

Айдарханова К.Н.,
Рахметолдина А.К.

**Қазақстан Республикасының
көліктік-транзиттік
инфрақұрылымның
даму мәселелері**

Мақалада Қазақстанның көліктік-транзиттік жүйесінің дамуының негізгі бағыттары қарастырылады. Халықаралық тасымалдың әлемдік тәжірибесінің көрсетуінше, көлік бағыттарының бәсекеге қабілеттілігін арттыру техникалық және құқықтық мәселелерді шешуге ғана келіп тірелмейді. Ең маңызды, мәселені шешуші мәнге ие, ол экономикалық және ұйымдастырушылық сипаттағы физикалық емес кедергілерді алып тастау, яғни олар: бірегей тарифтік саясаттың болмауы, салық салу саясаты, автокөлік жолдарындағы алымдар, тасымалды ұйымдастыру мен басқаруда заманауи технологиялардың жеткілікті мөлшерде қолданылмауы, шекара арқылы жүктерді тасымалдаудың жетілмегендігі және қызметтердің өзара әрекетсіздігі.

Түйін сөздер: көлік, транзит, тасымал, логистика.

Aydarhanova K.N.,
Rahmetoldina A.K.

**To a question of development
of Transport and transit
infrastructure in the Republic of
Kazakhstan**

In article the main directions of development of transport and transit system of Kazakhstan are considered. The world practice of international transport testifies that ensuring competitiveness of transport routes far isn't settled by the solution of technical and legal problems. The major, purely crucial importance has elimination of other not physical obstacles of organizational and economic character, such as: lack of the coordinated uniform tariff policy, policy of collection of taxes and collecting on automobile corridors, insufficient application of modern transport technologies on the organization and management of transportation process, imperfection of technology of the admission of freights through boundary transitions and lack of an accurate agreement of the services providing boundary operations, etc.

Key words: transport, transit, transportations, logistics.

Айдарханова К.Н.,
Рахметолдина А.К.

**К вопросу о развитии
транспортно-транзитной
инфраструктуры
в Республике Казахстан**

В статье рассматриваются основные направления развития транспортно-транзитной системы Казахстана. Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов далеко не исчерпывается решением технических и правовых проблем. Важнейшее и решающее значение имеет устранение других нефизических препятствий организационного и экономического характера, таких как: отсутствие согласованной единой тарифной политики, политики взимания налогов и сборов на автомобильных коридорах, недостаточное применение современных транспортных технологий по организации и управлению перевозочным процессом, несовершенство технологии пропуска грузов через пограничные переходы и отсутствие четкой взаимоувязки служб, обеспечивающих пограничные операции и т.п.

Ключевые слова: транспорт, транзит, перевозки, логистика.

**ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
КӨЛІКТІК-ТРАНЗИТТІК
ИНФРАҚҰРЫЛЫМНЫҢ
ДАМУ МӘСЕЛелЕРІ**

Еуразия континентінің дәл ортасында, Еуропа, Шығыс және Оңтүстік-шығыс Азия секілді нарығы шапшаң дамушы алпауыт мемлекеттер арасынан қоныс тепкен Қазақстан экономикасы негізінен мемлекеттің жоғары тасымалдау мүмкіншіліктеріне қатысты болып табылады. Ұлттық көлік жүйесінің дамуына еліміздің үлкен территориясы, халықтың орналасу тығыздығының аздығы (орта есеппен кв.м. 6 адам), шикізат және өндіріс ресурстарының көптеп шоғырлануы маңызды рөл атқаруда.

ҚР Президенті – Ұлт басшысы Нұрсұлтан Назарбаев өзінің «Қазақстан-2050» жоспары» Жаңа саяси бағыт халыққа жолдауында Қазақстан халқы тасымалдау потенциалын дамыту керектігін атап өтті. Сонымен қатар, Ұлт басшысы 2020 жылға қарай Қазақстан арқылы өтетін транзиттік тасымал көлемі екі есеге жоғарылайды, ал 2050 жылға қарай бұл көлем 10 есеге өсуі ықтимал екендігін айтты.

