жоғары білікті кадрлардың жетіспеушілігі және оқыту жүйесінің әлсіздігі.

Жүктерді ауыстырып тиеу технологиясын модернизациялауға салынған инвестициялар ұзақ уақытқа ақтайды, бұл тауар паркінің бәсекеге қабілеттілігінің төмендігіне, оның аздығына және мамандандырылған кемелердің (атап айтқанда, құрғақ жүк кемелері мен паромдардың) жетіспеуіне байланысты. Қазақстандық флоттың Каспий бассейніндегі басқа елдердің флоттарымен тең дәрежеде бәсекелес болуы үшін реттеушілер мен мемлекеттің қолдауы қажет. Оның үстіне, «жеке жүк – жеке флот» қағидаты негізінде жұмыс істеуге қабілеті бар отандық компаниялар бар.

6. Ертіс өзенінің бойымен ішкі көліктің өсуі / тікелей жеке инвестициялар үшін тартымдылығы төмен.

Ертіс өзенінің бойымен тасымалдау үшін тиімді Қазақстан және Ресей жүктерінің үлкен көлемі бар (ағаш, қиыршықтас, құм, ауылшаруашылық өнімдері және т.б.). Алайда, Ертіс өзенінің жеткіліксіз тереңдігі үлкен кемелердің өтуіне мүмкіндік бермейді (2000 тонна және одан жоғары). Мәселені шешу үшін қажетті қаржы ресурстарын бөлу үшін мемлекеттік деңгейде тиісті шешімдер қабылдау қажет. Ертіс өзенінің бойымен бұрынғы жүк тасымалы тарихын, сондай-ақ халық арасында тасымалдау қажеттілігін ескере отырып, Ертіс өзенінің бойындағы өзен көлігін дамытудың даму бағдарламасы қажет.

2.4. Әуе көлігінің SWOT-талдауы

18 кесте - Әуе көлігінің SWOT талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- азаматтық авиация қызметін заңнамалық тұрғыдан қамтамасыз ету; - азаматтық авиацияның халықаралық стандарттарға сәйкес пайдалануға көшуі; - әуе көлігі үшін әуежайлар желісінің болуы.	- азаматтық авиация қызметтеріне төлем қабілеттілігінің төмендігі; - білікті авиациялық кадрлардың жетіспеушілігі; - жалғыз ірі ұлттық әуе тасымалдаушының болуы; - авиациялық отынның тапшылығы және жоғары құны.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- азаматтық авиация қызметтеріне қажеттіліктің артуы; - авиакомпаниялардың жаңа заманауи әуе кемелерін сатып алуы; - халықаралық хаб құру және транзитті дамыту; - тікелей авиакомпания құнын төмендету арқылы авиабилеттердің құнын төмендету.	- авиациялық қауіпсіздік және ұшу қауіпсіздігі; - «ЕАЭО мүше мемлекеттердің біртұтас аспаны» нормалары мен ережелерін жедел қабылдау; - Өзбекстан авиакомпанияларының оңтүстік және еуропалық бағыттағы бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

1. Азаматтық авиация қызметін тиісті заңнамалық қамтамасыз ету / «ЕАЭО мүше мемлекеттердің біртұтас аспаны» нормалары мен ережелерін жедел қабылдау.

ЕАЭО аясында бірыңғай кедендік кеңістікті енгізу көптеген кедергілерді алып тастауға мүмкіндік берді және бірыңғай нарықтың әлеуеті біртіндеп артып келеді. ЕАЭО-ға мүше елдердің ішінде Қазақстанның авиациялық заңнамасы халықаралық заңнамаға және ИКАО талаптарына сәйкес, әуе көлігі саласын дамытуға ықпал ететін ең жақсы деп танылды. Әуе көлігін ұйымдастырудың және іске асырудың барлық процестері халықаралық стандарттармен үйлестірілген нормативтік құқықтық актілермен жеткілікті деңгейде реттеледі. Қазақстан Республикасының заңнамасы ЕАЭО мүше мемлекеттерінің әуежайлар мен аэронавигациялық қызметтерді реттеу саласындағы заңнаманың, қызметтің аталған салаларын табиғи монополиялар ретінде тану тәсілдерімен ерекшеленеді.

Отандық авиакомпаниялар мен әуежайлар өздерінің жоспарларына сәйкес дамып, қаржылық мүмкіндіктеріне сәйкес мәселелерді шешуде. Сәтті дамудың нәтижесін Skytrax агенттігі бойынша «Орталық Азия мен Үндістанның үздік әуе компаниясы» деп танылған «Эйр Астана» ұлттық тасымалдаушысы және халықаралық TripAdvisor қызметінің нұсқасы бойынша жетекші аймақтық авиакомпания мысалында атап өтуге болады.

Сонымен бірге, «ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің біртұтас аспаны» нормалары мен ережелерін жедел қабылдау, дамымаған «ашық аспан» стратегиясын жүзеге асыру қаупі бар. Жолаушыларды тасымалдау кезінде еркіндіктің бесінші деңгейіне рұқсат беру (өз елінде басталатын немесе аяқталатын рейс кезінде екі шет ел арасында ұшу құқығы) ірі шетелдік авиакомпаниялардың нарыққа енуіне байланысты ішкі авиакомпаниялардың қаржылық жағдайын нашарлатуы мүмкін. Сондай-ақ «ашық аспанда» авиакомпаниялар арасында адал бәсекелестік үшін жағдайдың жоқтығына назар аударған жөн. 2019 жылдың қарашасынан бастап Қазақстан үкіметі елдің 11 әуежайына «ашық аспан» режимін ұсынуға шешім қабылдады, бұл олардың инфрақұрылымын халықаралық талаптарға сәйкес келтіруді талап етеді.

2. Азаматтық авиацияның халықаралық стандарттарға / авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігіне сәйкес ауысуы.

ИКАО талаптарына сәйкес азаматтық авиацияның халықаралық стандарттарға сәйкес жұмыс істеуіне кезең-кезеңімен көшу жүзеге асырылады. Бұл авиациялық қауіпсіздік пен далалық қауіпсіздік мәселелеріне де қатысты. Халықаралық талаптарға жауап беретін әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын модернизациялау бағдарламасы қабылданды, көптеген әуежайларда ұшу-қону жолақтарына күрделі жөндеу жүргізілді. Авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігі тұрғысындағы ықтимал қауіптерді қолданыстағы заңнаманы одан әрі жетілдіру, сондай-ақ басқарудың британдық моделіне көшу арқылы азайтуға болады. Сонымен қатар, халықаралық деңгейде бәсекелестіктің

жоғарылауы авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігіне ерекше назар аударуды талап етеді.

3. Әуе көлігі үшін әуежайлар желісінің болуы / Өзбекстан авиакомпанияларының оңтүстік және еуропалық бағыттарда бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Қазақстанда инфрақұрылымы біртіндеп жаңарып отыратын аймақтық әуежайлар желісі бар. Сонымен бірге көптеген аймақтық әуежайлар қосымша жолаушылар мен басқа әуе компанияларын тарта алмайды. Өңірлік тасымалдауды дамытуды ынталандыру жөніндегі мемлекеттік шаралар, мысалы, кейбір облыс орталықтарына ұшатын отандық авиакомпанияларды, сондай-ақ курорттық және санаторийлік аймақтарға жақын елді мекендерді субсидиялау көрші елдердегі авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне байланысты тиімділігін жоғалтуы мүмкін.

Жаңа буын әуе кемелерін қолдана отырып, әуе көлігінің қарқынды дамуы аэродром инфрақұрылымын және ИКАО-ның метеорологиялық минимумына сәйкес аэродромдарды жаңартумен байланысты жабдықты жаңғыртуды қажет етеді. Аймақтық әуежайларды одан әрі жаңғырту аумақтардың әуе көлігімен, оның ішінде құтқару, шұғыл медициналық көмек және басқа да әлеуметтік маңызы бар қызметтерге қажетті минималды қызметтермен қамту көлемін арттырады.

Тәуелсіздік жылдарында мемлекет әуежайлар мен олардың инфрақұрылымын (ұшу-қону жолақтарын, терминалдарды, әуежайларды салу және қайта құру және т.б.) дамытуды тұрақты түрде қолдады. Әуежайларда танкерлер, өрт сөндіру машиналары және өздерінің энергетикалық қондырғылары бар. Алайда, бұл инфрақұрылымды әуежайлардың ішкі ресурстарымен жаңарту қажет, бірақ олар жоқ. Сондықтан азаматтық авиацияны реттеушілер мен Ұлттық экономика министрлігінің терең көзқарасы қажет. Әлеуметтік маңызы бар рейстерге субсидиялар авиакомпанияларға беріледі, ал әуежайларда тұрақты кіріс базасы жоқ, сондықтан тарифтер реттеледі. «Ашық аспан» режимін енгізу әуежайлардың барлық мәселелерін шеше алмайды.

4. Азаматтық авиация қызметтеріне сұраныстың артуы / азаматтық авиация қызметтеріне төлем қабілеттілігінің төмендігі.

Әуе саяхаттарына қажеттіліктің артуы. Соңғы жылдары жолаушылар мен жүктерді әуе көлігімен тасымалдау көлемі ұлғаяуда, транзиттік тасымалдар саны өсуде. Трафиктің өсу деңгейі коммерциялық авиацияның дамуындағы оң үрдістердің қалыптасқандығын көрсетеді. FlyArystan арзан авиакомпаниясының пайда болуы авиациялық қызметті тұтынушылардың тізімін кеңейтті. IATA Қазақстанды Шығыс Еуропа мен Орталық Азиядағы қарқынды дамып келе жатқан нарықтардың бірі ретінде таныды. Болжам бойынша, алдағы 20 жылда жолаушылар тасымалы 8 миллионнан 18 миллион адамға дейін артады. Сонымен қатар, халықтың авиатасымалдарға деген төлемге қабілетті сұранысының баяу өсуі осы нарықтың даму қарқынын төмендетеді.

5. Авиакомпаниялардың жаңа заманауи ұшақтарды сатып алуы / білікті авиациялық кадрлардың жетіспеушілігі.

Авиакомпаниялардың реактивті отын шығынын азайту үшін жаңа жетілдірілген ұшақтарды қолдану. «Эйр Астана» және СКАТ отандық авиакомпаниялары жанармай шығынын азайтуға мүмкіндік беретін жаңа жетілдірілген ұшақтарға бағдарланған әуе кемелер паркін жаңарту бойынша шаралар қабылдауда. Бұл «Эйр Астана» ұлттық әуе тасымалдаушысының орташа жасын 8,5 жасқа, ал «FlyArystan» арзан авиакомпаниясының орташа жасын 6 жасқа дейін жеткізуге мүмкіндік берді.

Білікті авиация кадрларының жетіспеушілігі. Қазақстан Республикасының білім беру ұйымдарында оқытылған кадрлардың біліктілік деңгейі жеткіліксіз. Оқу бағдарламалары мен мамандандыруларды нақты өндіріспен үйлестіру жеткіліксіз. Отандық авиакомпаниялардағы жалақы жағдайларының бәсекеге қабілеттілігінің төмендігіне байланысты, білікті мамандардың шетелге кетуі байқалады.

6. Халықаралық хаб құру және транзитті дамыту / жалғыз ірі ұлттық авиатасымалдаушының болуы.

Қазақстанның әуежайлары негізінен Еуропаны Азия, Оңтүстік-Шығыс Азиямен байланыстыратын әуе бағыттарының бағытында орналасқан, соның нәтижесінде халықаралық әуе қатынасын кеңейтуге және қазақстандық әуе компанияларының жақын және алыс шетелдерге рейстерін ұлғайтуға айтарлықтай мүмкіндік бар. Автопарктің қымбат жаңартылуын ескере отырып, «Эйр Астана» және «СКАТ» компанияларының екі жаңа ғана қазіргі заманғы ұшақтарды сатып ала алады. Басқа авиакомпаниялар ескірген модификацияланған ұшақтарды, сондай-ақ ұзақ қызмет мерзімін қолданады.

«Эйр Астана» ұлттық тасымалдаушысын мемлекеттік қолдаудың ерекше шаралары компания қазіргі уақытта халықаралық нарықта бәсекеге қабілетті жалғыз тасымалдаушы болып табылады. «Ашық аспан» режимінде «Эйр Астана» ішкі нарықтағы бәсекеге қабілетті жалғыз тасымалдаушы бола алады.

7. Тікелей авиакомпаниялардың шығындары / тапшылығы мен реактивті отынның қымбаттығына байланысты әуе билеттерінің қымбаттауы.

Ақпараттық технологияның енгізілуі (электронды билет, онлайн-сату, веб-брондау, рейстерге өздігінен тіркелу және т.б.) авиакомпания билеттерінің құнын арзандатты. Жақында цифрландыру мен жаңа ақпараттық технологиялардың енгізілуі авиациялық қызмет түрлерін кеңейтті. Тұтынушылар үшін әуе билеттерін сатып алуға, онлайн сату арқылы рейстерге тіркелуге барлық жағдайлар жасалған, оларды үйден немесе кеңседен шықпай-ақ жүзеге асыруға болады.

Авиациялық бензиннің тапшылығы және құны. Авиациялық жанармайдың қымбаттығы және авиациялық отынды бөлудің ашық механизмінің жоқтығы отандық авиакомпаниялардың шетелдік, әсіресе ресейлік авиакомпанияларға қарағанда бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Отандық мұнай өңдеу зауыттары реактивті отынға деген қажеттіліктің 80 пайызын қамтамасыз етеді, ал қалғандары шетелден және негізінен делдалдар

арқылы сатып алуға мәжбүр. Қазақстан тұрғындарының көпшілігінің сатып алу қабілетінің төмендігі және реактивті отынның қымбат болуы. отандық авиакомпаниялар ішкі нарықтың барлық мүмкіндіктерін пайдалана алмайды және республикадан тыс нарықта бәсекеге түсе алмайды.

2.5. Көлік логистикасының SWOT талдауы

19-кесте - Көлік логистикасының SWOT-талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- халықаралық көлік дәліздері арқылы жүктерді транзиттеуде Қазақстанның қолайлы географиялық жағдайы; - темір жолдар мен автомобиль жолдарының дамыған желісінің болуы; - Көліктік логистика және мультимодальды көлік институты дамып келеді.	- көліктік логистикалық инфрақұрылымның жеткіліксіз дамуы; - транзиттік жүктердің қозғалысын бақылау технологиясының төмен деңгейі; - көліктік логистиканың дамуын болжау үшін бақылаудың, талдаудың және тасымалдаудың болжамды деңгейінің төмендігі.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- кедендік рәсімдерді жеңілдету және әкімшілік кедергілерді азайту; - цифрландыру және ақпараттық технологияны енгізу; - қол қойылған келісімдер аясында көлік дәліздерін дамыту.	- балама көлік дәліздеріне жүк ағындарының ағуы; - халықаралық жүк тасымалы қызметтерінің нарығында отандық жүк тасымалдаушы компаниялардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі; - жоғары деңгейлі кәсіби кадрлардың жетіспеушілігі.

Ескерту: зерттеу авторлары сараптамалық зерттеулер негізінде құрастырған

1. Халықаралық көлік дәліздері бойынша жүктердің транзиті / балама көлік дәліздеріне жүк ағындарының түсуі үшін Қазақстанның қолайлы географиялық орны.

Қытайдың батыс және орталық аймақтарының қарқынды экономикалық дамуы Қазақстан арқылы Орталық Азия, Еуропа, Каспий теңізі және Таяу Шығыс аймақтарына теміржол тасымалымен жүк тасымалы көлемін арттыруға мүмкіндік береді. Теңіз көлігінің орнына балама құрлық бағыттарын дамытуға бағытталған Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» стратегиясы бүгінде ЕАЭО аумағы арқылы айтарлықтай транзиттік әлеуеттің пайда болуына әкелді. Бұл Қытайдан жалпы еуропалық нарыққа жүктерді жеткізу үшін ЕАЭО құрамына кіретін Қазақстан, Ресей және Беларусьтің көлік жолдарын кесіп өтіп, бір ғана кедендік аумақты еңсеруге жеткілікті болатындығына байланысты.

Транссібір темір жолының Солтүстік дәлізі бойынша транзиттік жүктерді қайта бағыттау (Ресей Федерациясы арқылы). Қазіргі уақытта Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағындары үшін бәсекелестік күшейді. Қытайдан Еуропаға тауарлар Қазақстан аумағын айналып өтіп, Солтүстік дәліз арқылы өтуі мүмкін деген қауіп бар, бұл Қазақстан арқылы транзиттің төмендеуіне және сәйкесінше ұлттық экономика үшін кіріс әкеледі.

2. Темір жолдар мен автомобиль жолдарының дамыған желісінің болуы / халықаралық жүк тасымалы нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі.

Қазақстанда ұзындығы 1036 км болатын Жезқазған-Бейнеу теміржол желілері, Арқалық-Шұбаркөл (214 км) және басқалары салынды. 2019 жылдың басында жалпыға қол жетімді теміржолдардың пайдалану ұзындығы 15 786 км құрады. Сонымен қатар халықаралық стандарттарға сәйкес келетін жолдар салынды: «Батыс Қытай - Батыс Еуропа», «Нұр-Сұлтан - Щучинск - Петропавл», «Нұр-Сұлтан - Қарағанды - Алматы» және басқалары. Алайда, жоғары амортизацияға және жылжымалы құрамның жеткіліксіз мөлшеріне байланысты, қазақстандық автокөлік компаниялары халықаралық жүк тасымалы қызметтерінің нарығында бәсекеге қабілетті емес.

3. Көлік логистикасы және мультимодальды тасымалдау институты дамуда / жоғары деңгейлі кәсіби кадрлардың тапшылығы.

Қазақстан құзыреттілік орталықтарын құра отырып, «бір терезе» режимінде логистикалық қызметтерді ұсыну жүйесін дамытуда, мысалы «KTZ Express» АҚ ішкі және халықаралық нарықтарда келісім-шарттық логистиканы ұсынады, тауарларды жеткізуді және «есіктен есікке» жеткізу тізбегін ұйымдастыруды қамтамасыз етеді. Логистикалық қызметтердің қол жетімділігін қамтамасыз ете отырып, озық тәжірибелер мен алдыңғы қатарлы халықаралық тәжірибені енгізу арқылы логистикалық қызметтердің сапасы жақсарады; логистикалық қызметтерді тұтынушылар үшін ақпараттық қолдау жүйелерін құру. Бірақ саланы жоғары деңгейлі кәсіби кадрлармен қамтамасыз ету мәселесі шешілмеген күйінде қалып отыр.

4. Көлік логистикасының дамуын болжау үшін кедендік рәсімдерді оңайлату және әкімшілік кедергілерді азайту / бақылаудың төмен деңгейі, тасымалдауды талдау және болжау.

Физикалық емес кедергілер, ұзақ уақыт жұмыс істемеу және бюрократиялық кідірістер жүктерді жеткізу мерзімдерін сақтамауға, маршруттың бәсекеге қабілеттілігін төмендетуге, беделді жоғалтуға, материалдық шығындарға (тиеу-түсіру, маневр, терминал) әкеледі. Қазақстан арқылы үшінші елдерден үшінші елдерге транзитпен контейнерлерді қосымша кедендік тексеру. Кешігу мен тоқтап қалу қаупі бар болғандықтан, тұтынушылар тауарларды Қазақстаннан тыс бағыттарға жеткізуден бас тартады. Сонымен бірге, көліктік логистиканың ашық дерекқор жүйесінің, саланың әртүрлі аспектілері туралы сенімді көрініс беретін құрылымдық статистикалық ақпараттың болмауы көліктік логистиканың дамуын болжауды қиындатады.

5. Қол қойылған келісімдер аясында көлік дәліздерін дамыту / көлік логистикасының жеткіліксіз дамыған инфрақұрылымы.

Қазіргі Қазақстан аумағы арқылы өтетін көлік дәліздері көлік көлемін ұлғайтуға және логистикалық қызметтер нарығын дамытуға жағдай жасайды. Алайда, қолданыстағы инфрақұрылым жүк жөнелтушілердің өсіп келе жатқан

қажеттіліктерін қанағаттандырмайды және көліктік логистика саласының дамуына кедергі келтіреді.

6. Цифрландыру және ақпараттық технологияны енгізу / транзиттік тауарлардың қозғалысын бақылауға арналған төмен деңгейлі технологиялар.

Саланы цифрландыру міндеті транзиттік жүк тасымалы көлемін ұлғайту болып табылады. Транзиттік уақытты қысқарту Қытайдан Қазақстан арқылы - Еуропаға, Түркияға және Иранға барлық бағыттар бойынша теміржол саласындағы транзиттік жүк көлемін едәуір арттырады деп күтілуде. Бұл нәтиже электронды құжат айналымына, соның ішінде әуе көлігі саласындағы құжат айналымына көшу нәтижесінде де, Қазақстан мен халықаралық тасымалдар арасында сапалы және қауіпсіз жол инфрақұрылымын қамтамасыз ету арқылы жүк тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік беретін зияткерлік көлік жүйесін енгізудің арқасында алынады. Интеллектуалды көлік жүйесі бейнебақылау, трафикті бақылау, ауа-райы ескертулері және қызметтерге электронды төлем функцияларын біріктіреді.

Транзиттік тасымал көлемінің артуына байланысты жүк жөнелтушілер жүктердің қауіпсіздігіне, оларды маршрут бойымен, жеткізу уақытында және т.б. бақылау мүмкіндігіне көбірек талаптар қояды. Қазіргі уақытта бұл талаптар транзиттік тауарлардың қозғалысын бақылау технологиясының төмен деңгейіне байланысты толық қамтамасыз етілмеген.

2.6. Көлік-логистикалық кешенге SWOT талдау

20-кесте - Көлік-логистикалық кешеннің SWOT-талдауы

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
- көлік саласының қызметін реттейтін заңдар мен нормативтік актілердің болуы; - халықаралық көлік дәліздері арқылы жүктерді транзиттеуде Қазақстанның қолайлы географиялық жағдайы; - дамыған темір жолдар мен автомобиль жолдарының болуы. - бірқатар халықаралық көлік маршруттарының Қазақстан аумағы арқылы өтуі.	- көлік саласын мемлекеттік басқару жүйесінің біртұтас ұйымдық құрылымының жоқтығы; - статистикалық мәліметтерді жинау, өңдеу және тарату жүйесінің төмен сапасы және ақпараттық және сандық технологиялардың төмен деңгейі; - инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның көп бөлігінің физикалық және моральдық тозуы; - көліктік логистикалық инфрақұрылымның дамымауы.
Мүмкіндіктер	Қауіптер
- «Жібек жолының экономикалық белдеуі» қытайлық бастамасына қатысу; - көлік саласындағы кәсіпкерліктің дамуына әкімшілік кедергілерді азайту; - ҒЗТКЖ құру және ақпараттық технологияны енгізу.	- Батыс пен Ресей арасындағы «санкциялар соғысы» күшейген жағдайда Қазақстан арқылы халықаралық жүк тасымалының төмендеуі; - халықаралық жүк тасымалы нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі; - жоғары деңгейлі кәсіби кадрлардың жетіспеушілігі.

Ескерту: зерттеу авторлары сараптамалық зерттеулер негізінде құрастырған

1. Көлік индустриясының қызметін реттейтін заңдар мен нормативтік актілердің болуы / көлік саласын мемлекеттік басқару жүйесінің үйлесімді ұйымдық құрылымының жоқтығы.

Қазіргі уақытта барлық көлік түрлерінің қызметі мемлекеттік реттеумен жеткілікті дәрежеде қамтылған (құқықтық және заңдық актілер). Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары қабылданды [19], «Көлік туралы» Заң [23], көлік түрлері туралы салалық заңдар, ЕАЭО шеңберіндегі заңдар мен нормативтік құжаттар бар.

Сонымен бірге, тиісті уәкілетті мемлекеттік органдар Тұрғын үй Министрлігінің қызметтеріне ақы төлеу әдістері мен ережелерін, жүктің түріне қарай сараланған тарифтерді белгілеуді немесе жолаушылар тасымалын субсидиялауды әзірлеуді бастаған жоқ. ЕАЭО серіктестері теміржол көлігі нарығында табиғи монополияны қолдады, сондай-ақ бизнесті жылжымалы құрам мен кепілдік қамтамасыз ету үшін ҚТЖ жауапкершілігін алып тастады деген экономикалық баға жоқ. Бұл институционалдық кемшіліктер кәсіпкерлердің (соның ішінде ірі кәсіпкерлердің) салалардың тұрақты жұмыс істеуіне деген сенімсіздіктерін тудырды.

Бұл институционалдық кемшіліктер қоғамдық көлікті басқару жүйесінің біртұтас ұйымдастырушылық құрылымының болмауымен күшейеді. Қазақстанда көліктік-логистикалық кешенді реттейтін, стратегиялық шешімдер қабылдайтын, көлік саласындағы барлық ұлттық компаниялардың қызметін анықтайтын және басқаратын уәкілетті салалық мемлекеттік орган жоқ. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасында көлік-логистикалық кешен мен оның жекелеген салаларын дамыту стратегиясы жоқ.

2. Қазақстанның көліктік дәліздер арқылы транзиті үшін қолайлы географиялық орналасуы / халықаралық жүк тасымалы нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін төмендету.

Қолайлы географиялық жағдай транзиттік жүк ағындарының дәліздерін дамытуға ықпал етеді. Алайда, бұл артықшылық негізінен нарық қатысушылары үшін уақытылы және тиісті ақпараттың болмауы (жүк жөнелтушілер, тасымалдаушылар және т.б.), ресми статистика жинаған индикаторлардың тар тізбесі және ақпараттық және сандық технологияларды жинау жүйесінің дамымауымен байланысты. Қолданыстағы статистика көлік кешенінің жай-күйін көрсетпейді. Мысал ретінде жолаушыларды автомобильмен тасымалдау статистикасы келтірілген. 2017 жылы 22,690,728 мың адам тасымалданды, жолаушылар айналымы 240 485,2 млн жолаушы-км құрады. Сол жылы Ресей Федерациясында 13 930,7 млн жолаушы тасымалданды, жолаушы айналымы 133,4 млрд жолаушы-км құрады. Қазақстан халқы Ресеймен салыстырғанда 8 есе аз, бірақ біздің елдегі статистикаға сәйкес жолаушылар көрші елге қарағанда 2 есе көп. Бұл жанама түрде статистикалық деректерді жинау және өңдеу жүйесінде елеулі кемшіліктердің болуын, ресми статистиканың көлік нарығы мен көлік логистикасын талдау мен болжау қажеттіліктеріне жеткіліксіз бейімделуін растайды.

3. Темір жолдар мен автомобиль жолдарының дамыған желісінің болуы / инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның көп бөлігінің физикалық және моральдық тозуы.

Темір жолдар мен автомобиль жолдарының дамыған желісінің болуы. Географиялық тармақталған және кеңейтілген темір жол желілері, ішкі су және теңіз көлігі, сондай-ақ автомобиль жолдарының салынуы халық пен бизнестің қажеттіліктерін жүк және жолаушылар тасымалы бойынша кез келген қашықтықта республикалық және аймақаралық (транзиттік) тасымалымен қамтамасыз етуге, қолданыстағы көлік арқылы көрші елдермен байланысты қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. дәліздер. Тасымалдау көлемінің артуы, қажетті қаржыландырудың жетіспеуі және заманауи технологияларды қолдау, жаңарту және енгізу үшін транзиттік әлеуетті шаралардың жеткіліксіздігі, көлік инфрақұрылымы объектілерінің өткізу қабілеттілігін арттыру транзиттік тасымалдың өсу қарқынының төмендеуіне, сондай-ақ Қазақстанның транзиттік дәліздерінің тартымдылығына әсер тиюі мүмкін. Жылжымалы құрамның жаңару қарқыны жылжымалы құрам паркінің техникалық жағдайының нашарлауына, оларды күтуге шығындар мен экологиялық жүктемелердің артуына, тозу деңгейінің жоғарылауына және нәтижесінде парктің төмендеуіне әкелуі мүмкін.

