

И.П. Стеценко¹, А.Б. Тасмаганбетов², С.Ж. Тасмаганбетова²

¹Балтық халықаралық академиясы, Рига, Латвия;

²Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік мемлекеттік университеті, Қазақстан
(E-mail: aslandelo@mail.ru)

Қазақстан Республикасында халықаралық теміржол тасымалдарын ұйымдастыруды талдау

Қазіргі таңда Қазақстан Республикасы мен әлемде көліктік инновациялық жобаларды іске асыруды көп назарға аударылуда, әсіресе әлемде іске асырылып, орын алып жатқан «Жібек жолының» экономикалық белдеуі», «Батыс Еуропа — Батыс Қытай», блок-поезд «Silk Wind (Жібек желі)», «Хоргос-Шығыс қақпасы» АЭЗ, шекаралық ынтымақтастық қазақстандық-қытай халықаралық орталығы, «Rail Air» халықаралық тасымалы сияқты көліктік-логистикалық жобалар Қазақстан Республикасына тікелей қатысы бар. Мақалада Қазақстан Республикасындағы халықаралық теміржол тасымалдарын ұйымдастыру талдауы жасалған. Сонымен бірге мақалада Қазақстан Республикасында теміржол тасымалы арқылы экспорт пен импортқа шығарылатын негізгі тауарлар — көмір, кара және түсті кендер, шикі мұнай және мұнай өнімдері, химия және минералды тыңайтқыштар, құрылыс материалдары, ұн мен астықтың саудасының статистикасы келтіріліп, бағасы берілді. Қазақстанның көршілес және серіктес мемлекеттермен халықаралық көліктік стратегиясын таңдаудың әлеуметтік-экономикалық алғышарттары, бағыттары және күтілетін нәтижелері қарастырылды, оның негізгі принциптері қозғалды. Берілген стратегияны қабылдау мақсаттары, стратегияға қатысушылар үшін артықшылықтар бағаланады. Көліктік-логистикалық саласында Қазақстанның сыртқы саудалық қатынастардың болашағы қарастырылды. Мемлекеттер арасындағы экономикалық серіктестіктің мақсаттылығы және дамуы туралы қорытынды шығарылды.

Кілт сөздер: көлік, тасымалдау, көлік жүйесі, көлік инфрақұрылымы, теміржол, жүк, жолаушы, көлік дәлізі, инвестиция, теміржол желісі.

I Мәселе өзектілігі

Қазіргі таңда Қазақстан Республикасы мен әлемде инновациялық жобаларды іске асыру үшін көп назар аударылуда. Қазақстандағы іске асырылып жатқан, өзекті әрі негізгі инновациялық жоба — Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту және ықпалдастыру. Бұл инновациялық жобаның негізгі мақсаты — Қазақстанның заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның әлемдік көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету және транзиттік әлеуетін іске асыру, бұл теміржол көлік саласын қарқынды дамытуды көздейді.

Теміржол көлігі Қазақстан Республикасын дамытуда маңызды рөл атқарып, негізінен жолаушылар тасымалын атқару арқылы көлік жүйесінің негізі болып табылады.

Көлік жүйесінің ажырамас бөлігі болып табылатын теміржол көлік инфрақұрылымының халықаралық және транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру көлікті дамыту саласындағы мемлекеттік саясаттың маңызды құрамдас бөлігі болып табылады [1].

Теміржол көлігі қызметінде жүргізілген құрылымдық қайта құрулар көлік қызметтерінің бәсекелі нарығын қалыптастыру мен дамыту үшін негіз және қажетті алғышарттар жасады. Тасымалдау қызметін қызмет көрсетуден бөлу және магистралдық желіні ұстау жолаушылар мен жүктер тасымалдары жөніндегі қызметтер ұсынуды бәсекелі ортаның қалыптасу мүмкіндігін болжайды. Локомотивтік тартқышты және жүк вагондарын беру жөніндегі қызметтер де бәсекелі секторға бөлінген.

II Соңғы зерттеулер мен мақалалардың талдауы

Халықаралық ынтымақтастықты кеңейту, кірігу процестерін тереңдету және халықаралық сауда көлемін ұлғайту мемлекетаралық экономикалық және мәдени байланыстарды қамтамасыз етуге қатысты транзиттік жүк және жолаушылар ағындарын кедергісіз өткізуге қолайлы жағдайларды талап етеді.

Транзиттік тасымалдардың өсуі ұлттық көлік жүйелерінің тасу мүмкіндіктерінің резервтерін пайдалану тиімділігін арттырады, олардың ұдайы өндірісі мен жетілдірілуін ынталандырады.

Транзиттік тасымалдардың өсуінің нәтижесі едәуір капитал салусыз бюджеттік түсімдердің, көлік ұйымдары кірістерінің ұлғаюы және, тиісінше, олардың тиімді дамуы бола алады [2].