Мемлекет арасында біз еліміздің халық аз қоныс тепкен, алыс аудандарын өмірлік және экономикалық маңызды инфрақұрылым объектілерімен қамтуға бағытталған «өнеркәсіптік орталықтар» құрауымыз қажет. Ол үшін көлік жүйесінің озық инфрақұрылымын қамтамасыз ету керек [1].

Айта кетерлік жай, аналитикалық орталықтардың бағалауы бойынша, Оңтүстік-шығыс және шығыс Азия – Еуропа бағытындағы транзиттік ағымдар 330-400 млрд. АҚШ долларына бағаланады, оның 20%-ға жуық көлемі Ресей Федерациясы және Қазақстан территориясы арқылы өтуі тиіс. Бірақ алуан түрлі себептерге байланысты Қазақстан бұл мүмкіншіліктің 10%-дан кем көлемін пайдалануда. Ішкі тасымал көлемі қазіргі таңда 1,1 млрд. АҚШ долларын құрайды, ол 2015 жылы 2,6 млрд. АҚШ долларына өсуі мүмкін (45,6% индикативтік жоспарға сай экономиканың тұрақты дамуына сәйкес). Сенімді, әрі тиімді еуразиялық көлік маршруттарын құрау мәселелері сауда-экономикалық және мәдени байланыстардың кеңеюі мен халықаралық интеграциялану, глобализация үрдістерінің шапшаң дамуы аясында ерекше көкейкестілікке ие болып отыр.

Жалпы алғанда, Еуразиялық транзит идеясы көне тарихи мағынаға ие (мысалы, «Ұлы жібек жолы»), сонымен қатар Қазақстан территориясы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің дамуы біз үшін маңызды болып табылатын үш бағытта дамиды: Ре-

сей, Еуропа мен Балтия елдері, Қытай, Жапония және Оңтүстік-шығыс Азия елдері, Орталық Азия мен Кавказ мемлекеттері, Иран және Түркия.

Көрсетілген әрбір бағытта орныққан жер, су және ауа магистральдары кешенінен құралған халықаралық көлік дәліздері бар. Халықаралық көлік дәліздері жүк тасымалын жақсарту және дамытумен қатар, жолаушыларды халықаралық бағыттарда да тасымалдауға арналған. Халықаралық көлік дәліздері дегеніміз негізінен халықаралық мағынаға ие, әртүрлі мемлекеттерді байланыстырушы, жолаушылар мен жүк тасымалын қамтамасыз етуші түрлі көлік түрлері мен сәйкес техникалық қамтылған көлік байланысы магистральдарының тұтастығы.

Екі шапшаң дамып келе жатқан континент мемлекеттері арасында халықаралық транзит жүктерін тасымалдауды қамтамасыз етуге бағытталған халықаралық экономикалық одақтың аймағы мен халықаралық көлік дәлізі жүйесі құрамына кіретін көлік байланыстарына қолайлы шарт жасауға ерекше назар аударылады. Айта кетерлік жай, бұл үрдісте Қазақстанның белсенді атсалысуы оның территориясында халықаралық тасымалға арналған заманауи нормативтік құқықтық базаның құрылуы мен қызмет етуші байланыс жүйесін дамытуға бағытталған мақсатты мемлекеттік саясатқа негізделген техникалық жабдықталған көлік кешенінің болуы.

Сонымен қатар, Еуразиялық континентте экономиканың дамуының объективтік шарттары Қазақстан арқылы өтетін транзиттің көлемінің өсуіне және Еуропа мен Азия арасындағы тауар тасымалының көлемінің артуына әкеледі. Сонымен қатар, Қазақстан территориясы арқылы мемлекеттік классификациялану құрамына кіретін еуразиялық негізгі маршрут өтеді. Транзиттік тасымал көлемі қазіргі таңда тұрақсыз және төмендеу тенденциясына ие.