Инфрақұрылымның көп бөлігі мен жылжымалы құрамның физикалық және моральдық тозуы жол желісін дамытуға толықтай пайда әкелуге мүмкіндік бермейді. Теміржол көлігіндегі жылжымалы құрамның тозуы - 60%, жүк және жолаушылар көлігінің тозуы - 68%. Халықаралық автомобиль көлігіндегі жылжымалы құрамды жаңартуға мемлекеттік қолдаудың болмауы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Жылжымалы құрамды жаңартудың төмен қарқыны тасымалдау құнын арттырудың бір себебі болып табылады.

4. Бірқатар халықаралық көлік маршруттарының Қазақстан аумағы арқылы өтуі / көлік логистикасының жеткіліксіз дамыған инфрақұрылымы.

Қазақстан аумақ арқылы өтетін халықаралық көлік маршруттарының мүмкіндіктерін пайдалануы керек. Мүмкіндіктердің бірі - жүктерді контейнерлік тасымалдауды арттыру. Алайда контейнерлік технология тиісті көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қажет етеді, оның дамуы халықаралық көлік маршруттарын оңтайлы пайдалануға мүмкіндік бермейді. Инфрақұрылымға қосымша контейнерді жылжыту жөніндегі саясат қажет. Ол үшін ең алдымен дұрыс тариф қажет, сонымен қатар бухгалтерлік есеп технологияларын жетілдіру қажет.

5. «Жібек жолының экономикалық белдеуі» қытайлық бастамасына қатысу / Батыс пен Ресей арасындағы «санкциялар соғысы» күшейген жағдайда Қазақстан арқылы халықаралық жүк тасымалының қысқаруы.

ЖЖЭБ қытайлық бастамасына қатысу Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыруға, инфрақұрылымды модернизациялауға, экспортқа бағытталған өндірістерге серпін беріп, сол арқылы көлік-логистикалық кешеннің дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Сонымен қатар, Батыс пен Ресей

арасындағы «санкциялар соғысы» күшейген жағдайда, Қазақстан арқылы халықаралық жүк тасымалының төмендеуі қаупі бар, ол 2014 жылы басталып, жүк транзитіне белгілі бір қиындықтар тудырады. Еуропадан Қытайға Ресей аумағын кесіп өтпестен жүк тасымалдайтын халықаралық көлік маршруттарының пайда болуы осыған байланысты, бұл бағаның өсуіне және жеткізілім уақытының ұзаруына әкеледі. Көлік министрлігін жандандыруды қажет ететін маңызды сәттердің бірі - интеграция процесі. ЕАЭО және ЖЖЭБ шеңберіндегі экономикалық мүдделерді сауатты түрде келісіп алу және қорғау ғана емес, сонымен қатар аймақтық экономикалық интеграция даму жолында пайда болатын жаңа мүмкіндіктерді барынша пайдалану маңызды, бұл Қытай, Ресей және Беларусьтің іс-әрекеті жоспарлы және Қазақстан бұл мәселеде артта келеді. ҚР ҰЭМ транзиттік жүк тасымалы дамуына ықпал етуі керек және транзиттен түскен табыстың 50% -ын тау-кен металлургия кешені пайдасына алмауы керек.

6. Көлік-логистикалық кешендегі кәсіпкерліктің дамуына кедергілерді азайту / ішкі нарықтағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін төмендету.

Физикалық емес кедергілер, ұзақ уақыт жұмыс істемеу және бюрократиялық кідірістер жүктерді жеткізу мерзімдерін сақтамауға, маршруттың бәсекеге қабілеттілігін төмендетуге, беделді жоғалтуға, материалдық шығындарға (тиеу-түсіру, маневр, терминал) әкеледі. Қазақстан арқылы үшінші елдерден үшінші елдерге транзитпен контейнерлерді қосымша кедендік тексеру. Кешігу мен тоқтап қалу қаупі бар болғандықтан, тұтынушылар тауарларды Қазақстаннан тыс бағыттарға жеткізуден бас тартады. Ішкі нарықта отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі байқалады. Көлік саласын дамытуға жүйелі көзқарастардың болмауы, мемлекеттік қолдаудың төмен деңгейі, жылжымалы құрамның және көліктің барлық түрлеріне арналған инфрақұрылымның жоғары тозуы, жылжымалы құрамның жаңартылуының төмен қарқыны отандық тасымалдаушылардың басқа елдердің, әсіресе көрші елдердің тасымалдаушыларымен бәсекелес болуына мүмкіндік бермейді.

7. ҒЗТҚЖ құру және ақпараттық технологияны енгізу / жоғары деңгейлі кәсіби кадрлардың тапшылығы.

Мемлекет ғылыми-зерттеу және ғылыми зерттеулерді, сондай-ақ көлік және логистика саласында ақпараттық технологияларды енгізуді жеткілікті мөлшерде қаржыландырмайды. Қазіргі уақытта Қазақстан желінің көліктік инфрақұрылымын дамытуды, оның техникалық жай-күйі мен қозғалыс қарқындылығы туралы ақпаратты жинауды, талдауды және сақтауды, тұрақты маршруттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізуді, тасымалдауға рұқсат беруді және басқа да көптеген процестерді заманауи ақпараттық жүйелердің жоқтығынан тиімді жүзеге асыруды жоспарлап отыр. Жақында ЕЭК цифрландыру және ЕАЭО-ға мүше мемлекеттерде ақпараттық технологияларды енгізу мәселесін жаңартуда. Ұлттық көлік компаниялары цифрландыру және ақпараттық технологияларды енгізу бағдарламаларын

жасады. Сонымен бірге, ғылыми-зерттеу жұмыстарын дамыту және ақпараттық технологияларды енгізу кәсіби кадрлардың жетіспеушілігімен байланысты болуы мүмкін. Ұзақ мерзімді перспективада логистикалық компания қызметкерлерінің біліктілік талаптары артады деп күтілуде, бұл білікті қызметкерлерге сұраныстың артуына әкеледі.

2.7. Көлік-логистикалық кешен мен оның жекелеген салаларын дамыту үшін қауіптер мен мүмкіндіктерге сараптамалық баға беру

SWOT талдауынан туындайтын тәуекелдер:

Көлік-логистикалық кешеннің қауіптері:

- 2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

- көлік саласын мемлекеттік басқару жүйесінің біртұтас ұйымдастырушылық құрылымының болмауын қолдау;

- статистикалық мәліметтерді жинау, өңдеу және таратудың сапасыз жүйесін және ақпараттық және сандық технологиялардың төмен деңгейін қолдау;

- инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның көп бөлігінің физикалық және моральдық тозуын қолдау;

- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:

- Батыс пен Ресей арасындағы «санкциялар соғысы» күшейген жағдайда Қазақстан арқылы халықаралық жүк тасымалының төмендеуі;

- халықаралық жүк тасымалы нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі;

- балама көлік дәліздеріне жүк ағындарының ағуы;

- жеке тасымалдаушыларды тез қабылдай отырып, бизнес, әсіресе ШОБ үшін көлік шығындарының өсу қаупі. Бұл жағдайда ШОБ, қоғам және мемлекет мүдделеріне зиян келтіретін ірі компаниялар ғана пайда көре алады.

Теміржол көлігіндегі қауіптер:

Жеке тасымалдаушылардың МЖС-ге кіруін реттейтін институционалды бұзушылықтың салдарынан отандық компаниялардың теміржол көлігіндегі нарықтық үлесінің жоғалу қаупі бар. Бұл, ең алдымен, «ҚТЖ» ұлттық компаниясы» АҚ үшін қауіп тудырады.

- 2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

- тауарлардың транзитіне арналған электрондық кедендік құжаттарды тануда сәйкессіздіктерді сақтау;

- төменгі базалық жылдамдыққа арналған инфрақұрылымның жоғары үлесін қолдау;

- тарифтерді есептеудің ескірген әдістемесін сақтау;

- зерттеу орталықтарының, сынақ алаңдарының және басқа инфрақұрылымның дамымауы;

- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:

- транзиттік тасымалға бағдарланған көрші елдерде жаңа балама маршруттардың пайда болуы;

- жүктерді өткізу жылдамдығының төмен болуына байланысты транзиттік жүктердің бір бөлігін жоғалту;

- вагондар мен локомотивтер паркін физикалық және моральдық тозудың тез өсуі;

- шетелдік компаниялардың Қазақстанның теміржол көлігі нарығына шығуы;

- лицензиялау жүйесінің бұзылуына байланысты үшінші елдерден халықаралық көлік нарығының жоғалу қаупі.

Автомобиль көлігіндегі қауіптер:

- 2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

- ауыр көлік құралдарын көліктік басқарудың төмен тиімділігін қолдау;

- облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының техникалық және пайдалану деңгейінің төмендігі;

- паркте ескірген көлік модельдерінің жоғары үлесін қолдау;

- халықаралық жүк тасымалы үшін көлік құралдарының тапшылығы;

- ақпараттық жүйелерді пайдалану деңгейінің төмендігі, статистикалық деректерді қоса алғанда, қазіргі заманғы мәліметтер базасының болмауы.

- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:

- 2025 жылы ЕАЭО елдерінің тасымалдаушыларымен каботажды тасымалдауға рұқсат күшіне енгеннен кейін Қазақстан аумағында шетелдік тасымалдаушылар арасындағы бәсекелестіктің күшеюі;

- ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуге және олардың нәтижелерін жүзеге асыруға қабілетті мамандар тапшылығын сақтау;

- қазақстандық тасымалдаушылардың көрші елдердің аумағына кіруіне кедергі келтіретін жеңілдіктер мен шектеулердің сақталуы;

- көлік құралдарының тозуының жоғары деңгейіне байланысты көліктер паркінің едәуір төмендеуі;

- лицензиялау жүйесінің бұзылуына байланысты үшінші елдерден халықаралық көлік нарығының жоғалу қаупі.

Су көлігіндегі қауіптер:

- 2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

- кеме жасау және кеме жөндеу зауыттарының болмауы;

- сауда флотының бәсекеге қабілеттілігінің төмендігін және теңіз паромдары мен контейнерлік кемелердің тапшылығын қолдау.

- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:

- Каспий теңізінің тар нарығында бәсекелестіктің күшеюі;

- инфрақұрылымның тозуын арттыру;
- транзиттік теміржолды тарта отырып, Солтүстік дәліз бойынша (Ресей Федерациясы арқылы) транзиттік тауарларды қайта бағыттау;
- кемелердің тозуы жоғарылауы.

Әуе көлігіндегі қауіптер:

2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

- білікті авиация кадрларының жетіспеушілігін қолдау;
- жалғыз ірі ұлттық әуе тасымалдаушысы болады;
- импортталатын реактивті отынға жоғары тәуелділікті сақтау.
- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:
 - «ЕАЭО мүше мемлекеттердің біртұтас аспаны» нормалары мен ережелерін жедел қабылдау;
 - оңтүстік және еуропалық бағыттағы өзбек авиакомпанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру;
 - ұлттық авиакомпанияларды қолдау бойынша нарықтық емес шаралар нәтижесінде ресейлік авиакомпаниялардың үстемдігі.

Көлік логистикасының қауіптері:

• 2025 жылға дейін орта мерзімді перспективада минимизациялауға болатын болжамды және бақыланатын тәуекелдер:

транзиттік жүктердің қозғалысын бақылау технологиясының төмен деңгейін қолдау;

- логистиканың дамуын жоспарлау үшін тасымалдаудың, мониторингтің және талдаудың төмен деңгейін қолдау;
- көлік логистикасының дамымаған инфрақұрылымын қолдау;
- тасымалдаушылар үшін де, олардың клиенттері - сатып алу-сату шарттары бойынша сатып алушылар мен сатушылар үшін де контейнерлік тасымалдаудың коммерциялық тәуекелдерін азайту;
- динамикасын болжау және бақылау қиын және ұзақ мерзімді перспективада (2030 жылға дейін) азайтуға болатын тәуекелдер:
 - Батыс пен Ресей арасындағы «санкциялар соғысы» күшейген жағдайда Қазақстан арқылы халықаралық жүк тасымалының төмендеуі;
 - ішкі нарықтағы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі;
 - жоғары деңгейлі кәсіби кадрлардың жетіспеушілігі;
 - балама көлік дәліздеріне жүк ағындарының көбеюі.

Қазақстан Республикасының ЕАЭО аясындағы халықаралық міндеттемелеріне байланысты мүмкіндіктер:

- көлік және логистика саласындағы ұлттық артықшылықтарды қамтамасыз ету бойынша келісілген шараларды қабылдау, сондай-ақ алдыңғы қатарлы шетелдік тәжірибелерді енгізу;
- халықаралық ұйымдарда ЕАЭО мүдделерін қозғайтын мәселелерді талқылау кезінде жалпы ұстанымдарды дамыту;

- ЕАЭО мүше елдерінің көліктік-логистикалық кешендерінің жұмысының нормативтік базасын үйлестіру;

- ЕАЭО мүше елдерінің көлік қызметтерінің сапасын жақсарту;

- бір мүше мемлекеттің тасымалдаушыларына ЕАЭО басқа мүше мемлекеттерінің аумақтары арқылы транзит еркіндігін қамтамасыз ету;

- ЕАЭО мүше мемлекеттердің уәкілетті органдарының өзара іс-қимылын қамтамасыз ету.

Теміржол көлігі саласындағы мүмкіндіктер:

- теміржол көлігін дамытудың келісілген стратегиясын іске асыру;

- поездар қозғалысын ұйымдастыруды жақсартуға, соның ішінде жүк тасымалын ұйымдастыруға және тіркеуге арналған қағазсыз технологияларды енгізудің келісілген тәсілдерін қабылдау;

- үшінші елдермен халықаралық тасымалды ұйымдастыруға қолайлы институционалды жағдай жасау, оның ішінде шекарадан өтуге, кедергілерді жоюға және жолаушылар мен жүктердің кедергісіз қозғалысын қамтамасыз ету үшін рәсімдерді жеңілдетуге келісілген тәсілдерді қабылдау;

- тариф саясатын, оның ішінде ЕАЭО мүше мемлекеттерінің аумағы арқылы транзитпен үшінші елдерден тауарларды үшінші елдерге тасымалдау кезінде ЕАЭО мүше мемлекеттерінің тасымалдаушылары келіскен тарифтік мөлшерлемелерді пайдалану арқылы жетілдіру.

Автомобиль көлігі саласындағы мүмкіндіктер:

- ЕАЭО зияткерлік көлік жүйесінің ажырамас бөлігі ретінде зияткерлік көлік жүйесін құру;

- ЕАЭО мүше елдерімен келісілген тәсілдер негізінде халықаралық автомобиль жолаушылар тасымалын ұйымдастыруды жетілдіру, осы көлік қызметтері нарығына қатысушыларды ақпараттық қолдауды дамыту;

- ЕАЭО мүше елдерінің уәкілетті органдарымен келісілген шекті рұқсат етілген салмақтарға, осьтік жүктемелерге, көлік құралдарының өлшемдеріне және оларды халықаралық тасымалдау үшін пайдалану мерзімдеріне қойылатын талаптарды белгілеу;

- ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің аумақтары арқылы Қазақстанның автомобиль тасымалдаушыларының транзит еркіндігін қамтамасыз ету;

- қазақстандық тасымалдаушылардың ЕАЭО мүше мемлекеттерінің құзыретті органдарынан ауыр немесе үлкен көлік құралдарының өтуіне және халықаралық автокөлік тасымалы кезінде қауіпті жүктерді олардың аумағы арқылы тасымалдауға арнайы рұқсат алуын жеңілдету;

- мамандарға, сондай-ақ халықаралық автомобиль тасымалымен айналысатын жұмысшыларға қойылатын кәсіби және біліктілік талаптарын үйлестіру.

Азаматтық авиацияның мүмкіндіктері:

- Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылған тәжірибелеріне сәйкес заңнаманы үйлестіру;

- ЕАЭО-ға мүше елдер арасындағы әуе көлігі нарығында бәсекелестіктің дамуына кедергі келтіретін азаматтық авиация саласындағы кедергілерді (проблемалық мәселелер) анықтау және жою;

- ЕАЭО мүше елдерінің әуежайлары мен аэронавигациясы қызметтерін көрсетуге тең (кемсітпейтін) тарифтік шарттарды қолдануға келісілген тәсілдерді әзірлеу және қабылдау;

- ЕАЭО мүше елдері арасында тұрақты әуе қатынасын жүзеге асырған кезде, халықаралық әуе қатынасы туралы келісімдерге сәйкес тағайындалған және уәкілетті ЕАЭО мүше елдерінің авиакомпаниялары үшін тең жағдайларды құру, сонымен қатар ЕАЭО мүше елдерінің авиакомпанияларынан қосымша ақы алуға тыйым салу. әуе кеңістігін пайдалану үшін.

Су көлігі саласындағы мүмкіндіктер:

Қазақстандық соттар үшін Ресей порттарындағы рәсімдерді жеңілдету;

- ішкі су көлігі паркін жаңарту;

- су көлігін мемлекеттік реттеу процесінде «меншікті жүк, жеке паркім» қағидатын белсенді түрде қолдану;

- паромдар мен фидер көлігін дамыту;

- халықаралық тасымалдауларды жүзеге асыруда контейнерлеу.

3. ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК ЖӘНЕ ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕНІ МЕН ОНЫҢ ЖЕКЕЛЕГЕН САЛАЛАРЫНЫҢ ҰЗАҚ МЕРЗІМДІ ПЕРСПЕКТИВАҒА АРНАЛҒАН ДАМУ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ (2030 ЖЫЛҒА ДЕЙІН)

3.1. Көлік кешенін дамытудың перспективалық бағыттары

Көлік саласындағы мемлекеттің мақсаттарының бірі Қазақстан Республикасының аумағында заманауи көліктік-логистикалық кешен құру болып табылады, ол экономикалық тұрғыдан тиімді және технологиялық әр түрлі көліктік байланыстарды өнеркәсіптер, елді мекендер, өңірлер және өндірістер арасында, сонымен қатар ел ішінде де, Қазақстанның да шет елдермен байланысын қамтамасыз етеді. Көлік-логистикалық кешеннің дамуы барлық көлік түрлері үшін жүк және жолаушылар ағынының өсуінен асып түсуі керек. Осы мақсатқа жету үшін негізгі бағыттар бойынша топтастыруға болатын көптеген міндеттерді шешу қажет. Талдауға сәйкес, 2030 жылға дейінгі ұзақ мерзімді перспективада көліктің негізгі бағыттары:

- мемлекеттік реттеу және басқару жүйесін жетілдіру;
- транзиттік әлеуетті арттыру және оны тиімді пайдалану;
- отандық кәсіпкерліктің дамуына, отандық, экспорттық және импорттық тасымалдардың өзіндік құнын төмендетуге барынша көмек;
- инфрақұрылымды дамыту;
- ғылым мен техниканың дамуы;
- көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- кадрларды даярлау және қайта даярлау;
- мультимодальды тасымалдау технологиялары.

Көлік-логистикалық кешенді мемлекеттік реттеу және басқару жүйесін жетілдіру.

Бұл бағыт мемлекеттік стратегиялық жоспарлау және жедел басқару жүйесін құруды, сондай-ақ көліктік-логистикалық кешеннің жұмыс істеуі мен дамуының нормативтік-құқықтық базасын жетілдіруді қарастырады. Атап айтқанда, кедендік режим мен тарифтік реттеу, лицензиялау және сертификаттау тетіктерінің сапасын жақсарту, көліктік бақылау мәселелері бойынша орталық және жергілікті атқарушы органдардың өкілеттіктерін шектеу ұсынылады. Сонымен қатар, көлік саласындағы техникалық реттеу жүйесінің нормативтік-құқықтық базасын жетілдіру, ғылыми-зерттеу, оқыту және т.б. қаржыландыру жоспарлануда. Қазақстанның көлік жүйесін дамытуға біртұтас, жүйелі көзқарас жоқ. Атап айтқанда, көліктік-логистикалық кешенді және көліктің жекелеген түрлерін дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясы, оның ішінде ЕАЭО шеңберіндегі келісімдер мен «Бір белдеу, бір жол» қытайлық бастамасына қатысу перспективалары ескерілмеген. Мемлекеттік басқарудағы бұл кемшіліктер саланың дамуының төмен қарқынына әкеледі.

Мемлекеттік бағдарламалар көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған. «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы [8, 9] дамуды жеткілікті

ынталандырмайтын көлік түрі бойынша тікелей нәтижелердің бірқатар көрсеткіштерін анықтайды. Отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру шаралары жоқ. Көлік пен инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламаларының орындалуын және олардың тиімділігін бағалауды уәкілетті мемлекеттік органдар, Үкімет және Қазақстан Республикасы Президентінің Әкімшілігі бақылайды.

Мемлекеттік басқарудың қолданыстағы құрылымы мемлекеттік бағдарламаларды әзірлеу, орындау және бағалау функцияларын бір мемлекеттік органда шоғырландыруды көздейді. Нәтижесінде мемлекеттік бағдарламаларды бағалаудың тәуелсіздігі мен объективтілігін қамтамасыз ету қиынға соғады, өйткені дертаменттер бағалаудың оң нәтижелеріне мүдделі.

Бастысы уәкілетті орталық мемлекеттік орган құру, оның негізгі функциялары:

- көлік саясаты мен жалпы көліктік-логистикалық кешеннің және оның жеке секторларының ұзақ мерзімді даму стратегиясын әзірлеу және іске асыру;
- көліктік-логистикалық компаниялардың ішкі және халықаралық нарықтарда тиімді, сенімді және бәсекеге қабілетті қызметін алға жылжыту, Қазақстан Республикасының көлік және логистика саласындағы және халықаралық аренада мүдделерін қорғау;
- көліктік-логистикалық инфрақұрылымды салуға, модернизациялауға және ұстауға мемлекеттік инвестицияларды жоспарлау, тарту және басқару арқылы көлік-логистикалық кешеннің физикалық инфрақұрылымын дамытуды қамтамасыз ету;
- көліктік-логистикалық кешенді және оның салаларын реттеу мен басқару жүйесінің барлық құрылымдарының қызметін жалпы үйлестіру;
- ҒЗТҚЖ-ға, кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесінің дамуы мен дұрыс жұмыс істеуіне, салалық нормалар мен стандарттардың дамуына инвестициялар салу;
- ұлттық компаниялардың стратегиялық қызметіне басшылық жасау, стратегиялық мақсаттар мен басымдықтарды анықтау;
- халықаралық келісімдер мен жобалар бойынша елдің міндеттемелері мен құқықтарын бақылау және орындау;
- лицензия береді және тасымалдаумен айналысатын органдар мен тұлғаларға бақылау жасайды.

Транзиттік әлеуетті тиімді пайдалану.

Халықаралық теміржол транзиті біреудің жүктерін тасымалдау дегенді білдіреді және осы қызмет үшін олар белгіленген тарифтер бойынша теміржолдарға ақы төлейді. Автомобиль жолымен шетелдік жүк тасымалдаушылар Қазақстанның жолдарын пайдаланады, проблемалар туындаған жағдайда қажетті көмек алады. Халықаралық транзит туралы айтатын болсақ, бұл Қазақстанның бірінші кезекте тауарлар мен жолаушыларды экспортқа, импортқа және ішкі тасымалдауға деген қажеттілігін қамтамасыз ету үшін өзінің инфрақұрылымын құрып, модернизациялап жатқандығын түсіну керек. Транзиттік әлеуетті кеңейту қажет, бірақ транзиттің

кеңеюі Қазақстанның экспортына, импортына және ішкі тасымалына қажеттілікті жеңілдетіп, жаңа деңгейге шығаруы керек. Транзиттік және көліктік әлеуетті толық және тиімді пайдалану, транзиттік тасымалды жүзеге асыру үшін қолайлы экономикалық жағдайлар мен құқықтық режимдерді құру стратегиялық басымдық болып табылады. Ол үшін мемлекетаралық ұзақ мерзімді келісімдер жасасу, Қытай, ЕО, Транскаспий және Солтүстік-Оңтүстік магистральдары бойындағы трансконтинентальды көлік дәліздерінің архитектурасын қалыптастыруға қатысу.

Көлік инфрақұрылымын, бірінші кезекте транзиттік көлік дәліздерінде жаңа жабдықтарды құруға және модернизациялауға, жабдықтар мен технологиялардың жаңаруын ынталандыратын, қызмет көрсету сапасын жоғары халықаралық стандарттарға жақындататын жеке (тікелей, портфельдік) және мемлекеттік инвестицияларды көздейтін Қазақстанның КЛК ұзақ мерзімді даму стратегиясын әзірлеу, трансконтинентальды маршруттардың бағасы мен жылдам тартымдылығын арттыру.

Транзиттік жүктерді тасымалдауға барлық қатысушылардың қатынастарын реттейтін, тараптардың құқықтары мен міндеттерін, оның ішінде жеткізу мерзімдерінің сақталуы, жүктердің сақталуы және т.б. Осы заңның нормаларын орындау үшін халықаралық тәжірибеге сәйкес транзиттік жүктерді қайта өңдеуге қатысты нормативтік құжаттар қабылданатын болады.

Жеткізу уақыты мен қосымша шығындар тұрғысынан Қазақстан арқылы өтетін транзиттік маршруттардың тартымдылығын арттыру үшін жылдам қызмет көрсету және жүктерді өңдеу технологияларын енгізу қажет; маршрут бойынша іздеулер мен тексерулер санын азайтуға (азайтуға); тасымалдау жылдамдығын арттыру; жылжымалы құрамның техникалық сипаттамаларын жылдамдық талаптарына сәйкес келтіру; жылжымалы құрамның техникалық жағдайын диагностикалау құралдарын жаңарту; пойыздардың бағытын жоғарылату.

Контейнер айналымын кедендік реттеудің қолдану практикасында кедендік баждарды, салықтарды төлеу туралы CARNETATA кітабын шығармай-ақ операторларға еркін нысанда толтырылған жазбаша міндеттемелерді ұсыну мүмкіндігін реттейтін Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Стамбул, 1990 ж.) Ережелерінің орындалуын қамтамасыз ету қажет. Қазақстан Республикасының заңнамасындағы тиісті норма. Қазақстанда декларациясыз контейнерлердің болу мерзімін едәуір ұзарту қажет.

Отандық кәсіпкерлікті дамытуға, ішкі, экспорттық және импорттық тасымалдау шығындарын азайтуға барынша көмек.

Бұл бағыт жолаушылар мен жүк тасымалы қол жетімділігі мен сапасын арттыруды қамтамасыз ететін бәсекеге қабілетті көлік қызметтерінің нарығын құруды қарастыруы керек. Теміржол, автомобиль және су көлігіндегі жылжымалы құрамды жаңарту үшін мемлекеттік қолдау қажет. Халықаралық және транзиттік тасымалдарға сапалы қызмет көрсету үшін Қазақстан аймақтарының көлік тораптарында аймақтық көліктік-логистикалық

орталықтар мен терминалдық кешендерді құру маңызды міндет болып табылады.

Трансшекаралық жеткізілімдерде жұмыс істейтін отандық авто мобильді жүк тасымалдаушылар мен теміржол жүк вагондары операторларының бәсекеге қабілеттілігі мен мүмкіндіктерін арттыру (ДСҰ тұрғысынан). Көлік компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін, соның ішінде мемлекеттік қаржылық қолдау шаралары қажет субсидиялар мен қарыздар, әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын мақсатты қаржыландыру, жолаушылар істерін сотта қарау (жолаушыларды зорлау, жолаушылар пойызының бұзылуы және т.б.). Кәсіпкерлікті дамыту бағдарламаларында қарастырылған ресурстардың бір бөлігін көлік және көлік логистикасы саласында шағын және орта бизнесті дамытуға жұмсаған жөн. Бұл экономиканың аталған салаларында жұмыспен қамтылудың өсуін қамтамасыз етеді. Қаза станның сауда орталығында кәсіпкерлікті дамыту үшін қолайлы жағдайлар жасау, тауарлар мен жолаушыларды ішкі, экспорттық және импорттық тасымалдау шығындарын азайту бойынша жетекші елдердің тәжірибесін зерделеу қажет.

Көліктегі өзін-өзі реттейтін ұйымдар жүйесін дамытуға көп көңіл бөлінуі керек. Дамуға кедергі келтіретін әкімшілік кедергілерді азайту маңызды, нарықтар мен бәсекелестіктің еркін жұмыс істеуі.