Көліктік транзит, барлық елдерді қамтыған біріздендірудің ғаламдық процестері жағдайында қазіргі тұрақты дамып келе жатқан әлемде өзінің алдына нақты стратегиялық орын табу мақсаттарын қоятын әрбір мемлекеттің геосаяси мақсаттарымен орынды үйлеседі. Тауарлар мен қызметтер көрсетудің, капиталдар мен адамдардың ағындары, коммуникациялар мен ақпараттың ғаламдық жүйелері, халықаралық экономикалық және қаржылық ұйымдар мен корпорациялардың іс-қимылдары, ұлттық экономиканың барлығы сырт қалусыз көп не аз дәрежеде осыған қосылған ғаламдық экономиканың тінін құрды [3].

Қазірдің өзінде талдаушылар көліктің дамуы мен Интернет бойынша сауданың (электрондық сауда), демографиялық динамика мен сұраныс пен ұсыныстың, өндіріс пен тұтынудың даму динамикасы арасындағы өзара байланысты зерттей отырып, тауар ағындарының құрлықпен және сумен қозғалыс бағыттарының көліктік шығасыларын егжей-тегжейлі есептеуде. Инфрақұрылымның басты салаларының бірі болып табылатын көлік қызметі Л.А. Бимендиева, А.М. Бержанова, Д.М. Үсіпбаев, Л.А. Ибрагимов, В.П. Федько, Н.Г. Федько және тағы басқа ғалымдардың еңбектерінде орын алған [4].

Үлкен көлік әлеуетіне ие елдер мен аймақтардың саяси дамуын талдау мен болжауға ерекше көңіл бөлінуде. Әлемдік экономиканың дамуын болжамдық бағалау негізгі қаржылық және тауарлық ағындар осы жүзжылдықтың басында АҚШ — Еуропа — Оңтүстік-Шығыс Азия және Қытай үшбұрышында шоғырланатынын көрсетеді. Және Қазақстанның маңызды міндеті — Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттік көпір болып табылатын ел ретінде өзінің тиімді географиялық орналасуын толық көлемде іске асыру.

III Зерттеудің негізгі нәтижелері

Қазақстан көлігі республика халық шаруашылығының салалық кешендерінің қалыптасуын ескере отырып дамытылған, ол экономика салалары мен өндіріс түрлерінің ғана емес, аумақтық кешендердің де өзара байланысын қамтамасыз етеді.

Көліктің барлық түрлері республикада өткен ғасырдың 70–80-жж. неғұрлым серпінді қарқынмен дамыды. 90-жылдары ТМД елдерінде басталған экономикалық құлдырау көліктің барлық түрлерінде тасымал көлемінің жалпы төмендеуіне соқтырды. Тасымал көлемінің тұрақталып, өсуі 1999 жылдың аяғынан басталды [5].

Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің мәліметіне сәйкес, көліктің барлық түріндегі жүк айналымында темір жол көлігінің үлесі 56,9 % құрады; құбыр өткізгіш көлігі — 27; автомобиль — 16; әуе — 0,02 және өзен көлігі — 0,02 %.

Қазақстанда теміржол барлық жүк тасымалы айналымының 68 %, ал жолаушы тасымалының 32 % қамтамасыз етуде. Қазақстан темір жолының ұзындығы 15 мың км-ден асады. Қазақстанның темір жол жүйесін көршілес елдермен 16 темір жол торабы байланыстырады (11-і Ресеймен, 2 — Өзбекстанмен, 1 — Қырғызстанмен, 2 — Қытаймен). Қазақстан мен Ресейдің темір жол жүйелері бір-бірімен тығыз байланысты. Қазақстанның автокөлік тас жолдарының ұзындығы 96 мың км-ден асады.

Қазақстанның теміржол кешені проблемалар және тепе-теңдік мәселелерінің бар екендігіне қарамастан, аймақтық экономиканың және тұтастай Қазақстан дамуының жағдайына байланысты сенімді құрылымы болып табылады. Перспективалы экономиканың жаһандануы түрлі тауарлардың Қазақстан арқылы транзиттік тасымалдау өсуі және халықаралық сауда ауқымында өсуі әріптес елдердің көлік бизнесі үшін халықаралық талаптарға сәйкес өз қызметін ұйымдастыруды, бұл шын мәнінде саланы дамыту бойынша сандық және сапалық өзгерістерді талап етеді.

«Қазақстан темір жолы АҚ ҰК» «Самұрық — Қазына» Қоры активтерінің құрамына енетін ірі мемлекеттік маңызды көліктік-логистикалық холдинг болып табылады [6].

Қазақстан Республикасының теміржол желісі теміржол арасында ұзындық, техникалық жабдықтау және тасымалдау жұмыстары бойынша үшінші орында ТМД желілері жаңа егеменді мемлекеттің құзырына жатады. 1997 ж. 31 қаңтарда Қазақстан Үкіметі «Қазақстан темір жолы» Республикалық мемлекеттік кәсіпорнын құру туралы шешім қабылдады, ал, 2002 ж. 15 наурыздан бастап «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ болып аталды.