Халықаралық тасымалдың халықаралық тәжірибесінің көрсетуіне сай бәсекеге қабілетті көлік маршруты техникалық және құқықтық мәселелерді шешумен ғана шектеліп қалмайды. Бұл ұйымдастырушылық және экономикалық сипаттағы өзге де физикалық емес кедергілерді жою үшін маңызды болып табылады, оның негізгілері:

1. Қазақстан арқылы өтетін трансқұрылықтық бағыттыр бойынша тасымалдау саясатын жетілдіруде халықаралық деңгейдегі келісімдердің болмауы бәсекеге қабілеттілікке айтарлықтай кедергі келтіруі.

2. Бағыт шекарасындағы транзиттік тасымалдарды жүзеге асыруда келісілген бірегей тарифтік саясаттың болмауы.

3. Тасымалдау процесін ұйымдастыру және басқару бойынша транзиттік қазіргі заманғы көліктік технологияларды енгізуді жеткіліксіз пайдалану.

4. Тауарларды тасымалдау технологиясы жетілдірілмегендігіне байланысты шекаралық өткелдерде және шекаралық операцияларды қамтамасыз ететін айқын өзара қызметтердің болмауына әкеліп соғады.

5. Көліктің барлық түрлерінің транзиттік жүк тасымалының мемлекеттік статистиканың болмауы (темір жол ведомстволық статистикасын қоспағанда), республиканың транзиттік потенциалын тұрақты тиімді пайдалануға, бағалауға және талдауға мүмкіндік бермейді.

6. Қазақстанның көлік дәліздері, сондай-ақ баламалы бағыттар арқылы транзиттік тасымалдау кезінде отандық транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігі арттыру үшін жұмыстар және республикалық көлік магистралы арқылы қосымша жүк тасымалын тартуды дер кезінде жүзеге асыруға қажетті мониторингтің жүргізілмеуі.

7. Бәсекеге қабілетті басқару шешімдерін, транзит және кеден рәсімдерін жеңілдету саласында жедел ақпарат алмасуды дамытуға ведомстволарлық үйлестірудің болмауы кедергі болып отыр.

8. Қазақстан Республикасының аумағынан транзитпен шетелдік тасымалдаушылардың жолында физикалық және табиғи бөгеттер туралы уақтылы ағымдағы ақпараттың болмауы, Қазақстанның транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға ықпал ететін және шетелдік тасымалдаушылардың өз тартымдылығын азайту ғана емес, олардың уақтылы түзету үшін елеулі кедергі болып табылады.

9. Республиканың транзиттік әлеуетін тиімді пайдалану, дамыту және жетілдіру жөніндегі дәйекті мемлекеттік саясатты жүзеге асыру үшін жауапты органның болмауы [2, 77 б.].

Қазақстан Республикасының көлік жүйесін реформалау мақсатында [3] Қазақстан Республикасының Көлік стратегиясын қабылдады.

Стратегия мақсаты толық экономиканың көлік қызмет көрсетулеріне және халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникациялық кешенін дамыту болып табылады.

Берілген мақсатқа сүйене отырып, ұзақ мерзімді көлік жүйесіне сәйкес әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына байланысты мемлекеттік стратегиялық міндеттері анықталды:

– барынша көлік үрдістерінің тиімділігі мен мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру арқылы отандық, транзит және экспорттық-импорттық трафиктің соңғы өнімінің құнын тасымалдау компонентінің төмендеуіне қол жеткізу, сондай-ақ қазіргі заманғы технологияларды қолдану мен көлік және транзиттік әлеуетін тиімді жүзеге асыруды арттыру;

– бірыңғай экономикалық кеңістік және аймақаралық қарым-қатынастарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту және тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз ету деңгейінде көлікке қолжетімділігін қамтамасыз етуді нығайту;

– инновациялық технологиялар мен инфрақұрылымды кластерлік дамыту арқылы Қазақстанның көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

– көлік үрдістерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік секторында апаттар санын және ауырлығын азайту;

– халықаралық стандарттарға сай экологиялық стандарттарды белгілеу және олардың орындалуын қадағалау мақсатты мемлекеттік саясат есебінен энергия ресурстарын ұтымсыз пайдалануға экологиялық қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

– көлік секторында қолайлы инвестициялық ахуал жасау [3].