Көлік-логистикалық кешеннің инфрақұрылымын дамыту.

Бұл бағыт көліктің барлық түрінің инфрақұрылымының өзара байланысты теңгерімді дамуын білдіреді. Бұл жүк тасымалы мен жолаушыларды тасымалдау қызметтеріне деген сұраныстың болжамын ескере отырып, көліктің жекелеген секторларында инвестициялық жобаларды іске асыру кезеңінде де стратегияларды әзірлеу кезінде жалпы үйлестіруді талап етеді. Тиісінше, маңызды міндеттердің бірі - республикалық және аймақтық деңгейде инфрақұрылымды дамыту мен модернизациялаудың кешенді стратегиясын жасау. Инфрақұрылымды дамыту, ең алдымен, автомобиль және теміржол желілерін салу және қайта құру. Инфрақұрылым екі бағытта дамиды:

- халықаралық көлік дәліздерінің өткізу қабілеттілігін арттыру (бірқатар теміржол учаскелерін жаңарту, негізгі транзиттік бағыттардағы теміржол инфрақұрылымының «шектелетін» учаскелерін кеңейту, ұлттық көлік жүйесін халықаралық көлік дәліздеріне біріктіру);

- ішкі бағытта көлік инфрақұрылымын дамыту.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) қытайлық бастаманы іске асыру нәтижесінде жүк транзитінің өсуі болжануда. Сондықтан, оның инфрақұрылымын дамытуға қомақты қаражат салу керек. ЖЖЭБ жобасының аясында ғаламдық инфрақұрылымдық интеграцияға және көліктік-логистикалық қызметтердің жаһандық нарығында сыртқы терминалды желіні қалыптастыруға қатысуды жалғастыру, Еуразиядағы жүк ағындарын шоғырландыру және тарату орталықтарын құру, осылайша жаһандық мұхитқа шығуды қамтамасыз ету қажет. Сыртқы терминалдар желісі Қытайда, Ресейде, Орта Азияда, Түркияда, Парсы шығанағында, Үндістанда және Еуропада жүк

ағынын шоғырландыру және бөлу орындарында орналастырылған. 2014 жылы салынған Қытайдың Лянь-Юньганг портында қазақстандық-қытайлық терминал кешенін дамытуды жалғастыру маңызды.

Ғылым мен техниканың дамуы.

Ұлттық экономиканың барлық салаларын табысты дамыту үшін Қазақстанның КЛК негізгі рөлін дұрыс түсіну маңызды. Ғылымның қатысуынсыз көлік саласының стратегиялық міндеттері мен мәселелерін шешу мүмкін емес. Көлік саласының тиімділігін тек инновация арқылы ғана көтеруге болады мемлекеттік реттеудің қолданыстағы тетіктері аясында тиімділікті арттырудың ұйымдастырушылық тетіктері шектеулі. Сондықтан ғылым мен өндіріс арасында берік байланыс орнату қажет. Бұл мәселені шешуде басты рөлді министрліктің салалық уәкілетті органы алады.

Бұл бағытта келесілер болуы керек:

- инновациялық көліктік-логистикалық технологияларды, техникалық құралдар мен жүйелерді дамыту мен енгізуді ынталандыру;
- жылдам және аса жылдам жүретін көліктің технологиялық элементтерін құру;
- көліктік инфрақұрылымға инновациялық технологияларды дамытуды және қолдауды ынталандыру;
- стандарттар мен ережелерді әзірлеу, сертификаттау жүйесін дамыту, сынақ алаңдарын құру;
- көлік жүйесінің қауіпсіздігін арттыру, көліктің қоршаған ортаға теріс әсерін азайту саласындағы ғылыми зерттеулерді дамыту;
- Қазақстанның КЛК салалық ғылыми-зерттеу ұйымдарын қаржылық және техникалық қолдау.

2015 жылдан бастап, 2014 жылы құрылған KAZLOGISTICS корпоративті қоры ғылыми зерттеулерге (ҒЗЖ) және Қазақстанның КЛК саласындағы жобаларға қолдау көрсетіп келеді. Зерттеулер мен жобаларды қаржыландыру көлемі 5-8 миллион теңгені құрайды. Деректерге сәйкес, 2019 жылғы 19 шілдедегі жағдай бойынша нормативтік құқықтық құжаттарды, проблемалық жағдайларды талдау бойынша 13 зерттеу жүргізілді, оларды шешудің практикалық ұсыныстарын әзірледі, тағы үш жоба іске асыру сатысында. Барлық зерттеулер алдыңғы қатарлы салалық қауымдастықтар мен KAZLOGISTICS Қазақстандық көлік жұмысшылар одағының мүшелері және сала мамандары мен сарапшыларының қатысуымен өткізіледі.

Зерттеу жұмысының нәтижелері және оны әзірлеу кезінде қолданылатын жобалар:

- жолаушылар автобусы қызметін дамытудың кешенді бағдарламасы (жол картасы);
- «Теміржол көлігі» біліктілігінің салалық негізін және теміржол көлігінің кәсіптік стандарттарын әзірлеуге қажет мамандықтар тізімі;
- көліктің барлық түрлеріне арналған салалық біліктілік шеңбері;
- «Қазақстан Республикасындағы экспедиторлық қызмет туралы» Заңды әзірлеудің орындылығын қарауды бастауға негіздеме.

Сонымен қатар, ҚР Ұлттық экономика министрлігіне жолаушылар автобусы тасымалдаушыларына корпоративті табыс салығын (КТС) және қосылған құн салығын (ҚҚС) босату туралы ұсыныстар, сондай-ақ 2018 жылы өткізілген бес ғылыми жоба бойынша материалдар ұсынылды. Зерттеулердің толық нұсқаларын кез-келген ұйым мен мүдделі тұлғалар қол жетімді олар «KAZLOGISTICS» Қазақстанның көлік қызметкерлері одағының сайтында орналастырылған. 2019 жылдың 19 шілдесінде «KAZLOGISTICS» көліктік-логистикалық ұйымдар мен қауымдастықтар одағы президиумының кеңейтілген отырысында елімізде зерттеулердің тиімді жүйесі, Қазақстанның КЛК-да қолданбалы зерттеулерді дамыту және әзірлеу туралы, көлік және көлік логистикасы саласындағы ғылыми-зерттеу, білім беру және инновациялық қызмет жөніндегі кеңес құру туралы ұсыныс жасалмағаны атап өтілді. Үйлестіру кеңесінің негізгі міндеттері ретінде келесі мәселелер ұсынылады:

- «КТЖ» ҰК» АҚ және «Қазаэронавигация» РМК-да тиісті базасы бар салалық ғылыми-зерттеу институттарын құруды бастау, оларды уәкілетті органда аккредиттеу және 2020-2025 жылдарға арналған Қазақстан Республикасы бағдарламасын базалық қаржыландыру және осы мәселені Мемлекеттік инфрақұрылымды дамыту бағдарламасына енгізу туралы бастама жасау бойынша мүмкін шараларды қабылдау;

- ИИДМ-нен көлік, азаматтық авиация және жол комитеттерінің қызметін 3 жылдық мерзімге ғылыми-зерттеу жобаларының тізімін бекітуге, Қазақстан Республикасында базалық, гранттық және бағдарламалық-мақсатты қаржыландыру ережелеріне сәйкес стандартты рәсімдердің өтуін қолдауға және кейіннен Жоғары ғылыми-техникалық комиссияны мақұлдауын сұрау;

- ғылыми зерттеулер институттары мен шығармашылық ұжымдарға қаржыландырудың барлық мүмкін түрлері мен бағдарламалары бойынша Қазақстанның КЛК үшін қажетті ғылыми зерттеулерді бастауға қолдау көрсету;

- Қазақстан Республикасы Президенті Қ.-Ж. Тоқаевтың өкіміне сәйкес ұлттық компаниялар мен бизнес құрылымдары зерттеулерді қаржыландыруды ұлғайту, олардың өндірістік базасын нығайту және ғылыми кадрларды даярлау үшін қаражат тарту жөнінде шаралар қабылдау;

- ИИДМ, «Атамекен» ТКП және салалық қауымдастықтармен бірлесіп, ұзақ мерзімді перспективада Қазақстан Республикасының көлік стратегиясын тұрақты негізде уақытылы әзірлеу және Ұлттық көлік есебін дайындау үшін мүмкін болатын шараларды қабылдау.

Цифрландыруды, заманауи байланыс жүйелерін және көлік дерекқорының ақпараттық-аналитикалық жүйесін енгізу маңызды, бұл ішкі және халықаралық тасымалдарда, оның ішінде көлік түрлері бойынша көлем, тауар түрлері және тасымалдау бағыттары туралы деректерді талдауға және болжауға, оның ішінде Интернетте тауарлардың қайда екендігі туралы ақпарат жинау мүмкіндігін береді.

Қазақстандық КЛК-де цифрландыруды дамыту өте маңызды. Ірі ұлттық компаниялар цифрландыру бағдарламаларын қабылдады, бірақ аймақтарда, Алматыны қоса алғанда, қолданыстағы мәліметтер базасы қолмен жаңартылады

және қағаз түрінде сақталады. Үкіметтің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы № 827 қаулысымен «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы бекітілді [22], онда «Көлік және логистика» бөлімі ерекше орын алады. Бұл бөлімде «көліктік-логистикалық саланың одан әрі өсуін қамтамасыз ету үшін көлік құралдарын басқару арқылы транзиттік әлеуетті арттыруға, ақпаратты жедел өндеудің және оңтайлы және ұтымды шешімдер жасаудың жолымен көлік қауіпсіздігін арттыруға мүмкіндік беретін көлік жүйесін және бақылау әрекеттерін енгізу қажет».

«Ғылым туралы» Заңға сәйкес Үкімет жанынан Жоғары ғылыми-техникалық комиссия құрылды және жұмыс істейді. Бұл комиссияның құрамына Қазақстанның КЛК барлық секторларының, сондай-ақ Қазақстанның көліктік-логистикалық ұйымдары мен қауымдастықтарының одағы «KAZLOGISTICS» кіреді.

«KAZLOGISTICS» көліктік-логистикалық ұйымдар мен қауымдастықтар Одағы Президиумының 2019 жылғы 19 шілдедегі кеңейтілген отырысында ИИДМ-не Үкіметтің 2011 жылғы 16 мамырдағы «Ұлттық ғылыми кеңестер туралы» № 519 қаулысына Ұлттық ғылыми жобаны құруға қатысты түзету енгізу туралы ұсыныс жасау туралы шешім қабылданды, онда КЛК бойынша ғылыми және ғылыми-техникалық қызметті жыл сайынғы базалық, гранттық және бағдарламалық-мақсатты қаржыландыруға қатысу үшін «Инфрақұрылымды, көлік пен сауданы дамыту» ғылым бағыты бойынша кеңестер құру» көзделді.

Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі дамуының стратегиялық жоспарында [19] былай делінген: «Жоғары ғылыми-техникалық комиссия бекіткен ғылымды қаржыландыруды кезең-кезеңімен 2025 жылға дейін 1% -ға дейін арттыру жоспары іске қосылады. Сонымен бірге, кем дегенде 50% міндетті талабы бюджеттен тыс ғылыми және инновациялық жобаларды бюджеттен тыс көздерден (жеке сектор) бірлесіп қаржыландыру. Нәтижесінде жеке қаржыландыру үлесін қолданбалы зерттеулерді қаржыландырудың жалпы көлемінен 7% -дан 50% -ға дейін арттыру жоспарлануда».

«Нұрлы жол» мемлекеттік инфрақұрылымды дамыту бағдарламасының жобасында «5.3. 3-тапсырманы іске асыру. «Инфрақұрылымдық кешенді технологиялық, ғылыми, әдістемелік және ресурстық қамтамасыздандыруды жетілдіру», онда «көлік тиімділігін арттыру, тауарлар мен қызметтердің өзіндік құнындағы көлік құраушысын төмендету бағыттарының бірі болады, ғылыми зерттеулер, әрі қарай көлік шығындарының мониторингі жүйесін әзірлеу және енгізу, сондай-ақ оларды төмендетуді ынталандыру шараларын әзірлеу» делінген.

Көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Көлік қауіпсіздігі дегеніміз - жеке тұлғаның, қоғамның және мемлекеттің көлік саласындағы өмірлік мүдделерін ішкі және сыртқы қауіптерден қорғаудың жай-күйі және көлік кешенін осы қауіп-қатерлерден қорғау жағдайы. Көлік қауіпсіздігі авиациялық қауіпсіздікке қауіп төндіретін барлық факторларды қамтиды, бұған дәстүрлі бағыттардан басқа әуежайлардың

бақыланбайтын аймағында қауіпсіздікті қамтамасыз ету, киберқауіпсіздік және портативті зениттік жүйелерден қорғау сияқты басқа да аспектілер кіреді.

Бұл бағытта келесілер болуы керек:

- көлік инфрақұрылымы объектілері мен көлік құралдарының техникалық және технологиялық қауіпсіздігін дәйекті түрде арттыру стратегиясын іске асыру;

- көлік қауіпсіздігі, жол қозғалысы қауіпсіздігі, жол-көлік оқиғалары, ұшу қауіпсіздігі, навигациялық қауіпсіздік мәселелерін қамтитын салааралық бағдарламаны әзірлеу және қабылдау;

- көлік құралдарын заңсыз кедергілерден қорғауды қамтамасыз ету

- көліктің жұмылдыру дайындығын қамтамасыз ету.

Оқыту және қайта даярлау.

Әр түрлі профильдегі және құзыреттілік деңгейіндегі мамандарға Қазақстанның КЛК қажеттіліктері негізінен отандық білім беру ұйымдарының есебінен қанағаттандырылуы керек. Ол үшін мемлекеттік білім стандарттарын кәсіби стандарттарға (біліктілік шеңберіне) сәйкес үнемі жаңартып отыру қажет. Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесі саланы жаңа мамандықтар бойынша кадрлармен қамтамасыз етуі керек, сонымен қатар технологиялық инновацияларға икемді болуы керек. Сонымен бірге, көлік жүйелері мен объектілерін жобалау және пайдалану, көлік инфрақұрылымы объектілерін жобалау, салу және пайдалану, сондай-ақ көлік қызметін (соның ішінде экологиялық қауіпсіздікті) мемлекеттік реттеу, бақылау және қадағалау саласындағы мамандарды даярлауды ынталандыру маңызды. Сонымен қатар, білім беру ұйымдарының студенттеріне өндірістік және бакалавриат тәжірибелерінен өту мүмкіндігін ұсыну, сонымен қатар олардың кейінгі жұмысқа орналасуын жеңілдету ұсынылады. Қазақстандық КЛК қызметкерлерін қайта даярлауды және біліктілігін арттыруды жоспарлауға ерекше назар аудару қажет.

3.2. Теміржол көлігін дамытудың перспективалық бағыттары

Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру.

Теміржол көлігіндегі қызметтер теміржол көлігі саласындағы ұлттық заңнаманың талаптарына, сондай-ақ «1520 кеңістікте» және халықаралық тасымалдарда жоғарыда аталған қызметтерді реттейтін басқа құжаттарға, ИИДМ, ҚТЖ мен вагондардың уәкілетті мамандарының теміржол көлігі жөніндегі кеңесімен келісілген және мақұлданған нормативтік-техникалық құжаттар және өндірушілер, сонымен қатар теміржол әкімшіліктері (ЦСЖТВ) және ТМД елдерінің теміржол көлігі жөніндегі кеңесінің (ЦСЖТ) бекіткен техникалық регламенттер мен стандарттарға (ГОСТ, ҚР СТ) сәйкес жүзеге асырылады.

Бүгінгі таңда ҚТЖ өндірістік-техникалық процестері 1200-ден астам нормативтік техникалық құжаттарды реттейді. Сонымен қатар, стандарттау жүйесінің болмауы нормативтік базаның бақылаусыз сандық кеңеюіне,

қайталанулар мен талаптардың қайшылықтарына әкеледі. Нормативті-техникалық құжаттама жүйесі Темір жол Министрлігінің экономикалық қағидаларына сәйкес қалыптасады және саладағы қайта құрылымдауға сәйкес келмейді, өйткені біртұтас теміржол кәсіпорындарының қызметін реттеу үшін салынған және жеке тасымалдаушылар мен жеке компаниялардың нарықта болуын толығымен ескермейді. Бәсекелестікке талдау заңнамалық тұрғыдағы сәйкессіздіктерді анықтаумен бірге қажет, соның ішінде тасымалдау процесіне қатысушылардың қазіргі кезеңдегі құқықтарын, міндеттерін, жауапкершілігін бөлуге қатысты ішкі заңнаманың сәйкес келмеуі. Сәйкестікке келтіру қажет.

Жүк тасымалы нарығын ырықтандыру.

Пилоттық жобаның нәтижелері бойынша жеке тасымалдаушылардың қызметіне реттеуші әсерін талдау, көршілес мемлекеттерде (ТМД, РФ, Қытай) жүк тасымалы бойынша монополияны қолдаумен байланысты шектеулерді ескере отырып шешім қабылдау қажет. Нарықтық тарифтерді белгілеудің міндетті әдістемесін жасау, ұлттық тасымалдаушының мәртебесін анықтау және нарықтық орта құру қажет. Жүк тасымалы есебінен жолаушылар тасымалын субсидиялауды көздейтін қолданыстағы тарифтік жүйе теміржол көлігін одан әрі дамыту қажеттіліктеріне жауап бермейді, себебі мұның бәрі бір тасымалдаушыға түседі. Мұндай жағдайларда тиімді рейстерді басқаратын, кірісті кешіктіретін және оны өз қалауы бойынша жұмсай алатын жеке тасымалдаушылар енгізіледі. Бұл жағдайда тең жағдайлар туралы айту мүмкін емес.

ТКШ (МЖС) инфрақұрылымын жаңғырту.

Транзиттік трафиктің өсуі, соның ішінде контейнерлік, инфрақұрылымның дамуына, Қытай - Еуропа - Қытай бағыттарында заманауи жер үсті инфрақұрылымын құруға байланысты. Қытайда екінші бесжылдықта жүк тасымалының негізгі жылдамдығын сағатына 160 км-ге жеткізу үшін теміржолдарды жаңғырту бағдарламасы жүзеге асырылуда. Қазақстанда темір жолдарды техникалық пайдалану ережелері жүк тасымалы кезінде ең жоғары жылдамдықты 90 км/сағ құрайды. Инфрақұрылымдық объектілерді жаңадан салу, жөндеу және модернизациялау бойынша сметалар мен жобалар осы параметрлерге сәйкес есептелген.

Теміржол көлігінің жоғары тиімділігін қамтамасыз ету және барлық бағыттар бойынша жүк ағынының көлемін арттыру үшін мыналарды орындау қажет:

- жүк пойыздарының сағатына 100-120 км-ге дейін, жолаушылар пойыздарының сағатына 220 км-ге дейін қозғалысын қамтамасыз ету үшін инфрақұрылымды жаңғырту;

- композитті материалдарды қолдана отырып, жылжымалы құрамды жаңарту, соның ішінде жылдамдығы 100-120 км/сағ дейінгі жүктерді тасымалдауға арналған инновациялық арбаларды енгізу, сонымен қатар оларға автомобиль арбаларын орнатуға мүмкіндік беру.

Үлкен инвестиция қажет болады. Бірінші кезеңде қажетті техникалық талаптар мен стандарттарды әзірлеу және бекіту ұсынылады.

Транзиттік жүк ағындарының көбеюі.

Қазақстан - жүк тасушы ел, себебі көптеген сусымалы жүктер, шикізат және т.б. бар. Сондықтан теміржол көлігімен импортқа қарағанда экспорт көп. Өз жүк көлігімізбен жүктерді (вагондар паркі, көліктер паркі, теңіз және өзен флоттары) «жеке жүк - жеке флот» қағидаты бойынша тасымалдауды қамтамасыз ету маңызды. Тиісінше, мысалы, біздің вагондар паркін көбейту керек, өйткені олар тек Қазақстанда ғана емес, сонымен қатар шетелде де жұмыс істейді. Мемлекеттің қолдауынсыз Қазақстанның КЛК халықаралық жүк тасымалы нарығын ала алмайды. Қазақстандық жүк тасымалдаушылар үшін, мысалы, ресейлік компаниялармен бәсекелес болу қиын, өйткені Ресейде автопарк салыстыруға келмейді: Ресей Федерациясында 1 миллион вагон, Қазақстанда тек 70 мың вагон.

Транзиттік жүк ағындарының көлемін ұлғайту үшін келесі міндеттерді шешу арқылы көлік дәліздерін дамыту көзделеді:

- транзиттің нақты белгіленген кестелерімен айқын және тұрақты жағдайлар жасау;

- теміржол көлігінің жүктерді шоғырландыру және тарату үшін, соның ішінде экспорттық бағытта, көліктік-логистикалық орталықтармен өзара іс-қимылының қарқындылығы мен сапасын арттыру.

КТЗ-тің Қытайдан Еуропаға транзиттік бағыттарда жаңа транзиттік жүк ағындарын тарту, контейнерлік пойыздардың маршруттарында мультимодальды көлік қызметін ұсыну тәжірибесін одан әрі дамыту. Мақсат - Азия Еуропа көлік дәлізіндегі жүк тасымалы көлемін 2025 жылға қарай жылына 1 миллион контейнерге дейін жеткізу, бұл осы хабарламадағы жоғары құндылықтар сегментіндегі контейнерлік тасымалдың жалпы көлемінің 20% құрайды. Қытайдан Қазақстан арқылы Ресейге және Еуропаға, Каспий теңізі арқылы Кавказға, Түркияға және Оңтүстік Еуропаға, Түрікменстан арқылы Парсы шығанағы елдеріне, сондай-ақ Ресейден Парсы шығанағы елдеріне үш негізгі бағыт бойынша контейнерлік тасымал көлемінің ұлғаюы.

Контейнерлік тасымалдың дамуын және транзиттің болжамды ұлғаюын ескере отырып, фитингтік платформалар мен контейнерлер паркін ұлғайту бойынша шаралар қабылдау қажет, сондай-ақ вагондар мен локомотивтер паркін олардың табиғи жойылуын ескере отырып толықтыру қажет. Тиісінше, отандық теміржол вагондары операторларының паркін ұлғайтуды (10 мың бірлікке) қамтамасыз ету қажет.

Ақпараттық жүйені модернизациялау және цифрландыру.

Қолданыстағы ақпараттық жүйелер өткен ғасырдың 70-жылдарында жасалып, енгізілді. Барлық авторлық құқықтар, деректер қоймалары, сондай-ақ деректерді өңдеу жүйелері Ресейден тыс жерде орналасқан. Есеп жүйесі мен деректерді бақылау сонымен қатар жүйелермен және мәліметтермен ешқандай әрекеттерді жүзеге асыра алмайтын ресейлік жеке құрылымдарға жүктелген, яғни елден тыс жерлерде қазақстандық мәліметтердің ағуы байқалады. Бұл ішкі нарықтың өзгеріп отырған қажеттіліктеріне, құрылымдық бөлімшелер мен мемлекеттік органдардың интернеттегі жұмыстың сандық және сапалық

көрсеткіштері туралы тиісті ақпаратты уақтылы ұсыну туралы сұраныстарына тез және жүйелі жауап беруге мүмкіндік бермейді. Сонымен қатар, қомақты қаражат ақпараттық қызметтерді көрсету үшін шетелге кетеді.

Қазақстандық ұйымдардың және қажет болған жағдайда Қазақстан азаматтарының кез-келген құрылғыдан ұлттық ақпараттық ресурстар мен байланысқа еркін қол жетімділігін қамтамасыз ету, сандық технологияларды енгізу, жергілікті ақпараттық жүйелерді жалпы салалық жүйеге енгізу қажет.

Қазіргі жағдайда, Қазақстанның КЛК цифрландырудың маңызы өте зор, бұл құзіреттілікті арттыруға, жеткізілім тізбегінде тауарларды бақылау мүмкіндіктерін кеңейтуге, кедендік рәсімдерді жеңілдетуге және жылдамдатуға көмектеседі.

«Цифрлық теміржол» бағдарламасын ҚТЖ жүк және жолаушылар тасымалы тиімділігін арттыру, сонымен қатар теміржол инфрақұрылымы мен корпоративті басқарудың тиімділігін арттыру мақсатында жасаған. Осы бағдарламаға сәйкес «Келісімшарттық және коммерциялық жұмыстар» жүйесі енгізілді. Өнеркәсіптік режимде 456 станция АСУ ДКР-ке қосылған. Жүйеде 35 мыңнан астам тұтынушы тіркелген (жүк жөнелтушілер, жүк алушылар, экспедиторлық ұйымдар). Нәтижесінде тауарларды тасымалдауға 100% «қағазсыз» өтінім беру, сондай-ақ транзиттік декларация көлемінде алдын-ала ақпаратты ұсыну және алдын-ала ақпараттың бірегей сәйкестендіру нөмірін алу бөлігінде Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кеден комитетімен (Астана-1) интеграциялау жүзеге асырылды.

«ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Қазақстанның шекаралас мемлекеттерімен EDIFACT стандарты бойынша IFTMIN форматында электронды мәліметтер алмасуды ұйымдастырды. Сонымен, 2018 жылғы 11 қазаннан бастап Ресей темір жолдары мен Қазақстан темір жолы арасында келісілген маршрут бойымен жетілдірілген электрондық цифрлық қолтаңбаны қолдана отырып, тасымалдау құжатының қағаздағы көшірмесін жасамай-ақ электронды түрде ресімдеу сәтті басталды. Электронды деректер алмасуды ұйымдастыру туралы Қытай темір жолдарымен келісім жасалды және мақұлданды. Электрондық жүкқұжат көлемінде деректерді тестілеу жүргізілді. Бұдан басқа, Әзірбайжан және Қырғыз темір жолдарымен осындай келісімдерге қол қойылып, сынақтар жүргізілді.

Басқа елдердің электрондық цифрлық қолтаңбаларын тексеру үшін «Қазақстан Республикасының Үшінші тарапы» аппараттық-бағдарламалық кешенімен ақпараттық өзара іс-қимыл ұйымдастырылды. Мұндай тексеру механизмі электронды шот-фактураларды Ресей темір жолдарымен алмасу кезінде қолданылады.

Қағазсыз технологияны енгізу қызметтерді тезірек жеткізуге, бақылау мен жүк пен коммерциялық жұмысты жақсартуға, технологиялық процестерді жақсартуға және ақпарат ағындарымен жұмыс сапасын жақсартуға мүмкіндік берді. Жүк жөнелтушілер мен жүк алушылардан құжаттарды ресімдеуге және қағазбастылық стансасына жеткізуге, сонымен қатар жүк тиелген вагондар мен контейнерлердің жұмыс уақытын қысқарту арқылы ақшаны үнемдеу маңызды

нәтиже болды. Екінші жағынан, шаблондарды қолданудың, бірнеше құжаттардың бір уақытта толтырылуының, анықталған қателерді тез түзетудің және станцияға барудың қажет болмауының салдарынан жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың жұмысына уақыт үнемделді.

Бірыңғай ЦИМ / СМГС жүкқұжаты және оның нұсқаулығы жүктерді маршрут бойынша тасымалдау құжаттарын қайта рәсімдеместен тасымалдауға мүмкіндік береді, бұл өз кезегінде жүктерді тасымалдаудың барлық процесіне мультипликативті әсер етеді. Бірыңғай жүкқұжат халықаралық жүктерге қатысты екі заңды жүйені біріктіреді: ЦИМ - Еуропада, ал СМГД - ТМД мен Оңтүстік-Шығыс Азияда әрекет етеді.

ҚТЖ электронды пойыз жобасына қызығушылық танытады, ол елдің транзиттік әлеуетін барынша іске асырады және электронды құжат айналымы арқылы алдын ала ақпараттың көмегімен шекарадағы кедендік рәсімдердің жылдамдығын жеделдетеді.

«Электронды пойыз» - бұл электронды құжат айналымы технологиясын және алдын-ала ақпараттандыру технологиясын қолдана отырып, Еуропа, ТМД және Қытай елдері арасындағы контейнерлік маршрут.