ҚТЖ қуаттарының негізгі құралдарының күнсыздануы 50 % құрады, бұл шамамен 52 % құрады, оның ішінде ҚТЖ 94 млн АҚШ долл. инвестициялады [7].

ҚТЖ-ның 2015-2019 жылдарға арналған Қайта құрылымдау жоспарына сәйкес жолдарды жаңғыртуға 403,8 млн АҚШ долларын инвестициялау көзделіп отыр, оның шамамен 800 млн долл. негізгі жолды жаңғыртуға, Астана мен Алматы арасындағы теміржол желісін модернизациялауға шамамен \$66,0 млн, 80,0 млн долл. жуық инвестиция ЕҚҚД қарыз қаражатын ішінара қаржыландыратын трассалық-техникалық жабдықтарға жұмсалады, 173,0 млн АҚШ долл. коммуникацияларды жақсарту және 69,0 млн жаңа теміржол желісін электрлендіруге жұмсалады [8].

Соңғы жылдары ҚТЖ теміржол желісінде әртүрлі жүктер тасымалданды, тасымалданған жүктердің 80 %-дан астамы көмір, қара және түсті кендер, шикі мұнай және мұнай өнімдері, химия және минералды тыңайтқыштар, құрылыс материалдары мен астық болды.

1-кестеде жүк көлемінің жалпы жіктелуі және олардың құрылымы көрсетілген (тауарлардың транзиті мен импортын есепке алмағанда).

1 - кесте

Тасымалданатын жүктің көлемі мен құрамдастары

Жүк түрі	Млн т 31.12.14 ж.	Барлығы, %	Ұлғайды н/е кеміді, 2014–2015 жж., %	Млн т 2015 ж.	Барлығы, %	Ұлғайды н/е кеміді, 2015–2016 жж., %	Млн т 2016 ж.	Барлығы, %
Көмір	68,4	52,7	(14,8 %)	58,3	47,0	28,6	74,1	47,4
Мұнай және мұнай өнімдері	14,3	11,0	6,5	15,3	12,3	20,9	17,7	11,3
Темір руда	12,0	9,2	10,4	13,4	10,8	39,6	19,2	12,3
Түсті металл	9,1	7,0	6,2	9,7	7,8	16,5	10,2	6,5
Қара металл	3,4	2,6	17,1	4,1	3,3	19,5	4,7	3,0
Химиялық және минералдық тыңайтқыш	1,0	0,8	23,1	1,3	1,0	(30,7 %)	0,8	0,5
Құрылыс материал	7,0	5,4	20,0	5,6	4,5	37,5	7,6	4,9
Цемент	0,5	0,4	28,6	0,7	0,6	42,9	1,0	0,6
Астық	4,5	3,5	6,3	4,8	3,9	50,0	7,2	4,6
Басқа жүктер	9,7	7,5	11,0	10,9	8,8	24,8	13,8	8,8
Барлығы	129,9	100,0	(4,5)	124,0	100,0	28,1	158,8	100,0

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

2014 ж-дан 2016 ж-ға дейінгі кезеңде өндірістің жалпы өсімі 17,41 % және Қазақстандағы экспорттың 25,3 % өсуі аясында ҚТЖ-ның жүк өңдеу көлемі 2014 ж. 129,9 млн т-дан 2015 ж. 124,0 млн т-ға дейін қысқарды, бірақ 2016 ж. 158,8 млн т-ға дейін өсті. Үш жылдағы жалпы өсім 22,2 %-ды құрады. Экспортқа деген сұраныс 2015 жылдың соңғы тоқсанында айтарлықтай жақсарды, ал 2016 ж. жүктеменің жалпы өсуі 2015 ж. салыстырғанда 28,1 %-ға өсті.

Мұнай мен мұнай өнімдері жүк тиеу санатының екінші санатына жатады. 2014 және 2015 жж. жүк және 2016 ж. үшінші санат бойынша, 11,0 %, жүктің жалпы көлемінің 12,3 және 11,6 % құрады. Мұнай мен мұнай өнімдерінің көлемі 2015 ж. 14,5 млн т-дан 15,3 млн т-ға дейін өсті және 2016 ж. 18,5 млн т-ны құрады, 2015 ж. жылдық өсім 6,5 % құрады және 2016 ж. 20,9 % болды. Мұнай мен мұнай өнімдерін тиеу көлемінің өсуі осы кезеңде Қазақстанда мұнай өндіру деңгейінің артуымен түсіндіріледі, бұл мұнай мен мұнай өнімдерінің экспортының артуына әкелді.