Қазақстанның көлік жүйесін дамытуға қатысты мемлекеттік саясаттың жоғарыда анықталған стратегиялық міндеттерін ескере отырып мынадай негізгі қағидаттарға негізделеді:

1) *көлік қызметтері және көлік инфрақұрылымы қолжетімді болуы тиіс.* Көліктік қызмет көрсету құны кедей мен мүгедектерге, оның

ішінде Қазақстан азаматтарының табыс деңгейіне өлшемдес болуы тиіс;

2) *көлік адам өмірі мен денсаулығына қауіпсіз болуға тиіс.* Көліктің жоғары технологиялық және экологиялық қауіп көзі ретінде әсері барынша төмен деңгейде сақталуы тиіс. Көлік апаттарының көлемін төмендету және көліктің қоршаған ортаға зиянды әсерін төмендету көлік жүйесінің дамуының саяси басымдықтарының бірі болып табылуы қажет;

3) *көлік тұтастай экономиканың кешенді жүйесі мен жеке салалары аясында дамыту қажет.* Жеке көлік секторлары көлік жүйесінің бірыңғай құрылымында дамыған болуы тиіс. Көлік және көлік инфрақұрылымын дамыту өндіргіш күштері мен аумақтық даму ұзақ мерзімді бағдарламаларына байланысты болуы қажет;

4) *көлік инфрақұрылымын дамыту және көлік қызметтері барынша өзін-өзі қамтитын болуы тиіс.*

Транзиттік трафикті қоса алғанда, көлік инфрақұрылымын пайдаланушыларға, тікелей және жанама алымдар ең жоғары дәрежеде оның техникалық қызмет көрсетуі және жөндеу құнын өтеуге тиіс, сондай-ақ негізгі капиталға инвестициялар үлесін қосуы қажет. Көліктік қызмет көрсету құны толық көлемде көлік қызметін пайдаланушылар есесінен қамтылуы тиіс, тек мемлекетпен кепілдірілген көліктік қызметтердің ең төменгі деңгейін есептемегенде;

5) *Мемлекет қызметі көлік саясатын жасап шығару, реттеу және қаржыландыруға бағытталуы тиіс.* Мемлекет кәсіпорындарының ұсынатын көліктік қызметтерін ұсынуы минималді көрсеткішке ие болуы қажет.

Әдебиеттер

- 1 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 14 декабря 2012 г. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства // официальный сайт Президента Республики Казахстан. – Астана, Акорда, 2012 г.
- 2 Ермаков В. Казахстан в современном мире. – Издание 4-е. – Алматы: ИД «Жибек Жолы», 2007. – 208 с.
- 3 Указ Президента РК от 11 апреля 2006 г. № 86 «О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» // www.customs-review.kz.

References

- 1 Poclanie Prezidenta Respubliki Kazaxctan N. Nazarbaeva narodu Kazaxctana ot 14 dekabnja 2012 g. Cstrategija «Kazaxctan-2050». Novyj političeckij kurs soctojavshegocja gocudarctva // oficial'nyj cajt Prezidenta Respubliki Kazaxctan. – Actana, Akorda, 2012 g.
- 2 Ermakov V. Kazahstan v sovremennom mire.– Izdanie 4-e.- Алматы: ID «Zhibek Zholy», 2007. – 208 s.
- 3 Ukaz Prezidenta RK ot 11 aprelja 2006 g. № 86 «O transportnoj strategii Respubliki Kazahstan do 2015 goda» // www.customs-review.kz.