Келесі міндеттерді шешу қажет:

- жүк жөнелтушілермен өзара әрекеттесу процестерін цифрландыру деңгейін жоғарылату (АСУ ДКР барлық компоненттерін орындау);
- жүйені Астана-1 Кеденімен интеграциялауды, сондай-ақ жүк жөнелтушілермен автоматты есеп айырысуға көшуді қамтамасыз ететін қағазсыз технологияны қолдана отырып тасымалдауды ұйымдастыруға көшуді жүзеге асыру;
- трафикті басқарудың заманауи сандық жүйелерін енгізу.

3.3. Автомобиль көлігін дамытудың перспективалық бағыттары

Автомобиль көлігін реттеудің институционалды негізін модернизациялау.

Модернизацияның мақсаты - отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін, инвестицияларға қол жетімділікті қамтамасыз ету, автопарктің жаңартылуын қолдау, жолдардың өткізу қабілетін арттыру және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Институттар халықаралық, аймақаралық, аймақтық және жергілікті деңгейде автомобиль көлігі нарығының ұйымдастырылуын қамтамасыз етуі керек, соның ішінде:

- халықаралық жүк тасымалы;
- ішкі жүк тасымалы;
- жолаушылар қалалық, облысшілік және аймақтық автобустармен тасымалдау;
- халықаралық жолаушылар автобусы.

Автокөлік қызметтері нарығына жалпы талаптар мен тең жағдайлар жасау үшін нормативтік құқықтық базаны, оның ішінде жетілдіру қажет қызметтер сапасының қажетті деңгейін қамтамасыз ету үшін лицензиялау және сертификаттау.

Жолаушылар тасымалы саласындағы заңнамалық және нормативтік-құқықтық актілерді жетілдіру, облыстар мен республикалық маңызы бар қалалар әкімдерінің әлеуметтік маңызы бар автобустар бағыттарында жеке тасымалдаушыларды субсидиялау ережесін сақтамау, сондай-ақ бәсекеге қабілетті аймақтарда муниципалды автобус парктерін құру үшін жауапкершілігін арттыру қажет.

Жолаушылар тасымалы нарығын одан әрі дамыту үшін жылжымалы құрамды жаңарту және толтыру үшін жеке автобус тасымалдаушыларына мемлекеттік қолдау шараларын әзірлеу қажет. Сонымен қатар, заңсыз тасымалдаушылардың нарыққа кіруіне жол бермеу керек.

Халықаралық автобустардың дамуына қатысты, уәкілетті мемлекеттік орган Қазақстанмен шекаралас елдерге бағыттарды одан әрі кеңейту жұмыстарын жалғастыруы қажет.

Ішкі автомобильдік жүк тасымалы үшін тасымалдаушыларды есепке алу, ішкі жүк тасымалы бойынша жеке тасымалдаушылардың қызметін реттеудің заңнамалық және нормативтік базасын жетілдіру, цифрландыру және дамыған озық технологияларды енгізу бойынша шаралар қабылдануы керек.

Көлік қызметтерінің қол жетімділігі, сапасы мен қауіпсіздігі инфрақұрылымды кезең-кезеңмен жаңғырту, салаға жеке инвестицияларды тарту, сондай-ақ:

- автомобиль көлігі саласындағы заңнаманы жетілдіру;
- тұрақты электр қозғалысында қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалы бағыттарындағы қалалық электромобильдер мен автобустардың қозғалысын автоматтандырылған басқарудың техникалық құралдарын жетілдіру;
- халықаралық автомобиль көлігі саласындағы екіжақты ынтымақтастықтың құқықтық базасын, оның ішінде ЕАЭО аясында тұрақты тасымалдарда жолаушыларды халықаралық автомобильмен тасымалдаудың жаңа бағыттарының ашылуы.

Жалпы, Қазақстанның автомобиль көлігі нарығын қатаң заңнамалық реттеу қажет, заңнамаға өзгерістер мен толықтырулар енгізу, халықаралық заңнамаға, соның ішінде ЕАЭО заңнамасына қайшы келмейтін қатаң шектеулер, талаптар мен тыйым салу.

Көлік қызметтерінің экспортын дамыту және қолдау

Қазақстандағы экспортты белсенді дамыту аясында, сондай-ақ халықаралық автомобиль көлігі қызметтерінің жоғары өсу әлеуетін ескере отырып, қазақстандық тасымалдаушылардың көліктік қызметтерінің экспортын ілгерілету үшін интеграцияланған көзқарас қалыптастыру қажет. Келесі бағыттарды басымдық ретінде анықтау ұсынылады:

- қазақстандық тасымалдаушылардың Ресей Федерациясы аумағы арқылы кедергісіз транзитін қамтамасыз ету;
- инфрақұрылымдық шектеулерді алып тастауға және Ресей Федерациясының аумағын айналып өтетін тауарларды жеткізудің балама маршруттарын жасауға жағдай жасау;

- отандық өңделген тауарларды жылжыту бойынша индустриялық-инновациялық қызмет субъектілері шығындарының бір бөлігін өтеу ережелеріне, егер сіз қазақстандық тасымалдаушылардың қызметтерін пайдаланған жағдайда ғана, жүктерді тасымалдау шығындарын өтеу бөлігінде, өтемақы төлеу бөлігінде;

- тауарлар мен қызметтер экспорты статистикасын жақсарту.

Халықаралық автомобиль тасымалы нарығында сау бәсекелестікті қамтамасыз ету.

ЕАЭО сыртқы шекарасында автомобильді көліктік бақылауды жүзеге асыру кезінде ақпараттың толық алмасуын қамтамасыз ету, халықаралық жүк тасымалы нарығында бәсекелестік ережелерінің сақталуына көліктік бақылау позициясын күшейту. Осыған байланысты, ЕАЭО-ның интеграцияланған ақпараттық жүйесі арқылы «ЕАЭО сыртқы шекарасындағы көліктік (автомобильдік) басқаруды ақпараттық қамтамасыз ету» жалпы процесінің басталуын қамтамасыз ету, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағы арқылы рұқсат бланкісіз өту немесе бір рұқсат бланкін қайталап пайдалану бөлігінде автомобиль көлігі саласындағы екіжақты халықаралық келісімдерді бұзу бойынша шараларды күшейту қажет. Сонымен қатар, халықаралық жүк тасымалы үшін жылжымалы құрам паркін 5 мың автокөлікке көбейту үшін мемлекеттік қолдау шараларын, оның ішінде жеңілдіктер мен преференцияларды бере отырып, экспортқа бағдарланған басым бағыттар тізіміне енгізуді жақсарту маңызды.

Автомобиль көлігі нарығын цифрландыру:

Автомобиль көлігін дамыту үшін ақпараттық және сандық қолдау, тауарлар мен көлік құралдарын бақылау мүмкіндігі қажет. Автомобиль жолымен аймақаралық және халықаралық жолаушылар тасымалы жүйесін құруды аяқтау қажет. Инфрақұрылымды, тасымалдаушылар мен экспедиторларды қоса алғанда, көліктік және кедендік бақылау жүйелерімен интеграцияланған сандық көлік дәліздерінің ұлттық жүйесін дамыту қажет.

Сандық технологияларды басымдық ретінде енгізу керек, сонымен қатар статистикалық мәліметтерді және басқа да ақпараттарды жинау, өңдеу және беру жүйесін жетілдіру қажет.

Саланы цифрландыру үшін көптеген жергілікті ақпараттық жүйелерді, оның ішінде интеграциялау маңызды жол активтерін басқару жүйесі (СУДА), арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарының жүйесі (ААЖК), авариялар мен апаттарға арналған шұғыл шақыру жүйесі (ЭВАК), сонымен қатар IRU, Google Maps және Yandex Maps халықаралық сандық платформалары, арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарының жүйесі, шұғыл шақырулар жүйесі авариялар мен апаттарда, сондай-ақ IRU, Google Maps және Yandex Maps халықаралық сандық платформалары.

Халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге асырумен байланысты жұмысшылардың кәсіби деңгейін арттыру.

Ол халықаралық автомобиль тасымалын ұйымдастыруға жауапты жүргізушілер мен мамандарға, оқу орталықтары мен білім беру ұйымдарына

қойылатын талаптарды қатаңдатуға және білім сапасын бақылауға кәсіби стандарттар мен біліктілік талаптарын әзірлеуді талап етеді. Автокөлік саласындағы біліктіліктің салалық негізін әзірлеу және бекіту бағытының аясында мамандарды даярлаудың сапасына, сондай-ақ ішкі және сыртқы аудит жүйелеріне ерекше назар аудару қажет. Кәсіптік білім беру сапасын бақылаудың жабық циклы жоғары білікті мамандардың саласын анықтайды.

3.4. Авиациялық көлікті дамытудың перспективалық бағыттары

Ұзақ мерзімді перспективада авиациялық көлікті дамыту тетігін әзірлеу үшін, ең алдымен, мүше мемлекеттердің заңнамаларының ИКАО стандарттары мен ұсынылған тәжірибелерге сәйкестігін қамтамасыз етуге бағытталған ұсыныстар мен ұсыныстарды басшылыққа алу қажет, сондай-ақ әуе көлігі қызметтерінің ортақ нарығын кезең-кезеңімен қалыптастыру бойынша ЕАЭО мүше мемлекеттердің келісілген көлік саясатын жүргізу қажет. Келісілген көлік саясатын (ОНТСП) іске асырудың негізгі бағыттары мен кезеңдері Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 2016 жылғы 26 желтоқсандағы № 19 [25] шешімімен бекітілді.

Одаққа мүше мемлекеттердің аэронавигациясы мен әуежай қызметтеріне қол жетімділікті қамтамасыз етуде ЕАЭО-ға мүше мемлекеттер авиациялық қызметтерді және тарифтік саясатты мемлекеттік реттеуде әртүрлі көзқарастарға ие.

Әуе кеңістігін ырықтандыру.

2025 жылы ОНТСП іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына (Жол картасына) сәйкес ЕАЭО-да «ашық аспан» қағидатын іске асыруды бастау жоспарлануда. «Ашық аспан» әуе көлігін реттеудің үлгісі болып табылады, демек, кез-келген авиакомпания қатысушы елдердің кез-келген бағыты бойынша шексіз рейстер жасай алады. Қазіргі уақытта бұл модель ЕО аумағында жұмыс істейді, әуе көлігі саласындағы интеграциялық процесс шамамен 40 жылға созылды. Коммерциялық тасымалдау құқығына барлық шектеулер алынып тасталғанға дейін, ЕО барлық мүше мемлекеттер үшін бірдей бәсекелестік жағдайларды қамтамасыз етті (әуе тасымалдаушыларына субсидиялардың күші жойылды, бірыңғай қауіпсіздік стандарттары енгізілді, әуежайлардың жердегі реттеліп көрсетілетін қызметтері, жанармай бағасы және т.б.).

ЕО тәжірибесіне сәйкес әуе тасымалын ырықтандыру арзан ұлттық авиакомпаниялардың пайда болуына ықпал етеді, олар ұлттық авиатасымалдаушылармен тиімді бәсекеге түседі, тұтынушылар шеңберін кеңейтеді және әуе тасымалының өсуіне және саланың барлық орташа тарифтерінің төмендеуіне ықпал етеді. ЕО-да арзан авиакомпаниялардың дамуы тұтастай жолаушылар авиакомпаниясының бағасын ырықтандыруға әкелді. Әуе билеттерін үнемдеу жолаушыларға қызмет көрсету деңгейіне қойылатын талаптарды төмендетеді.

Әуе көлігін дамытудың 2030 жылға дейінгі ұзақ мерзімді стратегиясын жасау кезінде авиациялық инфрақұрылымды қамтитын өзгермелі факторларды ескеру қажет; жолаушылар, жүк және пошта тасымалы көлемдері; географиялық жағдай; халықтың саны мен кірісі; экономикалық және туризм дамуының болжамы. Сондай-ақ, халықаралық әуе тасымалы нарығынан ішкі әуе компанияларын, ең алдымен ресейлік авиакомпаниялардың тарту қаупін ескеру қажет.

Еуропалық Одақтың тәжірибесіне сүйене отырып, әуе көлігін қаржылық қолдау бағдарламасын жасау және іске асыру мүмкіндігін қарастыру қажет.

Әуе көлігі қызметтерінің ортақ нарығын қалыптастыру екіжақты келісімдер негізінде ғана мүмкін болады, ол «ЕАЭО-ның әуе көлігімен қызмет көрсетудің бірыңғай нарығын қалыптастыру туралы» аймақтық келісім үшін негіз болады. Тараптар халықаралық құқық принциптерін басшылыққа алуы керек. ЕАЭО мүше-мемлекеттер келесі ережелер мен тәсілдер аясында ИКАО стандарттары мен ұсынылған практикаларын қолдануға біртұтас тәсіл бойынша күш-жігерді үйлестіруі керек:

- азаматтық авиация саласындағы халықаралық шарттардың, актілердің, халықаралық құқық нормалары мен принциптерінің сақталуын қамтамасыз ету;
- азаматтық авиация саласындағы халықаралық құқық нормалары мен принциптеріне сәйкес заңнаманы үйлестіру;
- адал және әділ бәсекелестікті қамтамасыз ету;
- әуе кемелерінің паркін жаңарту, әуежайлардың жерүсті инфрақұрылымын жаңарту және дамыту үшін жағдайлар жасау;
- ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету;
- мүше мемлекеттердің авиациялық компанияларының авиациялық инфрақұрылымға кемсітусіз қол жеткізуін қамтамасыз ету;
- мүше мемлекеттер арасындағы әуе қатынасын кеңейту.

Әуе көлігі инфрақұрылымын дамыту.

Әуе көлігі инфрақұрылымын дамыту саласында әуе қозғалысын басқарудың заманауи жүйелерін және спутниктік навигациялық технологияға негізделген аэронавигациялық жүйелерді, цифрлық сигналдарды беруді, навигациялық және автоматты бақылау жүйелерін енгізуді жалғастыру қажет, бұл әуе кемелеріне олардың координаттарын автоматты түрде төрт өлшем бойынша кеңістіктегі орналасуын автоматты түрде беруге мүмкіндік береді.

Жолаушылар тасымалы көлемін ұлғайту перспективаларын ескере отырып, әуежайлардың инфрақұрылымын, аэродром жабдықтарын, авиациялық және радиотехникалық қолдауды дамытуды және жетілдіруді қамтамасыз ету қажет. Бұл шаралар Орал, Қостанай, Өскемен, Шымкент, Атырау, Қызылорда және Алматы әуежайларына қатысты.

Өңірлік әуежайлар үшін қол жетпейтін шекті анықтап, оларды мемлекеттік қолдау шараларын жасап, әр әуежай үшін модернизациялау жоспарын жасау қажет.

Кең байтақ территорияда инфрақұрылымның дұрыс дамуы жағдайында аймақтық әуе көлігі шалғайдағы аймақтардың тұрғындарын елдің басқа

тұрғындары сияқты көлікке қол жетімділік пен әлеуметтік мүмкіндіктер деңгейімен қамтамасыз етудің маңызды әлеуметтік проблемасын шешу үшін пайдаланылуы мүмкін және қажет.

Транзитті көбейту.

Транзиттік әуе жолаушыларының санын көбейту маңызды. Әуе тасымалы нарығындағы өсіп келе жатқан бәсекенің локомотиві жоғары бәсекеге қабілетті Азия нарығының қарқынды өсуі болып табылады; аймақтық және өңіраралық келісімдерді қоса алғанда, реттеу және ырықтандыру процесі; халықаралық одақтар шеңберіндегі ынтымақтастық және т.б.

Отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Соңғы онжылдықта нарықтағы басқа авиакомпаниялармен серіктес болуға мүмкіндік беретін маркетингтің түрлі құралдары, атап айтқанда кодтармен алмасу («Codesharing») және блоктық келісімдер («Бітелген ғарыш келісімі»).

Әуекомпаниялардың өсіп келе жатқан серіктестігі және олардың ұсыныстарының сапасын жақсарту (бағыттар саны мен ұшу жиілігі бойынша) авиациялық нарықтың жердегі инфрақұрылымы - әуежайлармен қолдау тапты. Олардың кейбіреулері хаб әуежайларына айналды (хаб әуежайлары, яғни әуе компаниясы немесе авиакомпаниялар жолаушыларды тасымалдау пункті ретінде пайдаланылатын және ұшатын рейстердің жоғары пайызы). Жолаушылардың көп бөлігі мұндай әуежайларды соңғы нүктелер ретінде емес, қиын бағыттағы рейстер арасындағы өткізу пункттері ретінде таңдайды. Мұндай әуежайлардың жұмыс сапасы әрқашан авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігінің құрамдас бөлігінің бірі болып келеді.

Авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігінің жоғары деңгейін қамтамасыз ету.

ИКАО-ның ғаламдық бастамаларының бөлігі ретінде авиациялық қауіпсіздікті арттыру маңызды, оның ішінде Ғаламдық авиациялық қауіпсіздік жоспары (ГПАБ) және оның жол картасы. ГПАБ авиациялық қауіпсіздікті арттыру және бес негізгі басымдықты нәтижелерге қол жеткізу үшін мемлекеттердің, саланың, мүдделі тараптардың және ИКАО-ның бірлескен жұмысына негіз болып табылады. ГПАБ авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі қағидаттарды, тәсілдер мен шараларды үйлестіру сияқты салаларды қоса алғанда, авиациялық қауіпсіздік саласындағы мүдделі тараптар арасындағы халықаралық ынтымақтастықты нығайтуға ықпал етеді; ақпарат алмасу; инновациялар және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етудің техникалық құралдарын пайдалану тиімділігін арттыру; авиациялық қауіпсіздік саласында оқыту және әлеуетті дамыту. Сондықтан Қазақстанның авиациялық әкімшілігі ГПАБ-ты іске асыру жоспарларын әзірлеп, бекітуі керек.

ИКАО талаптарына сәйкес қауіпсіздікті қадағалау жүйесін дамытуды жалғастыру қажет. Мемлекеттік авиациялық қауіпсіздік бағдарламасының (ГосПБП) орындалуын қамтамасыз ету. Ұзақ мерзімді перспективада, ГосПБП шеңберіндегі қауіпсіздікті басқару тәжірибесіне сүйене отырып, қауіпсіздікті басқарудың жетілдірілген жүйесін, оның ішінде қауіпті алдын-ала басқаруды дамыту қажет.

Қызметкерлерді оқыту.

Кадрларды даярлау бұл саладағы кадрлардың жетіспеуіне байланысты өзекті болып табылады. Ұшу персоналының, ең алдымен ұшқыштардың тапшылығын азайту керек. Сонымен қатар, ұйымдастыруы көбінесе қосымша бөлімдердің түйіскен жерінде орналасқан жер мамандарын даярлауға ерекше назар аудару керек.

Осы бағыт аясында келесі міндеттерді шешу қажет:

- ғылымды тарта отырып, авиация персоналын даярлауды бақылайтын және үйлестіретін біртұтас орган құру, кадрлық ресурстарды жоспарлау тұрғысында жүйелі талдау жүргізу, авиация персоналын оқыту жүйесіне бірыңғай тәсіл, сондай-ақ авиациялық персоналды сертификаттау бойынша нормативтік құқықтық құжаттар мен егжей-тегжейлі кәсіби стандарттар жасау;

- өнеркәсіптік оқу орындары мен азаматтық авиация кәсіпорындарының өзара әрекеттесу механизмін жасау, саланың даму проблемаларын, сондай-ақ оқыту жүйесіндегі кемшіліктер мен саланың авиация мамандарына нақты қажеттіліктерін зерттеу;

- оқу бағдарламаларын жасауға және оқу процесіне қатысуға қабілетті саланың білікті мамандарын белсенді түрде тарту.

Азаматтық авиациядағы цифрландыру.

Әуе жүктері үшін электрондық құжатсыз «e-freight» құжат айналымы жүйесін енгізу маңызды. Электрондық жүк тасымалы жүйесі «e-freight» қағаз құжаттарын электронды хабарламаларға ауыстырады және өндеуге қажетті уақытты қысқартады. Шешімдерді қабылдаудың жоспарлануы мен тиімділігін арттыру үшін авиациялық навигациялық жүйелерді біріктіретін және нақты уақыт режимінде азаматтық авиация саласына (КГА, МО, әуежайлар, авиакомпаниялар, навигация және байланыс) қатысушылардың жұмысын үйлестіретін елдің әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат беру туралы сандық шешімдер қабылдаудың бірыңғай жүйесін енгізуді жалғастыру.

Шағын ұшақтар.

Азаматтық авиацияның маңызды бағыты - шағын авиация, ол шалғайдағы елді мекендердің тұрғындарын ірі орталықтар мен метрополитен аймақтарына қатынасын қамтамасыз етуге, шұғыл қажеттіліктерді шешуге, ауылшаруашылық және химиялық ауылшаруашылық жұмыстарын жүргізуге қабілетті. Кішігірім әуе кемелері ұшуға болатын қашықтықпен шектеледі. Жанармай құбылмай, олар әдетте радиусымен 500 км шектеледі. Алматы облысындағы алғашқы шағын авиациялық әуежай 2017 жылдың жазында Алакөл ауданының Ұшарал қаласында ашылды. Оның іске қосылуы Алакөл көліне туристер ағынын қамтамасыз ету үшін ақталды. Әуежай халықаралық стандарттарға сай, сағатына 50 адамға арналған. Заманауи жоғары технологиялық кешен ұшақтардың барлық дерлік түрлерін қабылдай алады және навигация, қауіпсіздік және ұшуды басқарудың жетілдірілген құралдарымен жабдықталған. Жергілікті авиакомпаниялар үшін әуе кемелерін 10-нан 50 тоннаға дейін қабылдау мүмкіндігі бар аэродромдарды дамытуды жалғастыру қажет.

Шағын авиацияны дамыту үшін 2002 жылғы 8 ақпанда құрылған Қазақстан шағын авиация қауымдастығы (КАМА) түрінде мемлекет пен заңды тұлғалар бірлестігі арасындағы өзара әрекеттестік қажет. Қазіргі уақытта «КАМА» ЗТБ сертификатталған 200-ден астам әуе кемелерінің паркімен 40-тан астам шағын авиациялық ұйымдарды біріктіреді, олардың құрамына 100-ден астам авиациялық мамандар мемлекеттік сертификатталған авиациялық персонал кіреді. Бүгінгі таңда Қазақстанның шағын авиациясы өзара байланысты бес саланы дамытудың алғышарттары бар жаңа авиациялық саланың ерекшеліктерін алды: тәжірибелік авиация, жалпы авиация, коммерциялық авиация, қосымша кәсіби білім беру жүйесі және авиациялық спорт жүйесі.

Тікұшақ авиациясы Қазақстанда дами бастады. 2019 жылдың 28 қазанында Нұр-Сұлтанға отандық жинақтаушылардың алғашқы тікұшағының кілті салтанатты түрде табысталды. Тікұшақ өндірушісі - бұл «Еврокоптер Қазақстан инжиниринг» бірлескен қазақстан-француз-неміс компаниясы, сатып алушы – «Сомон Эйр» Тәжікстан әуе компаниясы. Авиакомпания сатып алған H125 тікұшағы жоғары маневрлікке, керемет көрінуге және салонда төмен дірілге ие. Ол бес жолаушыға арналған. Әуе компаниясы оны негізінен іскерлік және туризм мақсаттарында пайдалануды жоспарлап отыр. Тәжік тарапымен 5-10 тікұшақтың сатылымын арттыру жөнінде келіссөздер жүргізілуде. Қырғызстанда 10 отандық тікұшақ жеткізуге қызығушылық бар. «ҰК «Казахстан инжиниринг» АҚ сонымен қатар қызметтердің экспорты бойынша жұмыстар жүргізеді (техникалық қызмет көрсету және жөндеу). «Еврокоптер Қазақстан Инжиниринг Ринг» ЖШС - бұл ТМД және Орталық Азиядағы Airbus Helicopters тікұшақтарын сатумен, EC145, H125, H130 тікұшақтарын құрастырумен және қызмет көрсетумен, сонымен қатар техниктер мен ұшқыштарды оқытумен айналысатын жалғыз компания.

3.5. Су көлігін дамытудың перспективалық бағыттары

Нормативтік құқықтық базаны жетілдіру.

Сауда жүк тасымалы мен халықаралық көлік жүйесіне интеграцияны дамыту үшін ұлттық заңнаманы халықаралық, теңіз құқығымен ішкі, мемлекетаралық және арнайы нормативтік құқықтық актілерге бөлумен үйлестіру қажет. Ұлттық заңнаманы үйлестіру жаңа нормативті құқықтық актілерді халықаралық құқыққа сәйкестендіруді қамтуы керек. Арнайы нормативтік құқықтық актілер сауда флотын, салалық оқу орындарын, порттарды, кеме жөндеу және кеме жасау базасын құрумен, мамандандырылған органдардың жұмысымен және т.б. айналысатын қазақстандық компаниялардың қызметін реттеуі керек.

Транзитті дамыту

Су көлігі транзитін дамыту перспективаларын транс-еуразиялық маршруттар бойынша теміржол транзитінің даму перспективаларын ескере отырып қарастырған жөн. Теңіз порттары мен ішкі су жолдары арқылы

транзиттік тасымалды икемді түрде біріктіру қажет. Су көлігінде қазақстандық кемелерде жүк тасымалын кеңейту үшін қажетті ынталандыруды құра отырып, «жеке жүк – жеке флот» қағидатын қолдану керек.

Контейнерлерге тауарларды қабылдау, сақтау және ауыстырып тиеу үшін терминалдарды құру және дамыту қажет. Бұл учаскелер жүктемені, таразыларды механикаландыру құралдарымен, сапаны бақылау мүмкіндігімен, негізгі аймақтардағы станцияларда және мерзімдерде маркшейдерлік қызметпен жабдықталуы керек. Алаңдар нарықтың барлық қатысушылары үшін ашық болуы керек (жеке жүктеу алаңдары жабық). Терминал жабдықтарымен қатар контейнерлеу деңгейін жоғарылату үшін қойма инфрақұрылымы «бірінші» және «соңғы миль» қызметін ұйымдастыруды қажет етеді.

Қолданыстағы модернизация және жаңа инфрақұрылым салу.

Экономикалық тиімді жерде ішкі су жолдарындағы порттық құрылыстар мен құрлықтағы өндірістік нысандарды қайта құру және жаңарту жөніндегі дәлелді ұсыныстар, соның ішінде халықаралық маршруттарда мультимодальды көліктік-логистикалық хабтар құру, сондай-ақ құрлықтағы көліктен жүк ағындарын қайта бөлу үшін инфрақұрылымдық жағдайлар жасау жөніндегі ұсыныстар әзірленуі керек.

Ішкі су көлігі саласында, гидротехникалық құрылыстарды жөндеу және жаңарту, порттық және айлақ инфрақұрылымын дамыту, ішкі су жолдарының өтуін шектейтін учаскелерді жою (шөгінділер мен жағаларды қорғау) жалғасуы керек.

Тарифтік саясатты жетілдіру.

Осы басымдық аясында:

- Қытайдан және Оңтүстік-Шығыс Азияның басқа елдерінен ТХКБ бағыты бойынша қазақстандық экспорттық және транзиттік жүктерді тасымалдауға тарифтік саясатты жетілдіру бойынша жұмысты жалғастыру;

- ТРАСЕКА үкіметаралық комиссиясы мен ТХКБ қауымдастығы шеңберіндегі ынтымақтастықты дамыту;

- экспорт кезінде мультимодальды (теміржол - су) көлігін ұйымдастырған кезде ҚҚС нөлдік мөлшерлемесін енгізу туралы мәселені пысықтау;

- Құрық-Баку паром желісіне шетелден автокөлік жүктерін тарту үшін, Қазақстанның реттеуші органдары тарапынан әкімшілік рәсімдер айтарлықтай жеңілдетіледі.

Су көлігін цифрландыру.

Осы басымдық аясында келесі міндеттерді шешу қажет:

- «Теңізшінің бірыңғай дерекқоры» автоматтандырылған ақпараттық жүйесін енгізу;

- теңіз және өзен жүктері мен жолаушылар тасымалын тіркеу және қолдаудың интеграцияланған ақпараттық жүйесін енгізу;

- ішкі су жолдарында навигациялық электрондық карталар жүйесін, сондай-ақ теңіз және ішкі су көлігі үшін инфрақұрылым нысандарының сандық үлгісін (электронды карта) енгізу.