ҚТЖ жеткізетін басқа жүктердің ішінен тек химиялық және минералды тыңайтқыштар 2016 ж. 31 желтоқсандағы жағдай бойынша төмендеп, 2015 ж. 1,3 млн т-ға, немесе 30,7 %-ға, төмендеді. 2016 ж. 0,9 млн т-ға дейін жеткен. Барлық басқа жүк түрлері бойынша көлем 2016 ж. 2015 ж. салыстырғанда тұрақты өсуді көрсетті. Мысалға, 2008 ж. Ресейде дағдарыс болғаннан кейін және Қазақстан мен көршілес елдердің экономикалық қалпына келуі нәтижесінде темір рудасының жүктемесі 2009 ж. 12,0 млн т-дан 2014 ж. 13,4 млн т-ға дейін және 2015 ж. 18,7 млн т-ға дейін өсті. Үш жыл ішінде 2015 ж. 31 желтоқсандағы жағдай бойынша 2014 және 2015 жж. өсім тиісінше

10,4 және 39,6 % болды. Қара металдардың тиеу көлемі де өсті. ҚТЖ 2013 ж. 3,4 млн т қара металдар, 2014 ж. 4,1 млн т және 2015 ж. 4,9 млн т жүктеді. 2014 және 2015 жж. бұл өсім тиісінше 17,1 % және 19,5 % құрады. 2016 ж. ҚТЖ жүк жөнелтудің жалпы көлемінің 56,3 % -ы Қазақстанда ішкі тұтынуға, ал қалған 43,7 % — экспортқа арналды. Атап айтқанда, ағымдағы жылы ішкі тұтынуға 61,9 % көмір, 32,6 % мұнай және мұнай өнімдері, кен орнының 61,0 %, құрылыс материалдарының 86,4 %, цементтің 100 % және астық және астық өнімдерінің 293 % тиелген.

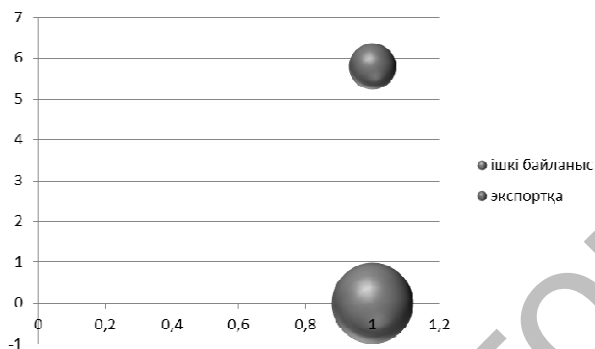
Астық пен ұнды жөнелту 800 мың т-ға артты. 2017 ж. 29 желтоқсанында «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жаңа астықты, астық тасымалдауды қамтамасыз ету бойынша баспасөз мәслихатын өткізді. 2017 ж. 8,9 млн т астық (оның 3,1 млн т — ішкі байланысында, экспортқа — 5,8 млн т), 3,2 млн т ұн болды (оның 0,8 млн т — ішкі байланысында, экспортқа — 2,4 млн т). Бұл 2-кесте және 1,2-суреттерде көрсетілген.

2 - к е с т е

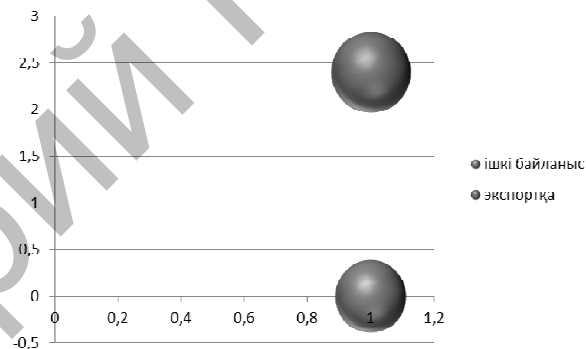
2017 жылы теміржол көлігімен тасымалданған астық пен ұн үлесі, млн т

Тасымалданған тауар түрі	Барлығы	Ішкі байланысқа	Экспортқа
Астық	8,9	3,1	5,8
Ұн	3,2	0,8	2,4

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.



1-сурет 2017 жылда тасымалданған астық үлесі



2-сурет 2017 жылда тасымалданған ұн үлесі

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Астық бойынша 2017 ж. астықты тиеу және астықты өңдеу көлемі 13,5 млн тоннаны құрайды, бұл өткен жылғы деңгейден 6,3 % жоғары. 2016 ж. салыстырғанда 2017 ж. астық эквивалентінің өсімі 805 мың т құрады, оның ішінде экспортқа — 547 мың т.

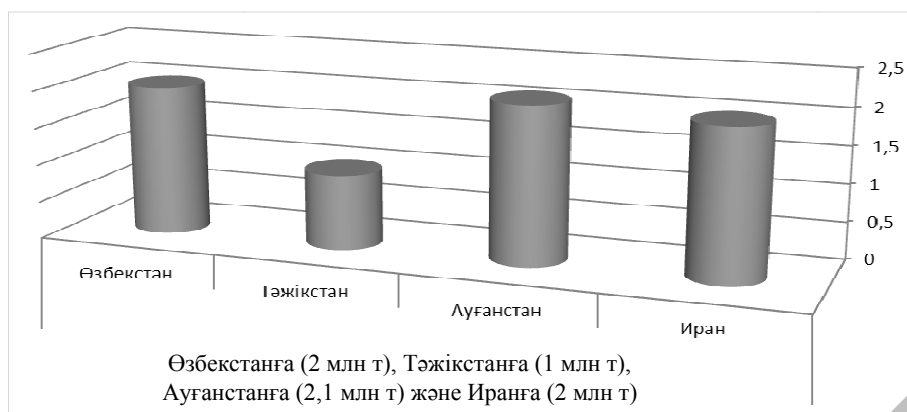
2017 ж. қазақстандық астық пен ұн сату үшін нарықтардың дәстүрлі географиясы сақталды. Яғни Өзбекстанға (2 млн т), Тәжікстанға (1 млн т), Ауғанстанға (2,1 млн т) және Иранға (2 млн т) жеткізілді (3-кесте, 3-сур.).

3 - к е с т е

**2017 жылы Қазақстандық астық пен ұнның
Орта Азия мемлекеттеріне тасымалданған көлемі, млн т**

Мемлекеттер	Өзбекстан	Тәжікстан	Ауғанстан	Иран
Тауар көлемі	2	1	2,1	2

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.



3-сурет. 2017 жылғы қазақстандық астық пен ұн тасымалдануы

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Осы елдердің астық эквиваленті бағыты бойынша тасымалдау көлемі 364 мың т-ға артты. Тасымалдау Өзбекстанға — 7%, Иранға — 26, Ауғанстанға — 6% дейін ұлғайды. Тасымалдау көлемінің негізгі өсуі ағымдағы жылдың қараша-желтоқсан айларында орын алды.

Сонымен қатар Иран бағытында, дәнді дақылдардың тасымалданған номенклатурасының құрылымы өзгерді: арпа тасымалдау көлемі 63%-ға өсті (324 тыс. т), Орта Азия рыноктарына қайта бағытталатын, бидайды тасымалдау 185 мың т-ға кеміді. Бұл маусымның негізгі ерекшелігі болып Ресей мен Украинада рекордтық өнімнің жиналуы болып табылады. Бұл фактор Қазақстанның көлік және астық нарығына үлкен әсерін тигізді.

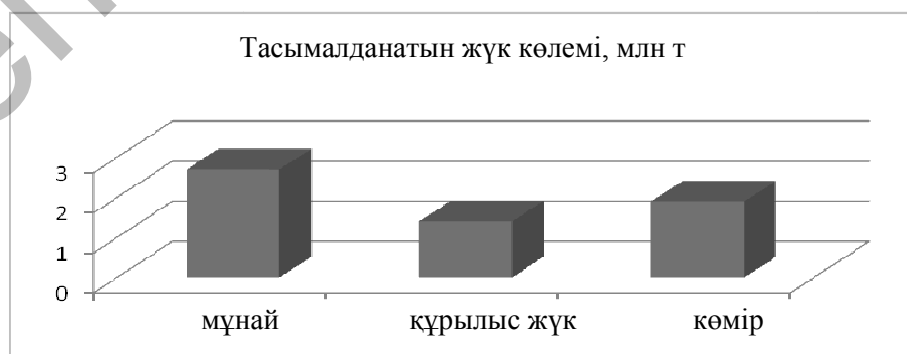
Ресеймен шекаралас аумақтарда сатып алу бағасының айырмашылығына байланысты, Қазақстанға үлкен астық ағымы болды, кейіннен олар Орталық Азия елдеріне қайта бағытталды. Нәтижесінде астықты экспортқа деген сұраныс өсті, бұл, өз кезегінде, Орталық Азия аймағының инфрақұрылымдық әлеуетін азайтты.

Сонымен бірге Өзбекстанның ұнға және Ауғанстанға экспорттауға арналған астық қорын жинау бойынша жүргізіп отырған саясаты, нарықта шамадан тыс жабдықтауды және Орталық Азиядағы көлік инфрақұрылымына қысым жасайды.

Жұмыстың қорытындысы бойынша 2016 жылы жүктеме 1 205,8 млн т-ны (тәулігіне 3 303,5 мың т) құрады, бұл 2009 жылмен салыстырғанда 97,6 млн т-ға, немесе 8,8%-ға артық. Көптеген жағдайларда жоғары жүктеме жүктеменің төменгі базалық құнынан туындады.