Заманауи электронды жерсеріктік навигациялық жүйелерді енгізу, сонымен қатар теңіз операцияларын цифрландыру кемелерді сәйкестендіру, жағалаудағы инфрақұрылым жүйелерімен мәліметтер алмасу, төтенше жағдайларды анықтау және оларға жедел әрекет ету, су аймағын нақты уақыт режимінде бақылау процестерін едәуір жеңілдетеді.

3.6. Көлік логистикасын дамытудың перспективалық бағыттары

Негізгі логистикалық инфрақұрылым нысандарын дамыту

«Қорғас - Шығыс Ворота» АЭА инфрақұрылымын, Ақтау және Құрық порттарын кеңейту және модернизациялау. «Еуразиялық көлік дәлізінің» қазақстандық учаскелерінде халықаралық шоғырлануда жүктерді олардың шоғырлану бағыттары бойынша тасымалдауды қамтамасыз ететін объектілерді салу.

Мультимодальды және интермодальды (контейнерлік, аралық, тасымалды) дамытатын және қызмет көрсету сапасын жақсартатын заманауи логистикалық орталықтар құру.

ЛО тауарлар қозғалысы процесінің үздіксіздігін қамтамасыз ету арқылы экспорттық, импорттық және транзиттік бағыттардағы тауарларды өңдеу және тасымалдау көлемін арттыруға көмектеседі. ЛО - «тікелей мультимодальды тасымалдау» технологиясының маңызды бөлігі, яғни. бүкіл маршрут бойынша берілген бірыңғай көлік құжатына сәйкес екі немесе одан да көп көлік түрлерімен тасымалдау.

Заманауи логистикалық технологияларды енгізу.

Контейнерлеу үйлесімді және келісілген түрде жұмыс істейтін әртүрлі көлік түрлерінің қатысуымен интеграцияланған көлік жүйелерімен жүзеге асырылатын аралас халықаралық тасымалдарды (интермодальдық, аралас және т.б.) дамытуға мүмкіндік береді. Мультимодальды көлікке өсіп келе жатқан сұраныс көлік компанияларын көлденеңінен біріктірілген бизнес модельдерін жасауға итермелейді. Сондықтан шағын нарық субъектілерін сіңіру, аймақтық кеңселер мен қоймалар құру арқылы компаниялардың шоғырлануын ынталандыруға және қолдауға кеңес беріледі. Қазіргі уақытта қоймалар иелері логистикалық процестерден алшақ, олар тәуелсіз бөлім ретінде қатыспайды. Сақтау орындары логистикалық немесе экспедиторлық компаниялардың жедел басқаруында болуы керек.

Логистикалық бизнес саласында жұмыс істейтін шағын және орта кәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін қолдау.

Өз логистикалық желілерін құратын қуатты логистикалық провайдерлердің пайда болуы шағын және орта компанияларды қолайсыз жағдайға қалдырмауы керек. Логистикалық компаниялар бизнес-модельдердің өзгермелі нарықтық жағдайларға сәтті бейімделуіне жағдай жасауы, факторлық өнімділігі мен кадрлардың біліктілігін жоғарылату үшін техникалық қолдау көрсетуі, ақпараттық және ақпараттық жүйелерге қол жетімділікті қамтамасыз етуі керек. Логистикалық бизнестің даму тенденциялары мен нарықтық

талаптарды ескере отырып, стандартталған қолдау шараларын жасау қажет. Саланың бәсекелік артықшылықтарын арттыру үшін көліктік логистиканы дамытудың орта мерзімді және ұзақ мерзімді бағдарламаларын жасау және енгізу маңызды.

Логистикалық қызмет көрсетудің халықаралық стандарттарын енгізу.

Транзиттік жүк ағындарына қызмет көрсету үшін логистикалық қызметтің сапасын жақсарту. Тиімді логистикалық схемаларды жасау үшін Қытай үкіметімен және провинциялар әкімшілігімен, сондай-ақ логистикалық компаниялармен және тапсырыс берушілермен тығыз жұмыс жасау маңызды. Халықаралық қызмет көрсететін шетелдік логистикалық компанияларды ынталандыру, Қазақстанда интеграцияланған компанияларды (бірлескен кәсіпорындар түрінде) құру, оның ішінде жүк вагондарының иелері.

Жүк тасымалы маршруттарын әртараптандыру.

Барлық бағыттар бойынша бірдей технологиялық және ұйымдастырушылық-құқықтық жағдайлар жасау қажет, бұл жүк ағындарын оңтайлы әртараптандыруға ықпал етеді. Іс жүзінде ирандық және түрікмендік серіктестермен бірге «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізінің теміржол бағытын дамыту, икемді және төмен тарифтер ұсыну және контейнерлік жылдам жүрдек пойыздарды ұйымдастыру арқылы жүк тасымалын тарту маңызды. Грузияның Қара теңіз порттары мен түрік порттарына (Карс Ахалкалаки) және еуропалық нарықтарға құрлықтағы жолдармен жүк тасымалын қамтамасыз ету үшін ТХКБ дамыту қажет.

Тарифтік жүйені біріздендіру.

Контейнерлік және мультимодальды тасымалдау көлемін ұлғайту үшін контейнерлік тасымалдаудың тартымдылығын (жеткілікті тиімділігі) қамтамасыз ететін тарифтік жүйені қалыптастыру қажет. Кез-келген хабарламада контейнерлік тасымалдаудың бірыңғай тарифі тасымалдаушылар үшін, жүк жөнелтушілер үшін де, логистикалық компаниялар үшін де тиімді болуы керек (логистикалық шығындарды оңтайландыру).

Ақпараттық қолдау және цифрландыру.

Жүк жөнелтушілер мен логистикалық компаниялар үшін логистикалық процестерді модельдеу және құжат айналымы мен ақпарат берудің қағазсыз тәсілдеріне көшу үшін интеграцияланған ақпараттық жүйені құру өзекті болып табылады. «Тікелей аралас тасымалды» дамыту тиісті сапалы ақпараттық қолдаудың болуын және барлық тасымалдау процестерін цифрландыруды талап етеді. Бұл бағыт «зияткерлік көлік жүйесі» ұғымымен сәйкес келеді.

4. КӨЛІК - ЛОГИСТИКАЛЫҚ КЕШЕННІҢ ЖӘНЕ ОНЫҢ САЛАЛАРЫНЫҢ ДАМУ СТРАТЕГИЯСЫНЫҢ ҰЗАҚ МЕРЗІМДІ ДАМУ БАҒЫТТАРЫ (2030 жылға дейін)

4.1. Көлік-логистикалық кешенді дамытуды мемлекеттік реттеу жүйесін жаңғырту стратегиясы

А) Қазақстан Республикасының Көлік Министрлігін құру.

Қазақстанда көлік және логистика саласындағы мемлекеттік саясатты әзірлейтін және жүзеге асыратын бірыңғай орталық мемлекеттік орган жоқ. Қазіргі уақытта бұл функциялар Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігіне жүктелген (ИИДМ). Ережеде айтылғандай, ИИДМ бір уақытта экономиканың бірнеше саласында мемлекеттік саясатты жүргізеді. Сонымен қатар, ИИДМ - бұл ғылым мен ғылыми зерттеулерді дамыту саласындағы салалық уәкілетті орган.

Қазіргі уақытта теміржол, автомобиль жолдары, ішкі су көлігі, сауда кемелері, әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық және экспериментальды авиация қызметі салаларында комитет деңгейінде барлық мәселелер шешілуде, оның ішінде: стратегия, жоспарлау, заңнамалық қамтамасыз ету, мемлекеттік бағдарламаларды дайындау, орындау және бақылау. Алайда, цифрландыру бағдарламасын іс жүзінде жүзеге асыру контекстінде «4.0 Индустрия» элементтерін енгізу, көлік саласындағы Қазақстанның мүдделерін интеграциялық процестерде, ЕАЭО аясындағы түрлі бағдарламалар мен ынтымақтастық іс-шараларында, «Бір белдеу - бір жол» қытай бастамасы, халықаралық ұйымдар және т.б. аймақтық қауымдастықтар (ИКАО, ИАТА және т.б.) комитет деңгейінде мәселелерді шешу үшін жеткіліксіз болады. Сонымен қатар, Қазақстанның барлық серіктес елдерінде бұрыннан Көлік министрліктері бар, олар ортақ мақсаттар мен міндеттерге қол жеткізу және салалық мүдделерін қорғау үшін белсенді жұмыс істейді.

Мәселен, мысалы, Ресей Федерациясының Көлік министрлігі азаматтық авиация, әуе кеңістігі, теңіз, ішкі су, теміржол, автомобиль, қалалық электрлік және өнеркәсіптік көлік, жол құрылыстары және қауіпсіздік, көліктік қауіпсіздікті қамтамасыз ететін, кеме гидротехникалық құрылыстардың қауіпсіздігі, әуе кемелеріне құқықтарды тіркеу, жолдардағы қозғалысты басқарудың ұйымдастырушылық-құқықтық шаралары тұрғысынан қозғалысты ұйымдастыру және т.б салаларда мемлекеттік саясатты әзірлеу функцияларын орындайтын көлік саласындағы федералды атқарушы орган болып табылады.

Қытайда, 2008 жылдың наурыз айының басынан бастап, Жол, Әуе және Су Көлік министрліктерін біріктіре отырып құрылған Қытай Халық Республикасының Көлік Министрлігі жұмыс істейді. Байланыс және азаматтық авиация министрлігі, Мемлекеттік пошта бюросы. Көлік министрлігі Қытайдағы көлік жүйесін дамыту саясаты мен бағыттарын, оның ішінде жоғары білім компоненттерін, анықтауға жауапты. Мемлекеттік кеңес жанындағы бұрынғы ҚХР темір жол Министрлігі 2013 жылдың наурызында

таратылды. Оның әкімшілік функциялары, мысалы, темір жолдарды дамытуды жоспарлау және саяси жағдайларды дамыту, Көлік министрлігіне берілген және осы мақсаттар үшін құрылған Қытай теміржол корпорациясына коммерциялық функциялары берілген. Осылайша, Көлік министрлігі жолаушыларға қызмет көрсетуге, теміржол саласын реттеуге, теміржол желісі мен теміржол инфрақұрылымын дамытуға жауап береді.

Беларуссияда Көлік министрлігі 1988 жылы 16 маусымда автомобиль және өзен көліктерін біріктіру жолымен құрылды және бірқатар өзгерістерге ұшырады. Осылайша, Жоғарғы Кеңес 1993 жылғы 5 ақпанда «Беларусь Республикасының Көлік және коммуникация министрлігін құру туралы» қаулы қабылдады. Министрлер Кеңесінің 1993 жылғы 22 шілдедегі № 491 қаулысымен Министрлік құрамына Беларусь темір жолы және Беларусьтің Азаматтық авиация басқармасы кірді және үш бөлім құрылды: автомобиль көлігі, азаматтық авиация және теміржол көлігі. Алайда, Беларусь Республикасы Президентінің 1995 жылғы 4 сәуірдегі № 126 және 1996 жылғы 17 сәуірдегі № 150 Жарлықтарымен Азаматтық авиация департаменті және Беларусь темір жолы Министрліктің құзырынан шығарылды. Министрлер Кабинетінің 1996 жылғы 6 маусымдағы № 368 қаулысымен министрліктің жанындағы Автомобиль жолдары комитеті құрылды. Беларусь Республикасы Президентінің 2001 жылғы 24 қыркүйектегі № 516 Жарлығымен Автомобиль жолдары комитеті таратылып, заңды тұлға құқығымен «Белавтодор» бөлімі құрылды, ал Көлік және коммуникация министрлігіне көлік түріне қарамастан бірыңғай автомобиль-көлік саясатын жүргізу жүктелді. Беларусь Республикасы Президентінің 2006 жылғы 5 мамырдағы № 289 Жарлығымен Министрлікке Мемлекеттік авиация комитеті қосылып, Авиация департаменті құрылды, Беларуссия темір жолы қайтадан бағынышты болды.

Тұтастай алғанда көліктік-логистикалық жүйені және оның жеке секторларын жан-жақты дамыту үшін Көлік министрлігі (бұдан әрі - Министрлік) қажет. Министрліктің негізгі функциялары:

- көлік саясатын және көліктік-логистикалық кешенді дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясын әзірлеу және іске асыру (мақсаттар, басымдықтар мен міндеттерді белгілеу);

- көліктік-логистикалық қызметтер нарығының жұмыс істеуі мен дамуы үшін нормативтік-құқықтық базаны жаңарту;

- көліктік-логистикалық қызметтер үшін бәсекелі нарықты ұйымдастыру, көлік процесіне қатысушылардың ашық және қауіпсіз қызметін қамтамасыз ету, мемлекеттік бақылауды жүзеге асыру;

- көліктік тарифтер жүйесін және көлік және логистика саласындағы табиғи монополияларды реттеу ережелерін құруға қатысу;

- транзиттік, экспорттық-импорттық және ішкі тасымалдауды дамыту;

- көлік саласындағы мемлекеттік инвестициялардың тиімді пайдаланылуын бақылау;

- көліктік-логистикалық инфрақұрылымға, жылжымалы құрам паркін жаңарту мен толықтыруға тікелей инвестициялардың түсуін реттеу;

- 4-ші өнеркәсіптік революция, көлік индустриясын цифрландыру талаптарына сәйкес келетін және білікті кадрларға деген өсіп келе жатқан қажеттіліктерді қанағаттандыра алатын кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесінің жұмыс істеуі мен дамуын қамтамасыз ету;

- көлік және логистика саласындағы ҒЗТКЖ-ны қаржыландыру және басқару, стандарттар мен техникалық регламенттерді әзірлеуді қаржыландыру, көлік инфрақұрылымы мен көлік құралдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін сандық технологиялар мен басқа да инновацияларды енгізу, қоршаған ортаның ластануын төмендету және т.б.

Министрлік көлік және логистика саласындағы халықаралық аренада Қазақстан Республикасының мүдделерін ілгерілету және қорғау тұрғысынан маңызды мемлекеттік органға айналады. Атап айтқанда, ЕАЭО туралы келісімге сәйкес [24], Одаққа мүше мемлекеттер келісілген саясат жүргізеді.

В) Көлік және логистика саласындағы аймақтық мемлекеттік органдардың қызметін жетілдіру.

Көлік саясатына және көліктік-логистикалық кешеннің даму стратегиясына сәйкес, сондай-ақ салалық стратегияға сәйкес аймақтық органдардың функциялары кеңейтіліп қана қоймай, олардың материалдық және қаржылық базасы күшейтілуі керек. Көлік жүйесін дамытуды жоспарлау, соның ішінде жол бойындағы жабдықтар мен жүйелерді сатып алу, оларға техникалық қызмет көрсету және қызмет көрсету, сонымен қатар бөлімдер басқаратын қызметтерді жоспарлау үшін аймақтық билік органдарының мүмкіндіктері көбірек болады. Облыстық билік жол меншігіне, оның ішінде жабдықтар мен құрылғыларға ие. Көлік және логистика саласындағы орталық және аймақтық органдар арасындағы ынтымақтастық күшейтілуі керек.

Көлік және логистика саласындағы аймақтық органдар аумақтың бүкіл көлік жүйесінің қауіпсіздігі мен үздіксіз жұмысына жауап береді, көлік саласындағы ғылыми-зерттеу жұмыстарына мемлекеттік қаржыландыруды басқарады, көліктік-логистикалық қызметтер нарығын бақылайды және т.б.

Көліктің барлық түрлері жоғары деңгейдегі көлік қызметтерімен қамтамасыз етілуі керек, көліктер халыққа және шаруашылық жүргізуші субъектілерге қол жетімді болуы керек.

С) Статистиканы жетілдіру.

Ұлттық статистика бойынша, көлік қызметтері жеке жолға бөлінбейді және жүктерді сақтау қызметтерімен бірге есептеледі, бұл бізге көлік саласындағы нақты көріністі бағалауға мүмкіндік бермейді. Көлік-логистикалық кешеннің статистикасын қойма және почта байланысы қызметтерінің статистикасынан бөліп алу керек, өйткені бұл әртүрлі қызмет түрлері болғандықтан, олардың міндеттері мен оларды жүзеге асырудың құралдары айтарлықтай ерекшеленеді.

Логистикалық тиімділік компоненттерінің ажыратылуы логистикалық жүйелердің тиімділігін арттыруда және көлік инфрақұрылымына инвестициялардың басымдылығында негіз болып табылады. Сондықтан бізге логистиканың статистикалық көрсеткіштерінің жүйесі қажет. Мұндай ақпаратқа логистикалық қызметтердің құны мен сапасының көрсеткіштері,

сондай-ақ олардың экономикалық көрсеткіштерге, өнеркәсіптің және экономиканың басқа да салаларына әсерін өлшеу индикаторлары кіреді.

Статистикалық көрсеткіштерді әзірлеуге жеке сектор қатысуы керек. Жеке сектордың мәліметтеріне қол жеткізу көлік және логистикалық қызметтер нарығына қатысушыларды неғұрлым кең қамту үшін қажетті шарт болып табылады. Бұл индикаторлардың маңыздылығы мен орындылығын қамтамасыз ету үшін өте маңызды.

Көптеген елдер логистиканы экономикалық дамуға әсер ететін экономиканың жеке секторы ретінде таниды. Көптеген елдерде логистиканы дамытудың ұлттық жоспарлары жасалып, жүзеге асырылуда. Дамыған және дамушы елдердегі инфрақұрылымның жақсарып келе жатқанына қарамастан, жоғары сапалы «қатты» инфрақұрылым «жұмсақ» инфрақұрылымды алмастыра алмайды (кәсіби дағдылар, келісілген бизнес, инновациялар және заң шығару). Бұл тиісті қызмет көрсетусіз ешқандай инфрақұрылым дұрыс жұмыс істемейтіндігімен түсіндіріледі.

Механикаландыруға және процестерді автоматтандыруға қарамастан, логистика адамдардың ісі болып қала береді. Логистика - бұл көп жұмысшыларды (қойма жұмысшылары, жүк көлігі жүргізушілері және т.б.) қажет ететін, көп еңбекті қажет ететін жұмыс түрі. Логистикаға байланысты кәсіби жұмыс дамыған және дамушы елдерде барлық деңгейде жетіспейді. Дамушы елдерде ұйымдастыру деңгейінде мамандар жеткіліксіз, мысалы, жеткізілім жүйесінде басшы лауазымдарды таңдауда. Дамыған елдерде, керісінше, үлкен жетіспеушілік жүк көлігі жүргізушілері сияқты білікті жұмысшыларда байқалады. Жетіспеушіліктің себептері мамандықтың беделінің төмендігі және жалақының салыстырмалы түрде төмен болуымен түсіндіріледі. Көптеген елдерде жоғары білікті жұмысшылар жетіспейді, ал логистиканы дамыту жаңа жоғары біліктілікті талап етеді.

Мемлекет логистиканы дамытудың келесі бағыттарында көмектесе алады:

- мемлекеттік мекемелерде білім беру және оқыту немесе оқытуға қаржылық қолдау көрсету;
- білім беру саясаты және тиісті білім беру бағдарламалары мен оқу жоспарларын жасау;
- әлеуметтік маңызды жеке бастамаларды қолдау және ынтымақтастық;
- жүктерді және логистикалық қызметтерді, оның ішінде кеден қызметін реттеу;
- әр түрлі жұмысшы кәсіптері үшін құзыреттілік стандарттарын реттеу және келісу;
- логистикалық компаниялар қызметкерлерінің біліктілігін арттыруға көмек көрсету (порттарда, шекарада, теміржолда);
- адам капиталына инвестициялау, логистика мен жүк инфрақұрылымын дамыту бөлігі ретінде.

21 кесте - ЕАЭО мүше мемлекеттердің рейтингі
Дүниежүзілік банктің логистикалық тиімділік индексі (LPI)

ЕАЭО елі	2007 жыл		2016 жыл		2018 жыл	
	рейтинг	баллдар	рейтинг	баллдар	рейтинг	баллдар
Қазақстан	133	2.12	77	2.75	71	2.81
Ресей	99	2.37	99	2.57	75	2.76
Армения	131	2.14	141	2.21	92	2.61
Беларусь	74	2.53	120	2.40	103	2.57
Қырғызстан	103	2.35	146	2.16	108	2.55

Дереккөз: Дүниежүзілік банктің сайты

Қазақстан 2018 жылы рейтингті 2007 жылмен салыстырғанда едәуір жақсартты: 11 жыл бұрын 133 орынмен салыстырғанда 71 орынға ие болды. Ол ЕАЭО-ға мүше басқа мемлекеттерден озды, оның ішінде Ресей (75 орын), Армения (92), Беларусь (103), Қырғызстан (108).

22 кесте - Индикаторлар бойынша LPI рейтингісіндегі Қазақстанның позициясы

Индикатор	2016 жыл		2018 жыл		+/-	
	рейтинг	баллдар	рейтинг	баллдар	рейтинг	баллдар
Уақытылылық	92	3.06	50	3.53	+42	+0.47
Шекара	86	2.52	65	2.66	+21	+0.14
Инфрақұрылым	65	2.75	81	2.55	-16	-0.20
Бақылау	71	2.86	83	2.78	-12	-0.08
Халықаралық тасымалдау	82	2.75	84	2.73	-2	-0.01
Логистикалық құзіреттілік	92	2.57	90	2.58	+2	+0.01

Дереккөз: Дүниежүзілік банктің сайты

LPI индексісіндегі Қазақстанның позициясы 2016 жылмен салыстырғанда 2016 жылмен салыстырғанда уақтылық (+42), кеден (+21), логистикалық құзыреттілік (+2), қадағалау (-18) сияқты көрсеткіштер бойынша жақсарды, бақылау (-18), инфрақұрылым (16), халықаралық тасымалдау (-2) нашарлады. Бұл соңғы үш индикаторды жақсарту үшін мемлекеттік сектор мен жеке бизнестің көбірек назар аударуды және нақты келісілген іс-әрекеттерді қажет ететіндігін білдіреді.

Қазақстанда соңғы екі есеп бойынша кедендік көрсеткіш 56 пунктке өсті: 2016 жылғы 121 орыннан 86 орынға. Бұл шекара өткізу пункттерінде «бір терезе» қағидатын кеден органдарының құзыретіне кіретін бақылау функцияларын шоғырландырумен, шекарада көлік құралдарының тоқтап қалуының қысқаруымен және жаңа ASTANA-1 ақпараттық жүйесін енгізумен байланысты.

Логистика - бұл тауарлардың физикалық қозғалысын, елден тыс жерлерде сауда жасауды және ел ішіндегі сауданы қолдайтын қызметтер желісі. Ол тасымалдаудан басқа көптеген аспектілерді қамтиды, соның ішінде қойма, брокерлік, жедел жеткізу, қойма операциялары, деректер мен ақпараттарды басқару. Бұл желілердің әлемдік тауар айналымы 4,3 трлн доллардан асады. Жеке елдер үшін логистика экономикалық өсу мен бәсекеге қабілеттілік үшін маңызды жұмыс болып табылады. Тиімсіз логистика бизнесті жүргізу құнын

арттырады және халықаралық және ішкі интеграция әлеуетін төмендетеді. Әлемдік нарықта бәсекелесуге тырысып жатқан дамушы елдер үшін шығын айрықша ауыр болуы мүмкін.

Қазақстанның көптеген жетекші салаларында «Самұрық-Қазына» Ұлттық холдингінің құрамына кіретін компаниялар басым, оның ішінде өндіруші өнеркәсіп, көлік және логистика, ақпарат және телекоммуникация салаларында. 2008 жылдан бастап Қазақстан билігі «Doing Business» зерттеуінде ескерілген 43 реформаны жүзеге асырды. Бұл шаралар «Бизнестің жол картасы-2020» аясында қабылданған және ел 2050 жылға қарай әлемнің ең дамыған 30 елінің қатарына кіруге бағытталған «Қазақстан-2050» Стратегиясына сәйкес жалғасатын болады [18]. Индикаторлардың егжей-тегжейлі талдауы көрсеткендей, Қазақстанның өңірлері бизнес-ортаны жақсартуда ілгерілеушілікті жалғастыруда, бірақ одан әрі жақсарту үшін мүмкіндіктер бар. Қазақстан бизнесті жүргізу уақыты мен шығындарының жақсаруы бойынша көптеген елдерден озып отыр, бірақ реттеу, әдетте, қиын болып қала береді.

Д) Көлік-логистикалық кешеннің интеграцияланған ақпараттық жүйесін құру.

Интеграцияланған ақпараттық жүйе субъектілердің қызметін тез үйлестіруге және көлік саласының дамуын реттеуге мүмкіндік береді. Ақпараттық жүйелер сандық технологияларға негізделген. Сондықтан цифрландыру қазіргі заманғы бизнес-модельдерді енгізу, менеджментті жетілдіру, оның ішінде жүк және жолаушылар ағындарын жоспарлау мен қалыптастыруды, тауарлардың он-лайн режимінде қозғалысын бақылауды және т.б. қажет. Логистикалық орталықтарды, мультимодальды көлік компанияларын және басқа желілерді байланыстыратын заманауи халықаралық деңгейдегі ақпараттық жүйені құрған жөн.

Кеден органдары мен сыртқы экономикалық қызметке қатысушылар арасындағы ақпараттық өзара іс-қимыл деңгейін арттыру қажет, атап айтқанда, ақпаратпен алмасу қажеттілігін қамтамасыз ету және сол арқылы көлік құралдарының өткізу пунктінен өту уақытын едәуір қысқарту қажет, бұл сыртқы экономикалық қызметке қатысушылардың шығындарына тікелей әсер етеді. Цифрландыру бағыттарының бірі шетелдік аналогтарға (көліктің барлық түрлері үшін) бейімделген электрондық құжатайналым жүйесін құру болуы керек.

4.2. Халықаралық қызметті дамыту және жаһандық жобаларға қатысу стратегиясы

ОАӨЭЫ бағдарламасын іске асыру және CFCFA-мен бірге көлік және логистикалық қызмет жеткізушілері, сондай-ақ олардың клиенттері мен реттеуші органдар арасындағы үйлестіруді жақсарту. Қазақстанның КЛК ұзақ мерзімді даму стратегиясына ОАӨЭЫ дәліздерінен экономикалық тиімділікті арттыруға және тиімділігін арттыруға бағытталған Көлік және сауданы

жеңілдету стратегиясының бірқатар шараларын қосу. Сонымен қатар, ОАӨЭЫ қызметін үйлестірушілердің бірі болып табылатын АДБ-мен кеңесу.

Халықаралық көліктік-коммуникациялық ағындарға интеграцияны жалғастыру және «Еуразиялық трансконтиненталдық дәліз» мультимодальды көлік дәлізін құру, нәтижесінде 2020 жылға қарай Қазақстан арқылы транзиттік тасымал айтарлықтай арта түседі. Осы мақсатта ұлттық көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және оны халықаралық көлік жүйесіне біріктіру шараларын қабылдау.

Трансконтинентальды көлік дәліздерінің жаңа архитектурасын қалыптастыру, онда Қазақстан негізгі маршруттар бойындағы континенттік қызмет тізбегінің негізгі буыны болады: Қытай Еуропа, Транскаспий және Солтүстік-Оңтүстік. Физикалық емес кедергілерді жою, оңтайлы тарифтік жоспар ұсыну. Қытай үкіметімен және оның провинцияларымен, логистикалық компаниялармен және тапсырыс берушілермен тығыз байланыста жұмыс жасау, тауарларды аймақтық нарықтарға жеткізудің тапсырыс берушілер үшін тартымды логистикалық схемаларын жасау, көліктің дамуына қолайлы жағдайлар жасау.

Логистикалық инфрақұрылым мен сервис сапасын жақсарту арқылы транзиттік жүк ағындарын қалыптастыру. Атап айтқанда, көліктік байланыстарды кеңейту мақсатында «Хоргос - Шығыс Қақпа» АЭА және «Ақтау теңіз порты» АЭА дамыту.