Келесі жүктің топтары үшін 2016 жылғы деңгейге қатысты жүктің максималды өсуіне қолжеткізілді:

- мұнайға — 2,7 млн т, немесе 10,8%-ға;
- құрылыс жүк — 1,4 млн т, немесе 11,2%;
- көмір — 1,9 млн т, немесе 3,9% (4-сур.).



4-сурет. Тасымалданатын жүк көлемі

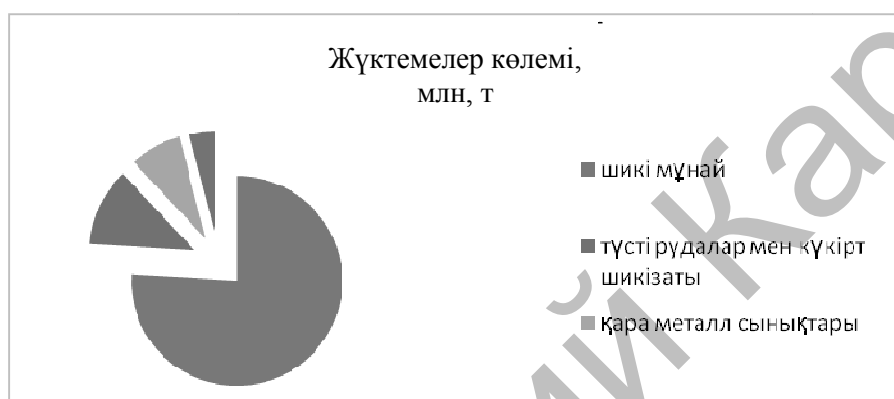
Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Жүктің жалпы көлемінде мұнай тасымалының үлесі 0,4%-ға (2015 ж. 20,6%-дан 2016 ж. 21,0%-ға), қара металдарға — 0,2%-ға (2015 ж. 5,8% 6,0%-ке 2016 ж.) және тыңайтқыштар — 0,3%-ға (2015 ж. 3,5%-дан 2016 ж. 3,8%-ға дейін). Сонымен бірге көмір, темір рудасы, ағаш және астықтың үлесі 1,1%-ға төмендеді; 0,2; 0,3 және 0,5%.

Факторлық сараптама көрсеткендей, теміржол желісі арқылы жүкті 2016 ж. 9,6 млн т-ға дейін ұлғайтумен өндіріс көлемінің ұлғаюы нәтижесінде жүктеменің артуы 9,7 млн т-ны құрады.

Сонымен қатар белгілі бір жүк топтары үшін теміржол көлігінің әлеуетті жүк базасын пайдалану жақсарды, бұл олардың жүктемесінің өсуіне ықпал етті. Атап айтқанда:

- шикі мұнай — 1,9 млн т;
- түсті рудалар мен күкірт шикізаты — 0,3 млн т;
- қара металл сынықтары — 0,2 млн т;
- өнеркәсіптік шикізат және құю материалдары — 0,1 млн т (5-сур.).



5-сурет. Жүктемелер көлемі

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Сонымен қатар көмір, темір рудасы, дизель отыны, тыңайтқыштар, ағаштан жасалған жүк, құрылыс жүктері және басқа да көптеген жүктерді пайдалана отырып, жүк базасын пайдалану нашарлады, бұл тауарлардың осы топтарын жүктеуді шектеу факторы болды.

2016 ж. соңында Қазақстандағы жүк айналымы 6,9%-ға артты. 2016 ж. теміржол көлігінің жүк айналымы 25,8 млрд т-км құрады (2015 ж. деңгейге қарағанда + 10,1%). Бос тұрған мемлекетте жалға берілетін басқа иелердің вагондарының жүгірілуін есептемегенде, жүк айналымы + 7,8% артты және 20,3 млрд т-ны құрады.

Төмендегі 4-кестеде 2014–2016 жж. отандық экспорт-импорттық жеткізілімдер көлемінің жіктелуі көрсетілген. Осы сандарды талдай отырып, соңғы үш жыл ішінде жүк көлемінің артуы байқалады.

4 - к е с т е

Тасымалданған жүктің экспорт–импорт көлемі, млн т

Тасымалдау түрі	2014 ж.	2015 ж.	2016 ж.
Ішкі	79,8	75,3	89,4
Экспорт	51,4	47,8	69,3
Импорт	6,2	5,8	7,4
Барлығы	137,3	128,9	166,2

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Экспорт 2014 және 2015 жылмен салыстырғанда тиісінше 2016 ж. 21,5 млн т және 17,9 млн, импорт тиісінше 1,6 млн т және 1,2 млн т-ны құрады.

5-кестеде темір жол желісінде жолаушылар айналымының сипаттамалары (оның ішінде транзиттік жолаушылар), темір жол желісін пайдаланатын жолаушылардың жалпы саны көрсетілген.

Жолаушылар айналымының сипаттамасы және оның құрылымы

Құрылым	31 желтоқсан 2014 ж.	Өсу н/е құлдырау, 2014–2015 жж., %	2014 ж.	Өсу н/е құлдырау, 2015–2016 жж., %	2015 ж.
Жалпы жолаушылар айналымы, млрд	10,7	(16,8)	8,9	14,6	10,2
Қалалық	0,2	33,3	0,3	66,7	0,5
Қашықтық (жергілікті және тікелей хабарлама)	10,4	(17,3)	8,6	12,8	9,7
Тасымалданған жолаушылар (млн адам)	21,6	(12,5)	18,9	12,7	21,3
Қалалық	5,3	(11,3)	4,7	23,4	5,8
Қашықтық (жергілікті және тікелей хабарлама)	16,3	8,9	14,2	8,5	15,4
Барлығы, млн жолаушы жеткізілді	15,6	8,3	14,3	11,2	15,9
Барлығы, жолаушы тасымалдау орташа қашықтығы, км	493,1	4,8	469,7	2,3	480,4
Қалалық	42,4	28,4	59,2	42,9	84,6
Қашықтық	638,0	5,0	606,0	3,9	629,4

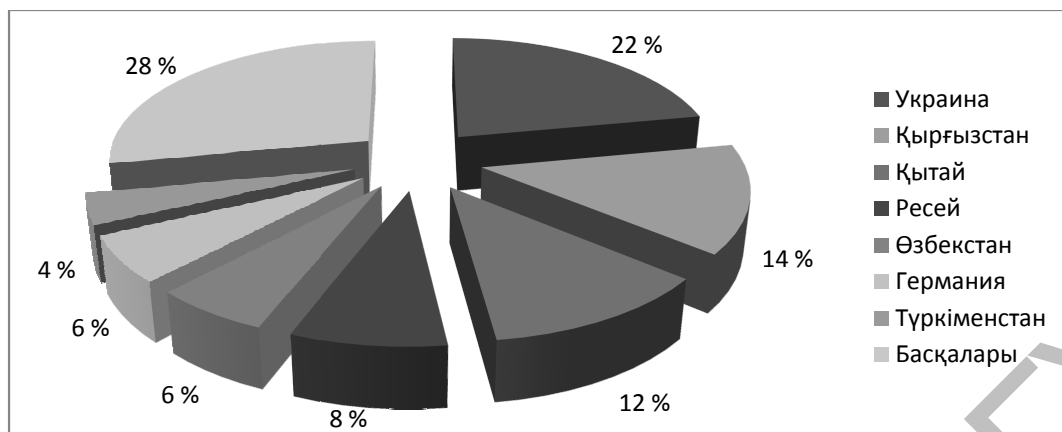
Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Қазақстан теміржол желісіндегі жалпы жолаушылар айналымы 2014–2015 жж. төмендеп, 2016 ж. артты. 2015 ж. жалпы жолаушылар айналымы 18,7 %-ға төмендеді, 10,7 млрд жолаушы километрден 8,7 млрд жолаушы-шақырымға дейін кері динамика көрсетті. Бұл төмендеу негізінен темір жолда жүретін жолаушылар санының азаюына, ал сол кезеңде жолаушылар тасымалының орташа ауқымын азайту есебінен болды. Алайда 2016 ж. жалпы жолаушылар айналымының өсуі 2015 ж. 8,7 млрд жолаушы-шақырымнан 102 млрд жолаушы-километрге дейін 17,2 %-ды құрады. Бұл қала маңы тасымалын жүзеге асыратын бағыттардың көбеюіне байланысты болды.

2016 ж. транзиттік жүктерді тасымалдау көлемі 4 616 мың тоннаны құрады, бұл 2,8 %, немесе 125,3 мың т; өткен жылдың сәйкес кезеңіндегі көлік қозғалысының көлемінен асып кетті. Жүк айналымы 2,6 %-ға артып, 7055 млн т/км құрады. Осы операциялардан түскен кірістер 180,4 млн швейцар франк құрады, бұл өткен жылдың ұқсас көрсеткішінен 8,4 % артық.

Транзиттік жүк ағындарын қалыптастырудың негізгі елдері:

- А) Украина — 7 367 мың т (алюминий);
- Б) Қырғызстан — 231 мың т (мұнай өнімдері, мақта, тас гипс);
- В) Қытай — 7 206 мың т;
- Д) Ресей — 142 мың т (прокат қара металдар, тыңайтқыштар);
- Д) Өзбекстан — 103 мың т (мақта, мұнай өнімдері, көкөністер және жемістер);
- Е) Германия — 7 100 мың т (қант және кондитерлік өнімдер);
- Г) Түркіменстан — 69 мың т (мақта) (6-сур.).