Теміржол және порт әкімшіліктері, сондай-ақ Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия, Түркия, Қытай, Украина, Румыния тасымалдаушы компаниялары қатысатын ТХКБ Халықаралық қауымдастығы аясында құрғақ және контейнерлік жүк тасымалын дамыту. Маршруттың дамуы Грузия арқылы Түркия порттары мен базарларына (Карс-Ахалкалаки), Еуропа нарықтарына және Украинаның порттары арқылы Балтық порттарына, яғни Балтық, Қара, Каспий теңіздерін қосып, Оңтүстік Қытай порттары мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне шығуға мүмкіндік береді.

Қазақстан Кавказ және Орталық Азия елдері үшін негізгі көлік серіктесіне айналуы үшін шаралар қолдану. Кавказ транзиттік дәлізінің (КТК) дамуы Грузия арқылы жүктердің қозғалысын қамтамасыз етеді. Жалпы, КТК Грузия, Әзірбайжан, Түркия, Армения және Орталық Азияның барлық мүдделі елдерінің (Қазақстан, Өзбекстан, Тәжікстан, Қырғызстан және Түркіменстан) тығыз ынтымақтастығын қамтамасыз ететін негізгі көлік дәлізіне айналуы керек.

Дәлізде әр түрлі қызмет түрлерін бақылайтын көптеген мемлекеттік мекемелерді қосқанда, тараптардың іс-әрекеттерін үйлестіретін дәлізді басқару тобын құруға бастама жасау. Бұл топқа 29 толық мүшелер мен 52 қауымдастырылған мүшелерді біріктіретін Қазақстан Ұлттық экспедиторлар қауымдастығы (ҚҰЭҚ) кіруі керек. Топтың мақсаттарының бірі халықаралық көлік дәліздеріндегі логистикалық (экс-педагогикалық) қызметтер нарығын дамыту үшін қолайлы институционалды жағдайлар жасау болуы керек.

Келісілген көлік саясаты аясында ЕАЭО мүше мемлекеттердің заңнамаларын халықаралық құқықтың нормалары мен принциптеріне сәйкес үйлестіру. ЕАЭО ішкі нарығында көлік саласындағы кедергілерді (босатулар, кедергілер мен шектеулер) алып тастау.

2019 жылы Транссібір Үйлестіру кеңесі Еуразиялық көлік үйлестіру кеңесі болып қайта құрылды. Оның құрамына ҚТЖ, ҚТЖ-Экспресс кірді. Сондай-ақ экспедиторлардың салалық қауымдастықтары (АНЭК, КазАПО) кіруі керек. Бұл жерде барлық көлік бағыттарының мүдделері өзара байланысты. Егер қазақстандық компаниялар мен қауымдастықтар мұны қолдаса, онда Еуразиялық көлік жөніндегі үйлестіру кеңесінде белсенді жұмыс жасау қажет.

4.3. Теміржол көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы

Теміржол саласын одан әрі дамыту үшін оны елдегі қалыптасып жатқан әлеуметтік-экономикалық жағдайға сәйкестендіру үшін нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру қажет. Жаңа нормативтік құқықтық актілер тасымалдау процесіне қатысушылар арасындағы қатынастарды тиімді реттеуді қамтамасыз етуі керек және теміржол ұйымдарына өзгермелі жағдайларда үнемді жұмыс істеуге мүмкіндік беруі керек.

Магистральдық теміржол желісінің тарифтік жүйесін жетілдіру және қолданыстағы қызметтерді мемлекеттік реттеуден шығару. Магистральдық теміржол желісінің қызметтері табиғи монополиялар саласына жатады. Сондықтан, бағаны мемлекет реттейді. Өнеркәсіп пен ауылшаруашылығы тиімділігінің тариф деңгейіне жоғары тәуелділігін ескере отырып, олардың қалыптасуы жөндеу және ұстау шығындарының белгілі бір нормаларына негізделуі керек. Сонымен қатар, әдістеме тарифтерді әртүрлі критерийлерге сәйкес саралау мүмкіндігін қарастыруы керек. Тарифтерді белгілеу әдістемесі ескірген негізгі құралдарды жаңартуға және модернизациялауға инвестициялауға мүмкіндік беретін кірісті қамтамасыз етуі керек.

Жекелеген түрлерге (қала маңындағы, қалааралық немесе халықаралық) және жолаушыларды тасымалдау маршруттарына тарифтердің жоғарғы деңгейіне мемлекеттік шектеу көлік операторларына осындай тасымалдаудан түскен кірістермен жабылмаған шығындарды өтеу үшін өтемақы қарастыруы керек. Өтемақы мөлшері жолаушыларды тасымалдау тарифтерін есептеу кезінде, тасымалдаудың өзіндік құнының белгілі бір нормаларын ескере отырып, бекітілген әдістеме негізінде анықталуы керек.

Тарифтер нарықтық негізде құрылуы керек. Егер мемлекеттік бюджеттен (республикалық немесе жергілікті бюджет) субсидиялар болмаса, өтемақы нормативтік негіз бола алады. Тарифтер МЖС арқылы даму бағдарламаларын ескере отырып саралануы керек.

Транзиттік маршруттар бойымен тауарларды тарту үшін барлық маршрут бойынша мультимодальды тасымалдау тарифтерін төмендетіп, бұл мәселені екіжақты және көпжақты деңгейде белсенді түрде алға жылжыту қажет.

ЭЫДҰ елдерінің үлгісіне сүйене отырып тәуелсіз салалық реттеу институтын енгізу қажет. ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің бәсекелестік (монополияға қарсы) заңнамасын жетілдіру және жақындастыру бойынша жұмысты жалғастыру.

Әлемдік көлік жүйесіне интеграцияны қамтамасыз ету үшін салалық нормалар мен ережелерді халықаралық-құқықтық актілермен және стандарттармен үйлестіруді жалғастыру қажет.

Вагондар паркін жедел реттеу және халықаралық теміржол тасымалын жеңілдету үшін жүктерді контейнерлік тасымалдауды тіркеу ережесін көлік түрін өзгерте отырып (теміржол-теңіз фидерімен тасымалдау) келісу қажет. Үйлестіру бүкіл құжат бойынша бір құжаттың пайдаланылуын қамтамасыз етуі керек (коносамент).

Транзиттік жүк ағындарын тарту үшін барлық мемлекеттермен, транзиттік тасымалдың қатысушыларымен, тарифтік ставкаларды белгілеу механизмін пысықтау қажет. Атап айтқанда, 20 және 40 футтық әмбебап контейнерлерде Ақтау және Құрық порттары арқылы астық жүктері мен ұн тартылған өнімдерді тасымалдау тарифтері әмбебап жабық вагондармен және астық таситын көліктермен (тоннасына) тасымалдау тарифтерінің деңгейіне әкеледі.

МТК 524 «Теміржол көлігі» стандарттау жөніндегі мемлекетаралық техникалық комитеттің материалдық-техникалық және кадрлық базасын нығайту. Мемлекетаралық стандарттардың дамуын, оларды халықаралық және аймақтық стандарттармен үйлестіру жұмыстарын жандандыру. Халықаралық және аймақтық стандарттарды, сондай-ақ мемлекеттердің ұлттық стандарттарын қолдануға жәрдемдесу.

Жүк есебінен жолаушылар тасымалын кросс-субсидиялау көлемін азайту, сондай-ақ жоғары кірістер есебінен аз табысты жүктерді қолдауды болдырмау. Қазақстан Республикасының мемлекеттік бюджетінде әлеуметтік маңызы бар бағыттардағы жолаушылар тасымалын субсидиялауға, сондай-ақ жүк вагондарын жаңарту үшін несиелер бойынша сыйақы ставкаларын субсидиялауға қаражат қарастыру.

Өнеркәсіпке әлеуметтік ауыртпалықты азайту (ҚТЖ қаражатынан толық немесе ішінара қаржыландырылатын әлеуметтік маңызы бар объектілерді салу және пайдалану).

Жүктерді тасымалдау жылдамдығын және вагондар айналымын арттыру үшін бекітілген кесте бойынша күніне кемінде 1000 км жылдамдықпен тасымалдауды қамтамасыз ету қажет. Бұған қоса, жүктердің жекелеген түрлерін сыртқы нарыққа жедел жеткізу үшін вагондардың жетіспеушілігі кезеңінде «ШАТТЛ» кестесіне сәйкес тасымалдауды ұйымдастырудың жекелеген учаскелерінде жеке желілерді қамтамасыз ету қажет.

Транзиттік және мультимодальдық қызметтерді ұсынатын халықаралық деңгейдегі ұлттық көліктік-логистикалық оператор ретінде ҚТЖ дамуын жалғастыру. Сонымен бірге, ҚТЖ келесі қызмет түрлерін күшейту керек:

- қызметтерді бірыңғай логистикалық қызметке біріктіру;
- жаңа көлік «өнімдерін» ұсыну;

- КЛК желісін құруға және модернизациялауға қатысу;
- халықаралық көлік дәліздерін дамытуға қатысу;
- тартымды тарифтік жоспарларды ұсыну және контейнерлік жылдам жүрдек пойыздарды ұйымдастыру арқылы жаңа жүк ағынын құру;
- Экономикалық Ынтымақтастық Ұйымы (ЭЫҰ) хатшылығының және Ислам Даму Банкінің (ИДБ) қатысуымен Қазақстан – Түрікменстан - Иран теміржол бағытын коммерцияландыру жобасын іске асырады және маршрутты келісілген басқарудың трансұлттық тетігін қалыптастырады.

Теміржол саласында цифрландыруды дамыту, ақпараттық жүйелерді біріктіру, мәліметтер базасын біріздендіру. Цифрландырудың негізгі нәтижелері:

- үшінші елдермен темір жолмен халықаралық тасымалдау үшін тауарлар мен көлік құралдары туралы алдын ала ақпарат алмасуды ұйымдастыру;
- ЕАЭО мүше мемлекеттер анықтаған маршруттар бойынша тасымалдау кезінде электрондық теміржол жүкқұжаттарын пайдалануға көшу;
- халықаралық тасымалдарда жүк тасымалын ұйымдастыруға және орындауға қағазсыз технологияларды енгізу.

4.4. Автомобиль көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы

2025 жылдан бастап Қазақстан ЕАЭО елдерінен тасымалдаушыларға автомобиль тасымалы нарығын ашады. Ел аумағы арқылы кедергісіз жүк тасымалдау мүмкіндігі үшін отандық жүк тасымалдаушыларды қолдау мен дамытудың кешенді бағдарламасын жасау қажет. Мұндай бағдарламаның мақсаты келесі бағыттар бойынша отандық көлік компанияларын жан-жақты қолдау болуы керек.

Уәкілетті мемлекеттік органдардың қызметі отандық тасымалдаушылардың мүдделерін қорғауға бағытталуы керек, сондықтан автомобиль көлігі туралы екіжақты келісімдер аясында келіссөздер жүргізу кезінде, рұқсат бланкілері үшін квоталар көлемін белгілеу және жүктерді тасымалдауға рұқсат бланкілерін алмасу кезінде тиісті мақсаттарға қол жеткізу қажет.

Қазақстандық нарықтарға шетелдік тасымалдаушылардың кіруі мен қызметін реттейтін нормаларды (шектеулер, талаптар, тыйымдар) және ережелерді, сондай-ақ олардың қызметіне көліктік бақылау нормаларын қатаңдату қажет. Сонымен бірге, Қазақстан аумағында жүк тасымалын рұқсат бланкісіз жүзеге асырғаны немесе рұқсат бланкілерін қайтадан пайдаланғаны үшін қатаң айыппұлдар қарастыру керек.

Отандық өндірушілерге тауарларды экспорттау кезінде көлік шығындарын отандық автокөлік тасымалдаушылар өтегені үшін субсидиялар ұсыну.

Халықаралық ауылшаруашылық техникаларын алуға бағытталған Агротехника бағдарламасына ұқсас, халықаралық жүк тасымалы үшін қауіпсіздік пен экологиялық қауіпсіздіктің халықаралық талаптарына сәйкес

келетін автокөлік құралдарын қаржылық лизинг бағдарламасын әзірлеу және іске асыру.

4.5. Авиациялық көлікті дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы

Ұлттық авиация заңнамасын халықаралық стандарттарға және ИКАО-ның ұсынылған тәжірибелеріне сәйкес келтіру және олардың осы стандарттарға сәйкестігін тұрақты бақылауды қамтамасыз ету. ЕАЭО мүше мемлекеттерінің заңнамаларын үйлестіру бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастыру үшін өте маңызды.

Әуе кемелерін, қосалқы бөлшектер мен жабдықтарды әкелуге кедендік баждардың теріс әсерін азайту мәселесін шешу. Әуе кемелерін, қосалқы бөлшектер мен жабдықтарды әкелуге қолданыстағы кедендік салықтар мүше мемлекеттердің авиациялық паркін жаңартуға және толықтыруға ықпал етпейді. Авиакомпаниялар негізінен батыстық ұшақтарды пайдаланады, сәйкесінше олар үшін қосалқы бөлшектерді импорттайды. Сонымен бірге, қолданыстағы кедендік жеңілдіктер 2023 жылға дейін қолданылады. Артықшылықтардың мерзімі аяқталғаннан кейін, жоғары баж салығы мүше мемлекеттердің авиакомпанияларының әуе кемелерін, қосалқы бөлшектері мен жабдықтарын импорттау бағасының өсуіне әкеледі және сәйкесінше олардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Жеңілдіктердің жойылуы әуе кемелерінің паркін уақтылы және жеткілікті түрде жаңартуға кедергі келтіреді. Сондықтан кедендік баждарды төмендету немесе жою бағытында қайта қарау арқылы бұл кедергіні алып тастаған жөн.

ЕАЭО мүше мемлекеттері арасында тұрақты әуе тасымалын жүзеге асыру кезінде ЕАЭО мүше мемлекеттерінің авиакомпаниялары үшін тең емес (кемсітушілік) жағдайларды болдырмауға бағытталған ұсыныстар мен ұсынымдарды әзірлеу, сондай-ақ мүше мемлекеттердің авиакомпанияларынан ЕАЭО-ға мүше басқа мемлекеттің әуе кеңістігін пайдалануы үшін қосымша төлемдер алу бойынша шаралар қабылдау.

Әділ және адал бәсекелестікті қалыптастыру үшін ЕАЭО-ға мүше үш мемлекеттің (Беларусь Республикасы, Қырғыз Республикасы және Ресей Федерациясы) Халықаралық әуе көлігі транзиті туралы келісімге (2 «әуе еркіндігі») (1944 ж.) қосылуы мүмкін, бұл басқа мүше мемлекеттердің тасымалдаушылары осы елдердің әуе кеңістігін еркін кесіп өтуге мүмкіндік береді.

ЕАЭО-ға мүше барлық мемлекеттермен ЕАЭО елдерінде халықаралық рейстерді жүзеге асыратын авиакомпанияларға субсидиялардың шекті рұқсат етілетін деңгейін келісу, белгілі бір кезең ішінде субсидиялар біртіндеп азаяды және кейіннен субсидиялар жойылады.

ЕАЭО мүше-мемлекеттерінің банкоматтар / аэронавигациялық жүйелерін үйлестіру және оларды аймақтық деңгейде біріктіру бойынша жұмысты бастау. Әуе қозғалысының тұрақты өсуіне байланысты сұраныс көбінесе аэронавигациялық жүйелердің қолданыстағы сыйымдылығынан асып

түседі, бұл авиация саласына ғана емес, сонымен бірге жекелеген мемлекеттердің экономикасына да жағымсыз салдарларға әкеледі. Мұның салдарын жою үшін технологиялық прогрестің мүмкіндіктерін барынша кеңейтетін әуе қозғалысын басқару жүйесін құру қажет.

ЕАЭО мүше мемлекеттерімен әуе кеңістігін келісілген жоспарлау және аэронавигациялық жүйелерді енгізу туралы келісімге қол қойыңыз. Жоспарлаудың мәні мынада, банкомат енгізген кезде ұлттық шекараларға негізделген жүйеден алыстау ұсынылады және жүйені трафик ағымдарының қалыптасқан заңдылықтары мен өзгеретін жағдайларды ескере отырып ұйымдастыруға кірісу ұсынылады.

Мүше мемлекеттердің аэронавигациялық жүйелерін үйлестіру және әлемдік банкоматтар жүйесіне интеграциялану қажеттілігі 11-ші ИКАО-ның аэронавигациялық конференциясында тұжырымдалған келесі алғышарттармен анықталады:

- Әуе кеңістігі қазір бөлінді және әуе қозғалысын басқару инфрақұрылымында айырмашылықтар бар;

- ұқсас функциялар жоқ;

- ұлттық деңгейде қолданыстағы талаптарда айырмашылықтар бар;

- көптеген пайдалану және техникалық нұсқаларды қолдану;

- іске асырудың әртүрлі мерзімдерін белгілеу.

Осылайша, ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің аэронавигациялық жүйелерін үйлестіру және ықпалдастыру процесі мен құралдарын, тетіктерін құру қажеттілігі туындайды. Нәтижесінде қолданыстағы шектеулерді жою үшін үздіксіз әуе кеңістігі құрылуы керек. Бұл болашақта авиатасымалдардың өсуіне 9 үнемді және қауіпсіз негізде көмектеседі. Бұл үшін ЕАЭО мүше мемлекеттердің аэронавигациялық жабдықтарын жеткізушілер арасындағы үйлестіруді жақсарту қажет, бұл қолда бар әлеуетті арттырады.

Қазақстанның әлемдік көліктік-логистикалық нарыққа қатысуы үшін, «Rail-Air» өнімін дамытуды жалғастыру, Дубайдан Еуропаға дейін Оңтүстік-Шығыс Азиядан «Sea-Air» жеткізілім тізбегіне бәсекелі балама ретінде. Болашақта әуе жүк тасымалдаушыны құру.

4.6. Су көлігін дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы

Теңіз және ішкі су көлігін мемлекеттік реттеу салалық кәсіпорындардың экономикалық тәуелсіздігі сақталған жағдайда мемлекет пен қоғам мүдделерін қорғауға бағытталуы керек. Теңіз және ішкі су көлігінің тиімді жұмысын қамтамасыз ету үшін келесі міндеттерді шешу қажет:

- теңіз және ішкі су көлігі кәсіпорындарының экономикалық дамуын жеделдету, әлемдік көлік қызметтерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

- ғылыми және техникалық прогрестің жана жетістіктері негізінде теңіз және ішкі су көлігінің техникалық деңгейін көтеру;

- теңіз және өзен кемелері экипаждарының және саланың жағалау кәсіпорындарының жұмысшыларының еңбек жағдайларын жақсарту;

- кеме қатынасы мен кеме қатынасы қауіпсіздігін, қоршаған ортаны қорғауды қоса алғанда, теңіз және өзен көлігіндегі қызметтің қауіпсіздігін арттыру;

- халықаралық жүк тасымалдау саласында ішкі және теңіз көлігінің құқықтық қорғалуын қамтамасыз ету.

Инфрақұрылым объектілерін терроризмге қарсы қорғауды күшейту, ақпараттандыру нысандарының сенімділігі мен ішкі су жолдарында жүзудің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін гидротехникалық құрылыстардың техникалық жағдайын жақсарту, автопаркті жаңарту, ішкі су жолдарындағы технологиялық байланыс желілерін қайта құру және дамыту, навигациялық орталықтарды жабдықтауға арналған бағдарламалық-техникалық құралдар сатып алу қажет.

Құрғақ жүк және паром паркін дамыту, Ақтау және Құрық порттарындағы жүк айналымын 50% арттыру. Транскаспий халықаралық көлік маршрутының бойымен паромдық және құрғақ жүк парктерімен теңіз көлігін одан әрі дамыту мақсатында КТЗ және Әзірбайжан Каспий теңізі компаниясы арасындағы стратегиялық ынтымақтастық туралы келісімдерді және «КТЗ Express» АҚ мен «Азербайжан Әзірбайжан» ЖАҚ және «КТЗ Express» АҚ мен «Каспий кеме қатынасы компаниясы» бірлескен кәсіпорнын құрудың негізгі қағидаттарын іске асыру.

Ішкі су көлігін дамыту. Ішкі су көлігін дамытуға тікелей жеке инвестицияларды ынталандыру, автопаркті жаңарту жөніндегі шараларды жүзеге асыру.

Қазақстандық кемелерді қолдана отырып, Ақтау және Баку порттары арқылы Түркияға тауарларды жеткізу үшін фидер желісін дамыту.

«Хоргос - Сухой» портының логистикалық инфрақұрылымын, Ақтау және Құрық порттарын пайдалану арқылы жүк ағындарының көлемін ұлғайту. Құрық портының инфрақұрылымын дамытуды жалғастыру. Нәтижесінде Каспийдегі жүк тиеу қуаттылығы жылына 25 миллион тоннаға дейін артуы керек.

Халықаралық порттың болашағы. Қазіргі уақытта Қазақстанда үш порт бар (Ақтау, Солтүстік, Құрық). Тиісінше, географиялық жағынан бір-бірінің қасында орналасқан үш заңды тұлғаның бір жүк базасы болады. Сондықтан болашақта оларды толыққанды халықаралық теңіз портына біріктіруге болады.

Көлік логистикасын дамытуды мемлекеттік реттеу стратегиясы

Қазіргі заманғы логистикалық (экспедиторлық) қызметтер нарығын құру үшін Қазақстан үкіметі және уәкілетті орган логистикалық компанияларды экономикалық ресурстармен және қолдау шараларымен, сондай-ақ инвестицияларды ынталандырумен қамтамасыз ететін тиісті нормативтік құқықтық актілерді (директиваларды) үнемі шығарып отыруы керек.

Логистикалық (көлік-экспедиторлық) қызметтердің қазақстандық нарығында шетелдік тасымалдаушылардың қызметін заңнамалық реттеуді жетілдіру, атап айтқанда, шетелдік экспедиторлық агенттіктердің келуін реттеу.

Нарықтың жекелеген сегменттеріндегі отандық және шетелдік тасымалдаушылардың нарықтық үлесі арасындағы теңгерімсіздікті жою.

Логистикалық қызметтердің сапасын жақсартуға ықпал ететін шараларды әзірлеу және іске асыру, соның ішінде:

- жеткізу тізбегіне логистикалық компаниялардың интеграциясын ынталандыру. Көптеген провайдерлер тым аз, сондықтан олар жөнелтушілерге қарапайым, біріктірілмеген шешімдер ұсынады. Бәсекеге қабілетті болу үшін, оның ішінде шетелде де операторлар бірігу немесе сатып алу немесе стратегиялық одақ құру арқылы дамуға тиіс;

- логистикалық компаниялардың капиталдандырылуын арттыруға қолдау көрсету. Нарықтық инфрақұрылымды дамытуға трансұлттық логистикалық компаниялардың тікелей инвестицияларын ынталандыру ұсынылады;

- логистикалық компаниялар арасындағы бәсекелестікті қолдау. Тасымалдаушылардың көп болуы олардың арасындағы бәсекелестікке әкеледі. Сонымен қатар, егер бәсекелестік болған жағдайда, логистикалық шығындардың жалпы көлік шығындарына қатынасы төмендейді;

- логистикалық қызметтің барлық кезеңдерінде тауарлардың қозғалысы туралы хабардарлықты арттыру үшін ақпараттық жүйені құруды қамтамасыз ету. Тасымалдау құны мен жеткізу шарттары жеткізу тізбегіндегі бәсекеге қабілеттіліктің негізгі критерийлері болып табылады және тасымалдау стратегиясы тиімді болуы үшін тауарлардың басынан аяғына дейін үздіксіз қозғалысын қамтамасыз ету үшін оны дереу реттеп, бақылау қажет. Ол үшін тиісті мемлекеттік ақпараттық жүйеге қол жеткізу маңызды;

- бұлтқа негізделген GPS бақылау жүйесін құру, оны ШОБ үшін қол жетімді ету. Жылжымалы құрамның (контейнерлер мен вагондар) орналасуы мен жай-күйі туралы сенімді және жедел ақпараттың болмауы тасымалдау процесіне қатысушылар арасындағы дәліздер мен өзара әрекеттестіктің тиімділігін төмендетеді, тұтынушыларға қызмет көрсету сапасын төмендетеді, жеткізу уақытын арттырады, өнімсіз жұмыс уақыты, шығындар, жылжымалы құрамды пайдалану тиімділігін төмендетеді логистикалық инфрақұрылым және сәйкесінше көлік және логистика операторлары ұсынатын қызметтердің бәсекеге қабілеттілігі. Автоматтандырылған есепке алу және индикаторлар мен орналасқан жерлерді бақылау үшін қазақстандық бағдарламалық өнімдерді енгізу қажет. Сонымен қатар, жүктерді жеткізудің логистикалық сызбаларын құруға мүмкіндік беретін автомобильдердің, вагондардың және контейнерлердің орналасқан жерін бақылау мүмкіндігі болуы үшін оны басқа елдердің ұқсас жүйелерімен біріктірген орынды;

- кадрлардың кәсіби деңгейін жоғарылататын оқу бағдарламаларын енгізу. Көлік логистикасын дамытудың маңызды факторларының бірі - бұл саланы мамандардың кең спектрімен қамтамасыз ететін кадрлардың білімін, біліктілігін арттыру және қайта даярлауды жетілдіру;

- мультимодальды тасымалдаудың нормативтік құқықтық, технологиялық және материалдық базасын дамыту, осы сегментте кәсіпкерліктің дамуына

жағдай жасау. Жүкті өңдеу көлемін азайту үшін тарату терминалдарының орналасқан жерін оңтайландыру.

Білікті кадр тапшылығын азайту. Қазіргі уақытта Қазақстандағы жоғары оқу орындары логистика нарығын логистика саласындағы мамандармен жеткілікті деңгейде қамтамасыз ете алмайды. Логистикалық сауатты және тәжірибелі мамандар тез дамып келе жатқан логистика саласында тапшы ресурс болып қала беруде.

Нарықтың қазіргі заманғы талаптарына бейімделу, көліктік-логистикалық қызметтердің теміржол нысандарынан «бір терезе» технологиясын қолдана отырып, теңіз, әуе және жүк тасымалдауды, сондай-ақ сақтау және терминалды біріктіретін қызметтерге көшуді бастау.

Мультимодальды және контейнерлік тасымалды дамыту үшін, көлік түрін өзгерткен кезде, транзиттік режим сақталуы керек, әр түрлі көлік құжаттарымен және тарифтерді қолданумен шектелмейді. Халықаралық деңгейде танылған мультимодальды жүк жөнелтілімдерін (FIATA жүкқұжаттары) негізгі жауапкершілікті қолдану арқылы кеңейту керек. Коносамент, негізінен, тиісті шот-фактуралар қоса берілген қаржылық құжат болып табылады. Қазіргі уақытта Қазақстанда халықаралық келісім ретінде мультимодальды жүк коносаменті (FIATA), сондай-ақ аралас құжаттамада жүктерді тасымалдауға арналған келісімді жүкқұжаттың стандартты (жалпы) шарттары қолданылады, олар бірыңғай құжатты ұсынады, бірақ ол коносаменттің тәжірибесін қолдана отырып құрылуы керек.

Логистикалық компаниялар (жеткізушілер, операторлар) жүк ағындарын жылжыту және қолдау бойынша кешенді қызметтер ұсынады. Сондықтан, логистикалық орталықтар (ЛО) желісін құруды ынталандыру және қолдау қажет:

- сақтау орны жетіспеушілігінің ауырлығын азайту;
- интермодальды және мультимодальды тасымалдардың дамуын қамтамасыз ету;
- қалалардағы жолдардың толып кетуін азайту және жүк тасымалы көлемін арттыру;
- интермодальды логистикалық технологиялар арқылы теміржол көлігінің үлесін азайту.

ЛО бірқатар қызметтер ұсынады, атап айтқанда: қойма және тарату қызметі, жанар-жағармай материалдары, жөндеу және қызмет көрсету, жабдықты жалға беру және т.б. ЛО ұсынатын қызметтер пакетіне консалтингтік, инжинирингтік, маркетингтік, ақпараттық және басқа да қызметтер кіруі мүмкін. Уақыт өте келе, бірнеше операторлар халықаралық (интермодальдық терминалдарға) және ішкі көліктерге (мультимодальды терминалдарға) бағытталған логистикалық қызметті жүзеге асыратын құрылым болып табылатын ЛО пайда болады. Аккредитивті құру ірі жүк жөнелтушілердің, экспедиторлардың, кеден органдарының және қосымша қызметтерді жеткізушілердің тікелей өзара әрекетін қамтамасыз етеді. ЛО бір-бірімен, сондай-ақ магистральдық және теңіз порттарымен, тұрақты теміржол

қызметтерімен байланысты болады және континентаралық көлік маршруттарының құрамдас бөлігі болады.

ЛО арқылы тауарлардың физикалық қозғалысымен бірге жүретін электронды құжаттама жүйесін, қағазсыз электронды ақпараттар жүйесін құру бойынша іс-шаралар жоспарын жасау. Логистиканың даму тенденциясы бірнеше трансферлік еуразиялық жүк қозғалысының жүйесін құру, олармен өзара әрекеттесетін бірнеше халықаралық ЛО және аймақтық ЛО болуын қарастыруы керек. Мұндай схема негізгі халықаралық көлік дәліздері бойынша жүк пен жолаушылардың қозғалысын «түзетеді» және жылдамдатады. Мұндай стратегия транс-еуразиялық көлік желісіне (ТЕКЖ) және көліктің әртүрлі түрлерін мультимодальды көлік желісіне интеграциялау принципіне негізделуі керек. ТЕН негізгі бағыттарының факторы – «Жібек жолы экономикалық белдеуі» желісінің кеңеюі. Атап айтқанда, ЖЖЭБ аясында халықаралық көлік дәліздері бойымен ЛО желілік құрылымдары арқылы тауарлар мен жолаушыларды жеткізуді оңтайландыру бойынша ірі жобаларды іске асыруды бастау қажет.

Икемді тарифтік жоспар ұсыну арқылы жүк тасымалы бағыттарын әртараптандыру. Транскаспий бағыты бойынша контейнер тасымалы көлемін ұлғайту үшін топтық маршруттық жүктерді өткізу арқылы тұрақты мультимодальды контейнерлік қызмет орнату және вагондар мен контейнерлік жүктерді Каспий теңізінің порттары арқылы тасымалдауға арналған күрделі тарифтерді бекіту. «Хоргос - Шығыс Қақпа» АЭА логистикалық инфрақұрылымын қолдана отырып, ТХКБ маршруттары бойынша жүк ағындарын тарту.

ҚОРЫТЫНДЫ

Экономиканың маңызды салаларының бірі - көліктік-логистикалық кешен (КЛК), оның құрамына теміржол, автомобиль, авиация, көлік түрлері, сондай-ақ көлік логистикасы кіреді. Оның дамуы экономикаға мультипликативті әсер етеді, өндірістік процестерге ықпал етеді, елдің ішкі және сыртқы саудасын арттыруға, салааралық және аймақаралық қатынастарды нығайтуға, мемлекеттік бюджеттің кіріс бөлігін толықтыруға көмектеседі.

Қазіргі уақытта Қазақстанның КЛК-де теміржол дәліздерін кезең-кезеңімен модернизациялаудың болжамды көрсеткіштеріне, теміржолдарды электрлендіруге, жүк және жолаушылар пойыздарының жылдамдығына, вагон операторларының паркін 10 мың вагонға көбейтуге, автомобиль тасымалдаушылары операторларының санын 5 мыңға көбейтуге, халықаралық стандарттар бойынша автожолдарда зияткерлік көлік жүйелерін қалыптастыру, автобус паркін жаңарту, әлеуметтік маңызы бар трафикті толық көлемде субсидиялау, автобустар мен теміржол маршруттарына қатысты сұрақтар жинақталды. Бұл 2030 жылға дейін шешілуі керек салаларды көрсету қажет, өйткені бұл міндет Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарында белгіленбеген [19].

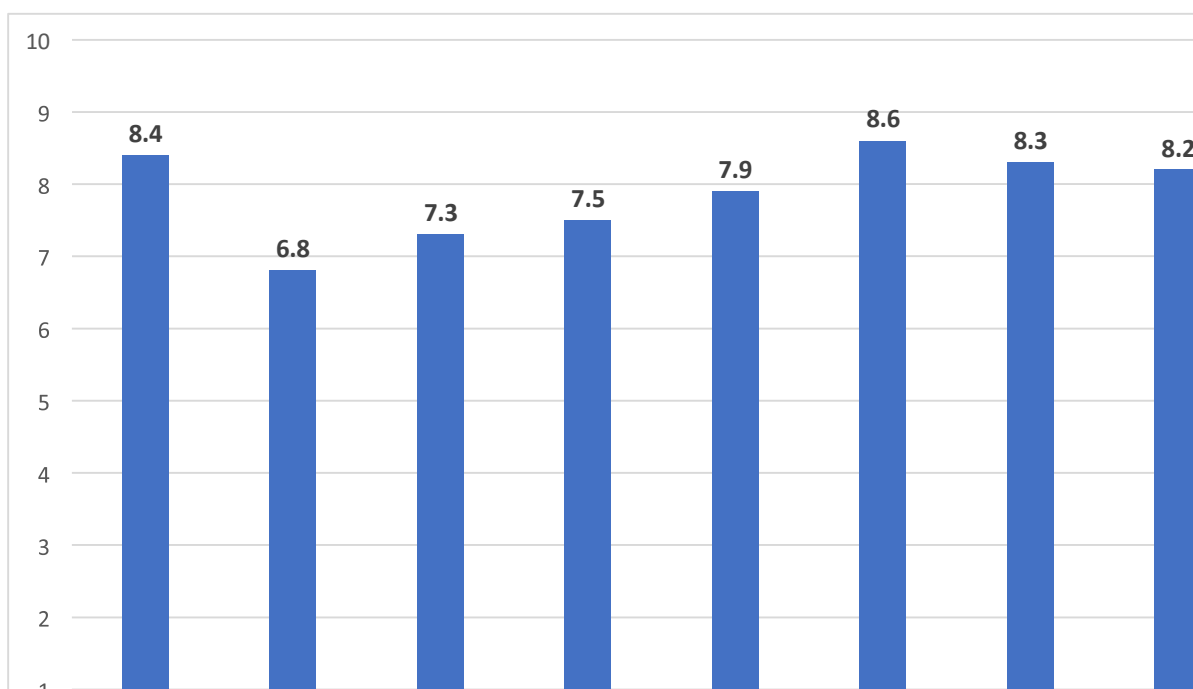
Қазіргі қоғамды зерттеу институты (Modern Society Studies Institute) «KAZLOGISTICS» Қазақстанның көлік жұмысшылар одағымен бірлесіп, статистикалық болжамдарға, ішкі және сыртқы факторларға негізделген Қазақстанның көлік саласын ұзақ мерзімді перспективада дамыту тұжырымдамасын зерттеу және әзірлеу жобасын аяқтады. Жобаның мақсаты статистика, болжамдар, ішкі және сыртқы факторларды талдау негізінде КЛК және оның жеке салаларын дамыту жолдары мен тетіктерін құру болды. Бұл мақалада жоба негізінде жасалған негізгі тұжырымдар мен ұсыныстар берілген.

Тәуелсіздік жылдарында, зерттеу нәтижелері көрсеткендей, экономиканың және шет елдермен сауда-экономикалық байланыстардың дамуында маңызды рөл атқаратын Қазақстанның жеке КЛК құрылды. 2018 жылы оның қызметтері ЖІӨ-нің 8,2% құрайды, бұл 2015 жылғы деңгейден төмен, бұл кезде көлік пен сақтау үлесі ІЖӨ-нің 8,6% құрады (8-сурет). Ресейдің ЖІӨ құрылымында тасымалдау мен сақтаудың үлесі 2014 жылғы 5,4% -дан 2018 жылы 6,2% -ға дейін өсті. Беларусьның ЖІӨ-де көліктің үлесі 2018 жылы 5,8% құрады. Өзбекстан экономикасындағы көлік секторының үлесі 2018 жылы ЖІӨ-нің 2016 жылғы 8,7% -дан 7,3% -ға дейін төмендеді. Дамыған елдердің ЖІӨ-дегі көліктің үлесі 4-тен 9% -ға дейін. 2030 жылға дейін көлік пен сақтау үлесін Қазақстанның ЖІӨ-нің 8,2-8,6% шегінде ұстаған жөн.

Қазақстанда көлік шығындары 30% құрайды, ал ЭЫДҰ-ға мүше мемлекеттерде - 10% немесе одан да аз. Сондықтан, Қазақстанның КЛК барлық салаларында көлік шығындарын азайтудың жолдары мен құралдарын табу керек, бұған көлік ұйымдары мен компанияларды ынталандыру қажет.

Тасымалдау және сақтау қызметтері маңызды қызмет түрлерінің бірі болып табылады. Жаһандық үрдіс - бұл ЖІӨ-дегі қызметтердің біртіндеп

артуы. Алайда, Қазақстанда 2018 жылы қызметтердің үлесі ЖІӨ-нің 55,5% -ын құрады (34,3 трлн. Теңге), бұл алдыңғы үш жылмен салыстырғанда аз болды, 2017 жылы бұл үлес ЖІӨ-нің 57,2% құрады; 2016 жылы - 57,8%, 2015 жылы - 59,4%. Демек, 2030 жылға қарай бұл көрсеткіш 60% дейін өсуі керек.



Ескерту: зерттеу авторлары құрастырған.

7 сурет. 2010-2018 жж. Қазақстанның ЖІӨ-де көлік пен қойманың үлесі

Қазақстанның КЛК басты артықшылығы - бұл көліктің барлық түрлері үшін халықаралық көлік дәліздеріне интеграциялануы. Бұған Қазақстанның дүниежүзілік экономиканың екі алып алқабы: Еуропалық Одақ (ЕО) және Қытай арасындағы тиімді географиялық орналасуы ықпал етеді. Олардың арасындағы қашықтық Қазақстан аумағы арқылы транзиттік тасымал үшін ең қысқа болып табылады. Бұл теңіз жолымен салыстырғанда екі есе аз және Ресей аумағы арқылы транзитпен салыстырғанда мың шақырымға дейін.

Қазақстанның Тұңғыш Президенті Н.Назарбаевтың бастамасымен құрылған Астана халықаралық қаржы орталығының (АХҚО) мүмкіндіктерінің жиынтығын зерделеу практикалық қызығушылық тудырады, және 2015 жылғы 7 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының конституциялық заңына және Қазақстанның КЛК-не сәйкес, Қазақстанның ЕАЭО-ға қатысу перспективаларын және «Бір белдеу - бір жол» қытайлық бастаманы ескере отырып. АХҚО мақсаты - Қазақстан астанасында халықаралық деңгейдегі қаржылық қызметтердің жетекші орталығын құру. АХҚО мақсаты ел экономикасына инвестициялар тартуға көмектесу, қаржылық қызметтерге инвестициялау үшін тартымды жағдай жасау, қазақстандық құнды қағаздар нарығын дамыту және оның халықаралық капитал нарықтарымен интеграциялануын қамтамасыз ету. АХҚО құрамына АХҚО соты, Халықаралық төрелік орталығы, АХҚО қаржылық қызметтерді реттеу комитеті, АХҚО биржасы (Astana International Exchange, AIX) және Экспат Центр сияқты

органдар мен ұйымдар кіреді. 29 елден келген 280 компания АХҚО юрисдикциясында тіркелген. Нұр-Сұлтан қаласынан әлемнің халықаралық қаржы орталықтарымен тікелей рейстердің ашылуы АХҚО көліктік қол жетімділігін арттыруға ықпал етеді.

Зерттеуде атап өтілгендей, Қазақстанның КЛК дамуына ішкі және сыртқы факторлар әсер етеді.

Ішкі факторлар ретінде келесі факторлар анықталды: мемлекеттік басқару, тарифтер, талаптар, тыйымдар, шектеулер; жүк тасымалы үшін экономика салаларының сұранысы; жолаушыларды тасымалдау қызметтеріне халықтың сұранысы; факторлар мен ресурстар (кадрлар, ғылым, технология, инвестициялар) нарығының жағдайы; саланың жағдайы (стандарттар, техникалық регламенттер), көлік қызметтері нарығындағы бәсекелестік. Талдау көрсеткендей, Қазақстанда басқарудың құрылымында проблемалар бар, олар ведомстволық бөлінуімен және көліктің дамуына жүйелі көзқарастың жоқтығымен сипатталады. КЛК дамыту үшін факторлар мен ресурстарды (кадрлар, ғылым, технология, инвестициялар), оған кіретін салалардың экономикалық және техникалық жағдайын (стандарттар, техникалық регламенттер, көлік қызметтері нарығындағы бәсекелестік деңгейі және т.б.) ескеру қажет.

Қазақстанның КЛК дамуына екі күшті сыртқы фактор әсер етеді: бір жағынан, бес елді біріктіретін ЕАЭО, екінші жағынан, «Бір белдеу - бір жол» қытайлық бастамасы. Олар алдағы кезеңге Қазақстанның қатысуымен халықаралық тасымалды дамыту перспективаларын анықтайды.

Қытайдың батыс және орталық аймақтарының қарқынды дамуы, тауарлар өндірісі мен экспортының өсуі, «Жібек жолының экономикалық белдеуі» (ЖЖЭБ) қытайлық бастаманың іске асырылуы Қазақстан арқылы Орталық Азия, Еуропа, Таяу Шығыс және Африка транзиттік елдерге транзиттік жүк ағынын ұлғайту үшін жағдайлар мен мүмкіндіктер жасайды. Сарапшылар Қазақстанның Қытай стратегиясын жер үсті маршруттарын дамытуда балама ретінде пайдалану стратегиясын пайдалану перспективалары деп санайды. Осы мүмкіндіктерді ұлттық экономиканың пайдасына пайдалану үшін ең алдымен көлік логистикасын дамыту қажет. Қазақстанның көлік жүйесін Еуразияның трансконтинентальды көлік дәліздерінің жаңа архитектурасына интеграциялау стратегиясы көлік индустриясының институционалды негізін модернизациялау, саланы басқарудың тиімді бизнес модельдері мен процестерін енгізу, көлік логистикасының инвестициялық тартымдылығын арттыру бойынша келісілген күш-жігерді қамтиды.

Қазақстанның транзиттік өсуінің негізгі қозғаушысы екі экономикалық полюстер: бір жағынан Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері, екінші жағынан ЕО, Түркия және Кавказ елдері арасындағы мультимодальды (интермодальды) контейнерлік тасымалдау болып табылады. 2017 жылы Қазақстандағы тауарларды контейнерлеу деңгейі 2,1% құрады (транзитті қосқанда 4,3%), бірақ бұл шек емес. ЖЖЭБ маңызды құрамдас бөлігі болған алғашқы сәтті логистикалық жобаны 2014 жылы пайдалануға берілген

Ляньюньган портындағы (Қытай) терминал кешені деп санауға болады. Терминал логистикалық қызметтердің толық спектрін ұсынады, соның ішінде Контейнерлерді тиеу және шығару, қойма, кедендік ресімдеу және т.б. Бүгінгі таңда жүктерді Лианьонгантан Алматыға блок-пойызбен 5-6 күн, Дуйсбургке (Германия) 15-16 күнге тасымалдау ұсынылады.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін іске асырудың стратегиялық мақсаты - ұйымдастырылған пойыздарда контейнерлік тасымалдауды дамыту. 2011 жылдан бастап жоғары жылдамдықты контейнерлік пойыздар Қазақстанның көліктік-логистикалық нарығында өз орнын тапты. Қазақстан арқылы тиімді маршруттар келесі бағыттар бойынша тұрақты контейнерлік байланыстар болды: Чунцин (Қытай) - Достық (Қазақстан) - Дуйс-бург (Германия), Чэнду (Қытай) - Достық (Қазақстан) - Лодзь (Польша). 2018 жылы Азия-Еуропа бағыты бойынша контейнер тасымалы 2011 жылғы деңгейден 100 есе көп болды. ҚТЖ транзиттік тасымалдарда тәжірибе жинақтады 20-дан астам контейнерлік пойыз бағыттарында мультимодальды көлік қызметтерін ұсыну.

23 кесте - Транзиттік трафик туралы мәліметтер

	2015	2016	2017	2018
Теміржол көлігімен транзиттік тасымал көлемі, мың тонна	13954.5	13039.1	16002.3	>1700.0
Транзиттік контейнерлік жүк көлемі, мың TEU	209.5	244.9	347.5	206.4*
<i>Оның ішінде Қытай / Азия-Еуропа Қытай / Азия бағыты бойынша</i>	47.4	104.6	201.2	108.8*
Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік жүктердің жалпы көлемі, млн. тонна	14.0	13.0	16.0	8.8*
Теміржол көлігімен транзиттік тасымалдаудан түсетін табыс, млн. теңге	157	212,8	200	>220
Транзиттік әуе тасымалының көлемі, млн. км	171.3	169.0	172.9	-
Автомобиль жолымен транзиттік тасымал көлемі, мың тонна	н/д	19.0	61.4	146.8
Су арқылы транзиттік тасымалдау көлемі, мың тонна	-	-	8.1	-

* ҚР Инвестициялар және даму министрлігінің мәліметтері бойынша 2018 жылдың бірінші жартыжылдығына.

Дереккөз: Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитеті.

Қазақстан арқылы транзиттік жүктердің жалпы көлемі 19,2 млн. тоннаны (2018 ж.) құрады, бұл 2017 жылмен салыстырғанда 6% -ға көп, ал 2019 жылдың 8 айында бұл көрсеткіш 10,6 млн. тоннаны құрады. Егер жиырма футтық эквиваленттің шартты индикаторын (ТЭУ) қолдана отырып, жүктерді тасымалдау көлемін бағалайтын болсақ, онда 2018 жылы Қазақстан аумағы арқылы транзиттің жалпы көлемі 537 мың TEU-ға жетті, бұл 2017 жылмен салыстырғанда (346 мың TEU) 55% -ға көп. 2019 жылдың 8 айында бұл көрсеткіш 411,2 мың TEU құрады, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 35% -ға көп.

Тұтастай алғанда, транс-еуразиялық бағыт Қытайдан ЕО елдеріне жүктердің жоғары жылдамдықпен жеткізілуіне байланысты өзінің уәдесі мен

тиімділігін дәлелдеді. 10-12 мың км қашықтықта жүктерді жеткізу жылдамдығы теңіз арқылы жеті аптаның орнына екі апта жұмсалады.

Бұл бүкіл маршрут бойынша жүк қозғалысын жоғары деңгейде ұйымдастырудың нәтижесі мемлекетаралық шекарадан өту уақытын қысқарту. ҚТЖ Азия-Еуропа көлік дәлізіндегі жүк тасымалы көлемін 2025 жылға қарай жылына бір миллион контейнерге дейін арттыруға ниетті, бұл осы бағыттағы көпірлі жүк сегментіндегі контейнер тасымалы көлемінің 20% құрайды.

Қазақстанның КЛК нарықтың талаптарына сәйкес келе отырып, негізінен теміржол көлігінен теңіз, әуе және автомобиль көлігін қоса алғанда, көліктік-логистикалық қызметтердің кең спектрін ұсынуға, сондай-ақ порт пен әуежай инфрақұрылымының қызметтеріне, қоймалар мен терминалдарға «бір терезе» түрінде ауыса бастайды. Ақтау мен Құрық порттары Каспийдегі қазақстандық экспорт пен континенттік транзиттің негізгі логистикалық торабы болып табылатын ТРАСЕКА бағыты бойынша көлікке ерекше назар аударады. Порт инфрақұрылымын және «Құрық» мультимодальды паром кешенін дамытуға салынған инвестициялар іс жүзінде Каспий логистикалық хабын құруға бағытталған, халықаралық көлік дәліздері желісіне кіруді қамтамасыз етті. Бүгінде бұл қондырғының қуаттылығы жылына 25 миллион тоннадан асады.

Сонымен, Қазақстан аумағында қабылданған шаралардың арқасында Қытайдың шекарасындағы «Хоргос – Шығыс қақпасы» ЕЭА көліктік-логистикалық торабы арқылы Қытайдың шығыс жағалауынан (Ляньюньган порты) көліктік-логистикалық тізбек, содан кейін теміржол және автомобиль жолдары бойымен Каспий теңізі порттарына дейін, кейін әрі қарай Түркия мен Еуропаға жетеді.

ТХКБ жыл сайын сәтті дамып келеді, ол сонымен қатар мультимодальды тасымалдауды білдіреді. ТММТ елдеріндегі логистикалық инфрақұрылым оңтайлы логистикалық тізбек арқылы тауарларды бәсекеге қабілетті тасымалдауға мүмкіндік береді: Қытайдың шығыс жағалауынан - Каспий теңізі арқылы өтетін Лиен-Янганг портынан Түркияға және Шығыс және Оңтүстік Еуропа елдеріне теңізбен салыстырғанда екі есе жылдам. Тасымалдау процесін оңтайландыру, жылжымалы құрамның айналымын азайту және тасымалдаудың тиімділігін арттыру мақсатында 2019 жылғы 16 сәуірден бастап Ақтау мен Баку порттары арасында фидер желісі іске қосылды. Қазіргі уақытта ТХКБ-тегі трафиктің шамалы болғанымен, алдағы 5-10 жылда олар айтарлықтай өсуі мүмкін.

Қазақстанның КЛК-і ЖЖЭБ-мен сәтті біріктіру үшін Жібек жолы бойындағы барлық елдердің көліктік-логистикалық жүйелерінің интеграциясы қажет, бұл ұлттық заңдарды үйлестіруге, бірлескен стратегиялар мен бағдарламаларды іске асыруға негізделген трансконтинентальды көлік дәліздерінің жаңа архитектурасын қалыптастыруды көздейді. Тұтастай алғанда, бұл ұлттық көліктік желілердің нақты шекаралары мен қажетті инфрақұрылымы бар біртұтас, біртұтас, біріккен еуразиялық трансконтинентальды көліктік-логистикалық жүйеге біртұтас

интеграциялануын қамтамасыз ететін ерекше институционалды негіз құруға әкеледі, бұл аймақтық және халықаралық сауданың өсуіне ықпал етеді.

Бос міндеттерді ҚХР-ға қайтарудың субсидияларын орталық және аймақтық деңгейде төмендету жаңа міндет болуы мүмкін. Осыған байланысты жаңа жылдамдықтарға қол жеткізу өте өзекті болып табылады. ҚХР-да олар бұны бұрыннан бері жасап келеді. Олар Ресей Федерациясы мен Беларусьта да қатысады. Қазақстанда осы уақытқа дейін «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасына модернизацияның алғашқы кезеңі ғана енгізілді [8, 9]. Үкімет инвестицияларды тарту және кең ауқымды модернизациялау қажеттілігін одан әрі сендіруі керек. Әйтпесе, тауарлар басқа көлік бағыттарымен жүруі мүмкін.

Халықаралық көлік дәліздері арқылы жүктерді транзиттеуде Қазақстанның қолайлы географиялық жағдайы туралы көп нәрсе айтылады. Алайда, көлік жүйесін дамыту стратегиясының, сондай-ақ тек көлік және логистика саласында мамандандырылған орталық мемлекеттік органның жоқтығы Қазақстан үшін бұл артықшылықты төмендетеді. Транзиттік жүк ағындары үшін халықаралық көлік дәліздерін дамыту көптеген салалық субъектілердің қызметін үйлестірусіз, көліктік-логистикалық қызметтер нарығын реттеместен, көрсетілетін қызметтерге тарифтерді белгілеу тәртібін анықтап және уақтылы жаңартусыз, инфрақұрылым объектілеріне қол жеткізу және пайдалану, транзиттік жүк үшін және т.б.ережелерінсіз қамтамасыз етілмейді.

Сонымен бірге, баламалы көлік дәліздеріне Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағындарының ағып кету қаупі бар. Мұны көрші елдердің өз территориялары арқылы халықаралық көлік дәліздерін құруға және дамытуға деген табиғи тілегі растайды. Осылайша, Рафт (Иран) - Астана (Әзірбайжан) теміржол учаскесінің құрылысы Қазақстан аумағын айналып өтіп, транзиттік жүк ағындарын қайта бағыттауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, Ресей Қытай транзитін ұсынатын Транссібір темір жолын дамытуда, оған бюджеттік қаражат бөліп отыр, соның ішінде Ұлттық әл-ауқат қорының қаражаты, инвестиция тарту. Ресей Президенті Байкал-Амур магистралі мен Транссібір темір жолының өткізу қабілеттілігін бір жарым есе ұлғайту міндетін қойды: 2024 жылы 180 млн тоннаға дейін жүк. Ресей темір жолдарының ұзақ мерзімді даму бағдарламасына сәйкес шамамен 1310,3 км қосымша магистральдар, 32 маршруттар салу және 29 станцияны қайта құру жоспарланған.

Сондықтан жұптастырудың басым міндеті институттар мен инфрақұрылымды жаңғырту, Қазақстан арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру болып табылады.

Транзиттік жүктерді тасымалдауға қатысушылардың қатынастарын реттеу, тараптардың құқықтары мен міндеттерін айқындау үшін «Транзит туралы» Заңды қабылдау стратегиялық маңызды. ЕАЭО аясындағы ұлттық көлік саясатын үйлестірумен байланысты қиындықтарды еңсеру маңызды. Қазақстан ішкі нарықта тауарларды транзиттік қызмет көрсетуден, ең алдымен, отандық тасымалдаушылар мен логистикалық компаниялар алатын экономикалық пайдаға мүдделі. Қазақстандағы экспедиторлық қызметтер нарығында шетелдік субъектілердің қызметін реттеуді қатайту қажет болуы мүмкін. Бұл шаралар

ішкі нарықтың жекелеген сегменттеріндегі отандық және шетелдік тасымалдаушылардың нарықтық үлесі арасындағы теңгерімсіздікті жоюға көмектеседі. Әрине, ұлттық заңнаманың нормалары мен принциптері халықаралық құқықтың нормалары мен қағидаларына сәйкес келуі керек.

Уақытша әкелу туралы конвенцияның (Стамбул, 1990 ж.) Ережелерін іске асыратын Қазақстанның кедендік заңнамасына операторларға кедендік баждарды, салықтарды төлеу туралы CARNETATA буклетін шығармай-ақ жазбаша міндеттемелерді кез келген нысанда ұсыну құқығын беретін нормаларды енгізу қажет. Мұндай шара контейнерлердің айналымын реттеу үшін, кедендік декларациясыз Қазақстан аумағында контейнерлердің болу мерзімін ұзарту үшін қажет.

Көлік түрін өзгерткен кезде мультимодальды және контейнерлік тасымалды дамыту үшін халықаралық мойындалған мультимодальды жүк жөнелтілімдерін кеңейтілген пайдалану қажет (FIATA жүкқұжаттары), принципалдың жауапкершілігімен.

Қазақстан аумағы арқылы транзиттік жүк ағындарының өсуі көліктік-логистикалық инфрақұрылымның сыйымдылығы мен сапасына, оның халықаралық жүйеге кіру деңгейіне байланысты. Халықаралық стандарттарға сүйене отырып, жылдам қызмет көрсету және жүктерді өңдеу технологияларын енгізу, жолдағы тексерулер мен тексерулер санын азайту, тасымалдау жылдамдығын арттыру, жолдың жоғарғы құрылымдары мен инфрақұрылымының техникалық сипаттамаларын жылдамдық талаптарына сай келтіру өте маңызды. Басқаша айтқанда, әлемдік деңгейдегі қызмет көрсетуге қабілетті заманауи инфрақұрылым құру қажет.

ЖЖЭБ логистикалық орталықтар желісін (ЛОЖ) құру арқылы тауарларды жеткізуді оңтайландыруға бағытталған ірі инвестициялық жобаларды жүзеге асыруды қарастырады. Мәселен, ЖЖЭБ тұжырымдамасына сәйкес келетін трансазиялық көліктік желі (ТКЖ) идеясы жүзеге асырылуда. Талқылануда қолдау көрсететін халықаралық аккредитивтер мен олармен өзара әрекеттесетін аймақтық ЛОЖ құру жобалары талқылануда. Мұндай схема халықаралық көлік дәліздері бойымен жүктердің қозғалысын жеделдетіп қана қоймайды, сонымен қатар әртүрлі көлік түрлерін халықаралық мультимодальды желіге технологиялық интеграциялауға мүмкіндік береді.

Қазақстанның теміржол желісінде бір жолды және электрлендірілмеген учаскелер басым болып келеді, бұл пойыздардың өткізу қабілетін және жылдамдығын шектейтін көптеген қиындықтардың болуымен байланысты. Сондықтан теміржол көлігі инфрақұрылымын жаңарту қажет. ЖЖЭБ талаптарын орындау үшін интермодальды және мультимодальды тасымалдаудың жоғары жылдамдығын қамтамасыз ету қажет.

Көлік саласын дамытуға жүйелі көзқарастың жоқтығы, мемлекеттік қолдаудың төмен деңгейі, жаңартудың төмен қарқыны және барлық көлік түрлеріне арналған жылжымалы құрам мен инфрақұрылымның жоғары тозуы отандық тасымалдаушылардың шет елдердегі компаниялармен бәсекелес болуына мүмкіндік бермейді. Бұл проблемаларды тиісті нормативтік-құқықтық

базаның көмегімен саланы капиталдандыру көлемін ұлғайту арқылы шешуге болады. Негізгі себеп - жаңа құрылыстар салу және қолданыстағы модернизациялау үшін ғана емес, сонымен қатар инфрақұрылымды ұстауға қажетті көлемде қаражаттың жетіспеуі. Жылжымалы құрамның жаңару қарқыны техникалық жағдайдың нашарлауына және көлік құралдарының барлық паркінің қысқаруына, оларды ұстау шығындарының өсуіне әкелуі мүмкін.



Ескерту: зерттеу авторлары жасаған

8-сурет - Негізгі капиталға салынған инвестициялар

Тасымалдау көлемін арттыру үшін (мультимодальды, транзиттік, ішкі) тауарларды тасымалдаудың жалпы құнын тасымалдау процесінің барлық қатысушылары арасында, сондай-ақ бағыттар мен жол учаскелері арасында оңтайлы бөлу мақсатында тарифтерді белгілеу тәртібін қайта қарау қажет. Негізгі шарт - тарифтік ставкалардың біркелкі болуы, яғни. оларды есептеу үшін бірыңғай ережелер мен ережелер қолданылды. Контейнермен тасымалдаудың бірыңғай тарифтері ішкі тасымалдау үшін де, экспорттаушылар үшін де, транзиттік жүктер үшін де тиімді болуы керек. Тарифтерді біріздендіру логистикалық компанияларға клиенттерге жүк ағындарының бағыттары мен жүк түрлеріне қарай саралау негізінде икемді тарифтік жоспарларды құруға және ұсынуға мүмкіндік береді. Бұл контейнерлік мультимодальды тасымалдау көлемін ұлғайтуға көмектеседі. Жаңа тарифтік жүйе тасымалдаушылар мен логистикалық компаниялардың қаржылық нәтижелерін оңтайландыруды қамтамасыз етуі керек. Бұл үшін тариф белгілеу әдістерін дамыту қажет.

КЛК дамуындағы маңызды фактор цифрландыру деп танылады. Жеткізілім тізбегіндегі бәсекеге қабілеттіліктің негізгі өлшемдері шығындар мен уақыт болғандықтан, жүктердің қозғалысы нақты бақылануы керек және

қажет болған жағдайда жеткізілімнің басынан аяғына дейін тізбектің барлығына жедел түзетілуі керек. Қазақстанда тиісті жеткізілім деректерін жинау, талдау және сақтау толық және тиімді жүргізілмейді, бұл қолданыстағы ақпараттық жүйелердің тиімділігін төмендетеді. Сонымен қатар, статистикада кемшіліктер бар, бұл аналитика мен болжамдардың сенімділігін төмендетеді. Отандық дамудың ақпараттық жүйелерін енгізуге ерекше назар аудару қажет.

Көлік операторлары мен логистикалық компаниялардың едәуір бөлігі шағын және орта кәсіпорындар (ШОК) болып табылады. Олар көбінесе көліктік-логистикалық қызметтерді бөлек емес, сонымен бірге (теңіз, әуе, автомобиль көлігі, сақтау және терминалдық қызметтер) «бір терезе» технологиясына негізделген түрде алғысы келетін жүк жөнелтушілердің талаптарына бейімделуі керек. Мемлекет логистикалық компаниялардың шоғырлануын ынталандыруы, сатып алу және бірігу арқылы компаниялардың шоғырлануын қолдауы керек. Сонда нарықта ШОК немесе стратегиялық альянстардың қатысуымен өздерінің кең логистикалық желілері бар ірі логистикалық провайдерлер пайда болады.

Сонымен, ЖЖЭБ аясында трансконтинентальды көлік дәліздерінің құрылуы күтілуде, онда Қазақстан континентальдық қызмет тізбегіндегі негізгі буын рөлін ғана емес, сонымен қатар сәулет дизайнерінің рөлін атқара алады. Пайда болған мультимодальды еуразиялық трансконтиненталды дәлізге қолдау көрсететін ЛОЖ желісі және байланысты аймақтық логистикалық тарату платформалары кіруі мүмкін. Бұл конфигурация барлық бағыттар бойынша тауарлардың қозғалысын жеделдетеді және қозғалыс процесінің үздіксіздігін қамтамасыз етеді. ЛОЖ желісін дамыту ЖЖЭБ барлық қатысушыларымен жоспарланған және келісілген өзара әрекеттестікті, халықаралық деңгейде де, ЖЖЭБ институттары шеңберіндегі реттеуші және бақылаушы органдардың қызметін нақты үйлестіруді қамтиды.

Көлік және логистика саласындағы мемлекеттік саясатты әзірлейтін және жүзеге асыратын бірыңғай орталық мемлекеттік органның жоқтығы Қазақстандағы тежеуші фактор болып табылады. Қазіргі уақытта бұл функцияларды Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігі орындайды. Тәжірибе көрсеткендей, көлік саласын тиімді мемлекеттік басқаруды қамтамасыз ету, Қазақстанның КЛК дамуына біртұтас, жүйелі тәсілді қолдану, көлікті дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясын жасау және іске асыру, ЕАЭО шеңберіндегі келісімдерді және ЖЖЭБ-ке қатысу перспективаларын ескере отырып.

Көліктің барлық түрлері үшін инфрақұрылымның өзара байланысты теңгерімді дамуын қамтамасыз ету маңызды міндет болып табылады, бұл жүк және жолаушыларды тасымалдау қызметтеріне сұраныстың болжамдарын ескере отырып, стратегияларды әзірлеу кезінде де, инвестициялық жобаларды іске асыруда да келісуді қажет етеді. Сондықтан, ЖЖЭБ-пен араласу жағдайында Қазақстанның КЛК дамытуды стратегиялық жоспарлау мен жедел басқаруды институционализациялау қажет.

Республикалық және аймақтық деңгейлерде КЛК инфрақұрылымын дамыту мен модернизациялаудың кешенді стратегиясын әзірлеу маңызды міндеттердің бірі болып табылады. Біріншіден, ұлттық және халықаралық деңгейде өнеркәсіптік кәсіпорындар, елді мекендер, өңірлер мен өндірістер арасындағы экономикалық және технологиялық әр түрлі көліктік байланыстарды қамтамасыз ететін көліктің барлық түрлерін дамытудың стратегиялық бағыттарын анықтау қажет. Ұзақ мерзімді стратегия тек мемлекеттік инвестицияларды ғана емес, сонымен қатар көлік инфрақұрылымының жаңа элементтерін құруға және қолданыстағы элементтерді құруға, жабдықтар мен технологияларды жаңартуға, көліктік-логистикалық қызметтердің сапасын әлемдік стандарттарға жақындатуға жеке капиталды тартуды да қамтуы керек. Стратегия сонымен қатар кедендік режим мен тарифтік реттеуді, лицензиялау мен сертификаттауды қамтуы керек, көліктік бақылау мәселелері бойынша орталық және жергілікті атқарушы органдардың өкілеттіктерін шектеуі керек. Сонымен қатар, көліктің барлық түрлерінде техникалық реттеу жүйесінің нормативтік-құқықтық базасын жетілдіру, ғылыми-зерттеу, оқыту және басқаларын қаржыландыру маңызды.

ӘДЕБИЕТ

1. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 11 маусымдағы N 801 қаулысымен мақұлданған «Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған тұжырымдамасы».
2. Кайыргалиева М. Г. Перспективы развития международных перевозок в Республике Казахстан (на примере железнодорожного транспорта). Экономика ғылымдарының кандидаты ғылыми дәрежесін алу үшін жазған диссертация. - Алматы: М. Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясы, 2007.
3. "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы № 266-ІІ Заңы.
4. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 4 маусымдағы N 756 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасы.
5. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы.
6. Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі № 86 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы
7. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 Қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының Көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламасы.
8. Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 6 сәуірдегі № 1030 Жарлығымен бекітілген "Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.
9. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысымен бекітілген "Нұрлы жол" инфрақұрылымды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.
10. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың 2018 жылғы 10 қаңтардағы «Төртінші өнеркәсіптік революция жағдайындағы дамудың жаңа мүмкіндіктері» атты Қазақстан халқына Жолдауы.
11. Қазақстан Республикасының Президенті Қ.Қ. Тоқаевтың 2019 жылғы 2 қыркүйектегі «Сындарлы қоғамдық сұхбат - Қазақстанның тұрақтылығы мен гүлденуінің негізі» Жолдауы.
12. Қазақстан Республикасының негізгі әлеуметтік-экономикалық көрсеткіштері [Электрондық ресурс] // Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі Статистика комитетінің сайты - URL: <http://stat.gov.kz/important/dynamic> (қол жеткізілген: 09/10/2019).
13. Экономикалық қызмет түрлерінің жалпы жіктеуіші. ҚР СК 03-2019, ҚР Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігі Техникалық реттеу және метрология комитетінің 2019 жылғы 22 ақпандағы № 68-од бұйрығымен бекітілген және орындалған.

14. Дубовицких Ю. Трансконтинентальный коридор предложил создать Назарбаев // Forbes. - 2015. 15 мая.

15. Ковалева Т. Евразийский трансконтинентальный коридор поможет увеличить объем перевозок до 33 млн. тонн // Zakon.kz - 2016. - 30 марта. [Электронный ресурс] - URL: <https://www.zakon.kz/4783550-evrazijskijj-transkontinentalnyjj.html> (өтініш берген күні: 08.10.2019).

16. Смогут ли аэропорты Казахстана работать по международным стандартам? // Курсив. - 2018. – 8 сентября [Электронный ресурс] - URL: <https://kursiv.kz/news/vlast-i-biznes/2018-09/smogut-li-aeroporty-kazakhstana-rabotat-po-mezhdunarodnym-standartam> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

17. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2018 жылғы 29 желтоқсандағы № 936 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігі туралы ереже.

18. Қазақстан Республикасының Президенті, Ұлт Көшбасшысы Нұрсұлтан Назарбаевтың 2012 жылғы 14 желтоқсандағы «Қазақстан-2050» стратегиясы: табысты мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауы.

19. Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 15 ақпандағы № 636 Жарлығымен бекітілген «Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспары».

20. Ұлт жоспары Мемлекет басшысы Нұрсұлтан Назарбаевтың бес институционалды реформасын жүзеге асырудың 100 нақты қадамы (мамыр 2015 ж.).

21. Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 1 тамыздағы № 874 Жарлығымен бекітілген Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.

22. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы № 827 қаулысымен бекітілген 2017-2020 жылдарға арналған «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы.

23. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі № 156-ХІІІ Қазақстан Республикасының Заңы (2019 жылғы 19 сәуірдегі өзгерістер мен толықтырулармен).

24. Договор о Евразийском экономическом союзе // Бюллетень международных договоров Республики Казахстан. - 2015. № 2. Ст. 11.

25. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, утвержденные решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [Электронный ресурс]//сайт ЕЭК URL:http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transp_ortnaya_politika/Pages/default.aspx (өтініш берген күні: 15.08.2019).

26. Документы FIATA [Электронный ресурс] // Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан URL: <http://kffanek.kz/dokumenty-fiata> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

27. Направления деятельности ОСЖД [Электронный ресурс] // ОСЖД

URL:http://www.osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=977 (өтініш берген күні: 09.10.2019).

28. История Совета [Электронный ресурс] // Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества - URL: <https://www.sovetgt.org/index.php?link=1> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

29. Цели и задачи [Электронный ресурс] // IRU URL: <https://www.iru.org/ru> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

30. ИКАО [Электронный ресурс] URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

31. International Maritime Organization [Электронный ресурс] URL: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> (өтініш берген күні: 09.10.2019).

32. Около 200 ж/д вагонов «Тұлпар-Тальго» новой модификации эксплуатируется в РК [Электронный ресурс] // сайт Strategy 2050 URL: <https://strategy2050.kz/ru/news/50723/>.

33. Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 2015 жылғы 8 мамырдағы № 213 шешімімен бекітілген 2016 жылдан 2025 жылға дейінгі кезеңге Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттердің бірінің аумағында тіркелген тасымалдаушылардың Еуразиялық экономикалық одаққа басқа мүше мемлекеттің аумағында орналасқан пункттер арасындағы автомобиль көлігін өткізуді кезең-кезеңмен ырықтандыру бағдарламасы.

34. Ресей Федерациясы Үкіметінің 2008 жылғы 22 қарашадағы № 1734-р бұйрығымен бекітілген Ресей Федерациясының 2030 жылға дейінгі кезеңге арналған көлік стратегиясы.

35. Ресей Федерациясы Көлік министрінің 2009 жылғы 9 шілдедегі № 112 бұйрығымен бекітілген Ресей Федерациясының ішкі су жолдарын басқару жүйесін реформалау тұжырымдамасы.

36. Ресей Федерациясы Үкіметінің 2017 жылғы 20 желтоқсандағы № 1596 қаулысымен бекітілген «Көлік жүйесін дамыту» мемлекеттік бағдарламасы.

37. Беларусь Республикасы Министрлер Кеңесінің 2016 жылғы 28 сәуірдегі № 345 қаулысымен бекітілген Беларусь Республикасының көлік кешенін дамытудың 2016-2020 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.

38. «Автомобиль көлігі туралы» 2003 жылғы 4 шілдедегі № 476-II Қазақстан Республикасының Заңы..

39. «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V Заңы.

40. «Жүктерді автомобильмен тасымалдау ережесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 546 бұйрығы.

41. 41. Әрекет ету тәртібі «Қауіпті жүктерді автомобильмен тасымалдау ережесін және Қазақстан Республикасында тасымалдауға рұқсат етілетін қауіпті тауарлардың тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 17 сәуірдегі № 460 бұйрығы.

42. «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелерін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму

министрінің м. а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы.

43. «Энергия аудитінің нәтижелері бойынша Мемлекеттік энергетикалық тізілім субъектісі әзірлеген энергия үнемдеу және энергия тиімділігі жөніндегі іс-шаралар жоспарының нысаны мен мазмұнына қойылатын талаптарды бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 391 бұйрығы.

44. ГОСТ 1.2 - 2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Правила разработки, принятия, применения, обновления и отмены».

45. «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы.

46. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития. Иркутск.: Байкальский государственный университет экономики и права, 2003. - 265 б.

47. Программа внедрения транспортных логистических систем для информационного сопровождения смешанных перевозок внешнеторговых грузов через Прибалтийский регион с использованием современных средств телематики (Программа TEDIM). СПб.: Ассоциация "Северо-Запад", 1995. 8б.

48. Программа ТАСИС-95: Развитие сектора транспорта в Российской Федерации: Северо-Западный транспортный коридор. Брюссель: БТС "ТАСИС", 1995. 24 б.

49. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. - М.: Изд. дом «Экономическая газета», 2012. – 524 б.

50. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2010. № 4.

51. Сергеев В.И., Дыбская В.В. Классификация и определение состава услуг логистических центров // Логистика сегодня, 2011. № 5.

52. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы: Учебное пособие. /Под общ. ред. В.И. Сергеева. - СПб.: Изд. дом «Бизнеспресса», 2001. - 240 б.

53. Сергеев В., Прокофьева Т. Формат государственно-частного партнерства, как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2010. № 1. Б. 7-24.

54. Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, 2003, www.neloc.net/reports/Best_Practice_Handbook.pdf

55. Ieva Meidute, The development and perspectives of logistics centers in Lithuania, Vilnius Gediminas Technical University, 2004.

56. Nestler S., Logistics Centres in Germany experiences and tendencies, Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Bremen/Dresden. Prezentacja dla POLLOCO

2003.

57. Nobel T. Strategie i trendy rozwojowe europejskich centrów logistycznych na przykładzie Niemiec, Materiały I Ogólnopolskiej Konferencji Centra logistyczne w Polsce, Wrocław 20 kwietnia 2001 r.

58. Osmólski W., Roswój centrów logistycznych w Europie, Materiały Konferencji Naukowo-Technicznej Centra logistyczne na Mazowszu, Warszawa 9 października 2003 r.

59. Private Participation in Infrastructure Projects Database // The World Bank Group - The Public-Private Infrastructure Advisory Faculty/ July 2008.

60. Киздарбекова М. Ж. Проблемы и перспективы развития логистики в Казахстане // Молодой ученый. — 2017. — №14. — Б. 363-365. — URL <https://moluch.ru/archive/148/41797/> (өтініш берген күні: 23.08.2019).

Көлік саласын мемлекеттік реттеудегі бірқатар елдердің тәжірибесі

Ресей Федерациясының көлік саласындағы мемлекеттік саясаты Ресей Федерациясының 2020 жылға дейінгі кезеңге арналған ұзақ мерзімді әлеуметтік-экономикалық даму тұжырымдамасында, Ресей Федерациясының 2030 жылға дейінгі көлік стратегиясында, Ресей Федерациясының ішкі су жолдарын басқару жүйесін реформалау тұжырымдамасында айқындалмаған. Сонымен қатар, Ресей Федерациясы «Көлік жүйесін дамыту» мемлекеттік бағдарламасын (бұдан әрі - Мемлекеттік бағдарлама) жүзеге асырады. Мемлекеттік бағдарлама көлік және жол шаруашылығы саласындағы стратегиялық жоспарлау құжаттарында айқындалған мемлекеттік саясаттың мақсаттарына қол жеткізуге бағытталған шаралар кешенін іске асыруда жобаларды басқару қағидаттарын қолдануды қарастырады. Келесі міндеттер айқындалды:

- тауарды бөлуді жеделдету және экономикадағы көлік шығындарын азайту;
- халыққа көлік қызметтерінің қол жетімділігін арттыру;
- әлемдік көлік қызметтерінің нарығында ресейлік көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;
- көлік жүйесінің интеграцияланған қауіпсіздігі мен тұрақтылығын арттыру.

Мемлекеттік бағдарламаға "Теңіз және өзен көлігі", "Темір жол көлігі", "Жол шаруашылығы", "Азаматтық авиация және аэронавигациялық қызмет көрсету", "Көлік саласындағы қадағалау", "Көлік тораптарын кешенді дамыту" және "Ресей Федерациясының "көлік жүйесін дамыту" мемлекеттік бағдарламасын іске асыруды қамтамасыз ету" деген 7 кіші бағдарламасы енгізілген.

Беларусь Республикасында көлік кешенін дамытудың 2016-2020 жылдарға арналған мемлекеттік даму бағдарламасы (бұдан әрі - МДЖ) іске асырылуда, оның мақсаты республика халқының және экономикасының көлік қызметтеріне қажеттілігін қанағаттандыру болып табылады. МДЖ мынадай кіші бағдарламалардан тұрады: темір жол көлігін дамыту; автомобиль, Қалалық электр көлігін және метрополитенді дамыту; ішкі су және теңіз көлігін дамыту; Беларусь Республикасының азаматтық авиациясын дамыту. Көлік жұмысының 2 нысаналы көрсеткіші - жүк айналымы және жолаушылар айналымы және кіші бағдарламаның шешілетін міндеттеріне сәйкес келетін 19 нысаналы көрсеткіш қарастырылды.

МДЖ іске асыру тиімділігін бағалау жыл сайын жүргізіледі. Бағалау екі кезеңде жүзеге асырылады. Бірінші кезеңде кіші бағдарламаларды іске асырудың тиімділігі бағаланады. Екінші кезеңде мемлекеттік бағдарламаның мақсатына қол жеткізу дәрежесін және кіші бағдарламаларды іске асыру тиімділігін ескере отырып айқындалатын мемлекеттік бағдарламаны іске асырудың тиімділігі бағаланады.

Ұлыбританияда көлік саласына жетекшілік ететін ведомство қоршаған орта мәселелері жөніндегі министрліктің құрамына кіреді. Осы ведомствоның негізгі функциялары: көлік жөніндегі үкіметтік бағдарламаларды әзірлеу және үйлестіру; ғылыми-техникалық саясатты жүзеге асыру; жолаушылар мен жүк тасымалдарының экологиялық және техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету; ерекше кезеңдерде қатынас жолдарына (апаттар, дүлей апаттар және т.б. кезінде) басшылық ету; аралас қатынастарды дамытуда коммерциялық көлік ұйымдарына көмек көрсету болып табылады.

Жапонияның көлік жүйесін мемлекеттік басқаруды Көлік министрлігі жүзеге асырады. Оған теміржол құрылысы бойынша мемлекеттік компаниялар, ұлттық авиакомпаниялар, теңіз порттары, жол желілері бағынады. Министрлік жеке темір жол компанияларының, теңіз көлігі мен жүк автомобиль көлігінің жеке кәсіпорындарының

қызметін реттейді. Министрлік көлік жөніндегі заңдарды әзірлеуді қамтамасыз ете отырып, көлік саясатын айқындайды, көптеген жеке көлік компанияларының қызметін үйлестіреді және бағыттайды, тасымалдау бағасын және көлік-экспедициялық қызметтің басқа да түрлерін бақылайды.

Германияда федералды деңгейде көлік саласын реттеуді федералды үкіметтің көлік саясатын қалыптастыратын Көлік министрлігі жүзеге асырады, федералды деңгейде реттеу бойынша негізгі шешімдерді дайындайды, сондай-ақ мемлекеттік көлік мекемелері мен кәсіпорындарына (федералдық темір жолдар, федералды су жолдары, федералды автострадтар) басшылық етеді. Министрлік Кемелерді жасауға рұқсат береді, көлік қауіпсіздігін бақылайды, ұшу аппараттарын пайдалануға рұқсат береді, негізгі автомагистральдардың құрылысын қаржыландыруды жүзеге асырады. Сонымен қатар, аумақтық органдар (жер үкіметтеріндегі көлік министрліктері) жергілікті жолдармен, жергілікті маңызы бар автокөлікпен, қалалық көлікпен (бұл функцияларды биліктің муниципалдық органдарына бере отырып) жүргізеді, сондай-ақ өзен және теңіз порттарын салу мен пайдаланумен айналысады. Федералдық және аймақтық көлік саясатын келісу үшін жер көлігі министрлерінің арнаулы консультативтік органы жұмыс істейді, онда федералдық министр мейман ретінде қатысады.

Жалпы алғанда көптеген елдерде көлік-логистикалық кешенді дамытудың негізгі бағыттары айқындалған:

- еуразиялық көлік дәліздерін құруға және дамытуға қатысу
- тартымды және икемді тарифтік жағдайлар жасау;
- кедендік және бақылаудың өзге де түрлерінің рәсімдерін оңайлату;
- тікелей аралас тасымалдарды дамыту;
- зияткерлік көлік жүйелерін (оның ішінде ақпараттық жүйелерді) енгізу және тауарлар мен көлік құралдары туралы ақпаратты беруді жеңілдетуге мүмкіндік беретін қазіргі заманғы техникалық құралдарды (техникалық жарақтандыруды) қолдану;
- қазіргі жол бойындағы және ілеспе сервисті дамыту;
- көлік байланыстарын кеңейтуге, транзиттің еркіндігін қамтамасыз етуге, кедергілерді жоюға және жолаушылар мен жүктердің орын ауыстыруына әсер ететін рәсімдерді оңайлатуға бағытталған шараларды әзірлеу және іске асыру;
- көлік инфрақұрылымын дамыту
- тасымалдау процестерін оңтайландыруды қамтамасыз ететін логистикалық орталықтар мен көлік ұйымдарын құру;
- көлік саласындағы жоғары кәсіби мамандарды ұтымды пайдалану үшін жағдай жасау, мамандарға қойылатын кәсіби және біліктілік талаптарын үйлестіру, оқыту саласындағы ынтымақтастықты дамыту, сондай-ақ мамандарды даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру, кадрлар даярлауды және персоналдың біліктілігін арттыруды қамтамасыз ететін бәсекеге қабілетті орталықтарды дамыту жолымен кадрлық әлеуетті тарту және пайдалану;
- балама отын мен балансты пайдалануды кеңейтетін технологияларды қоса, инновациялық технологиялар мен интеллектуалды көлік жүйелерін, энергияны үнемдейтін технологияларды, экологиялық («жасыл») технологияларды әзірлеу және енгізу бойынша зерттеулерді жо-спарлау мен қаржыландыруды қоса, көлік саласындағы ғылым мен инновацияны дамыту, парниктік газдардың, жылдамдықты және жоғары жылдамдықты көлік жүйелерінің, навигациялық спутниктік жүйелердің, тасымалдауды ұйымдастырудың ақпараттық технологияларының шығарылуын азайтуға мүмкіндік беретін, басқарылмайтын көліктер;
- заманауи, бәсекеге қабілетті ғылыми-білім беру орталықтарының қалыптасуы мен дамуы.

**ТМД елдеріндегі көліктің дамуына жауапты министрліктердің атаулар
Тізімі**

№	Мемлекет	ТМД-да Мүшелік	Министрліктің атауы	Сайт
1	Әзірбайжан	Мүше	Көлік, коммуникациялар және жоғары технологиялар министрлігі	https://mincom.gov.az/ru/
2	Армения	Мүше	Армения Республикасының Аумақтық басқару және инфрақұрылым министрлігі	http://www.mtad.am/ru/
3	Беларусь	Мүше	Беларусь Республикасының Көлік және коммуникация министрлігі	http://www.mintrans.gov.by/ru/
4	Қазақстан	Мүше	Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігі	http://miid.gov.kz/ru
5	Қырғызстан	Мүше	Қырғыз Республикасының Көлік және жолдар министрлігі	Деректер жоқ
6	Молдова	Мүше	Молдова Республикасының Экономика және инфрақұрылым министрлігі	https://mei.gov.md/ru
7	Ресей	Мүше	Ресей Федерациясының Көлік Министрлігі	https://www.mintrans.ru/
8	Тәжікстан	Мүше	Тәжікстан Республикасының Көлік министрлігі	https://www.mintrans.tj/ru
9	Түркіменстан	Мүше	Түркіменстанның Өнеркәсіп және коммуникациялар министрлігі	Деректер жоқ
10	Өзбекстан	Мүше	Өзбекстан Республикасы Көлік министрлігі	https://mintrans.uz/ru/
11	Украина	Серіктес Мүше	Украина Инфрақұрылым министрлігі	http://mtu.gov.ua/
12	Грузия	Мүше (2009 ж. дейін)	Грузия Экономика және тұрақты даму министрлігі	http://www.economy.ge/

ҚЫСҚАРТУЛАР МЕН АББРЕВИАТУРАЛАР ТІЗІМІ

- ЖФБ (ДФЭ) - жиырма футтық балама;
- ИКАО - Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы (International Civil Aviation Organization ICAO);
- ИИДМ ААК - Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті;
- ҚРҰЭМ ТМРБТҚК - Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті және тұтынушылардың құқықтарын қорғау комитеті;
- ҚТЖ - «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы;
- ПТӨ (МАП) - Порттың теңіз әкімшілігі;
- МЖС - Международный железнодорожный союз;
- ИИДМ (МИИР) - Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі;
- ИДМ (МИР) - Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі;
- ҰЭМ (МНЭ) - Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігі;
- ТЖЫҰ (ОСДЖ) - Темір жолдар арасындағы ынтымақтастық ұйымы;
- ААҚЖ (САИС) - арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарының жүйесі;
- ТАЖМ - Трансазиялық темір жол магистралі;
- КЛК - көліктік-логистикалық кешен;
- КЛО - көліктік-логистикалық орталық;
- ТХКБ (ТМТМ) - Транскаспий халықаралық көлік бағыты;
- ТРАСЕКА - Еуропа – Кавказ - Азия көлік дәлізі (Transport Corridor Europe - Caucasus Asia).