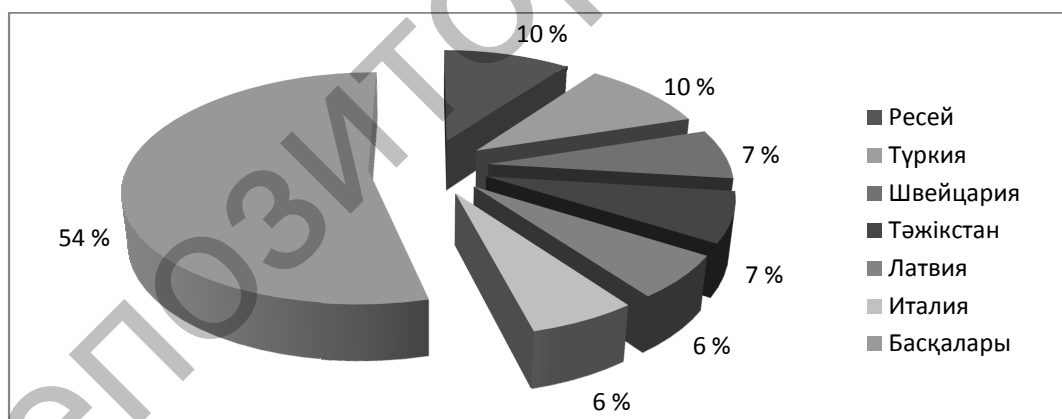


6-сурет. Транзиттік жүк ағынының географиялық құрылымы

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Транзиттік жүк тасымалдауларының негізгі елдері:

- А) Ресей — 88 мың т (алюминий, мақта, мұнай, темекі өнімдері);
- Б) Түркия — 86 мың т (ағаш, қант және кондитерлік өнімдер, минералды көмір, қара металдар илеу, бор ангидрид);
- В) Швейцария — 63 мың т (бор ангидрид, қант және кондитерлік өнімдер, мұнай өнімдері, ағаш);
- Г) Тәжікстан — 7 60 мың т (мұнай өнімдері, тыңайтқыштар, қант және тағы басқа кондитерлік өнімдер);
- Д) Латвия — 50 мың т (темір, болат және олардан жасалған өнімдер, тыңайтқыштар, мұнай өнімдері);
- Е) Италия — 7 47 мың т (темір, болат және одан жасалған бұйымдар, тыңайтқыштар, мұнай өнімдері) (7-сур.).



7-сурет. Транзиттік елдердің тағайындалған географиялық құрылымы

Ескерту. [9] дереккөзі негізінде құрастырылған.

Транзиттік трафиктің көлемін ұлғайту үшін:

- Теміржол көлігі Орталығының (ССЛТ), Халықаралық темір жолдар одағының және Қытайдың, Ресейдің, Өзбекстанның, Қырғызстанның, Түркіменстанның, Беларусь және басқа елдердің тиісті құзыретті органдары арасындағы Теміржол көлігі орталығының (ОСЖД) комиссияларында көліктік кедендік партияның бірыңғай нысанын тану жөніндегі келісілген үйлестірілген жұмысты күшейту;
- темір жол технологиялық операцияларының мерзімі шегінде кедендік тексеру, шекара және бақылаудың басқа түрлерін жүргізу жөніндегі шараларды үйлестіру;

– Қытай — Қазақстан — Орталық Азия — Кавказ — Еуропа және Қытай, Қазақстан — Ресей — Еуропа бағыттары бойынша Оңтүстік-Шығыс Азия, Еуропа бағытында теңіз көлігімен салыстырғанда теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ететін бағыттар бойынша жүк тасымалдау тарифтері бойынша бірыңғай келісу қажет.

Экспорттық-импорттық және транзиттік трафик көлемін анықтайтын маңызды факторлардың бірі тиісті тарифтердің деңгейі болып табылады.

Транзиттік саясаттың мақсаты еліміздің көлік артерияларына жүк ағынын тарту және көлік кешенін әлемдік көлік жүйесіне интеграциялау үшін қолайлы жағдайлар жасау негізінде Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін барынша пайдалануды қамтамасыз ету болып табылады. Негізгі міндеттер:

1) әлемдік көлік жүйесіне интеграциялануға бағытталған көлік кешенінің қазіргі заманғы нормативтік-құқықтық базасын құру;

2) елдің аумағында бәсекеге қабілетті халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру;

3) логистика принциптеріне негізделген заманауи мультимодальді және аралас тасымалдау жүйелерін дамыту;

4) қазіргі заманғы көлік және ақпараттық технологияларды қолдану, сондай-ақ көліктік менеджмент жүйелерін қолдану;

5) қазақстандық бағыттардың тиісті тартымдылығын қамтамасыз ету мақсатында физикалық және физикалық емес негізгі сипаттағы кедергілерді анықтау және жою;

6) халықаралық тануды қамтамасыз ету және Қазақстан арқылы өтетін транзиттік бағыттарды бүкіл әлемде танымал ету;

7) трансконтинентальді бағыттар желісін құру бойынша жұмыс соңғы онжылдықта жетекші халықаралық ұйымдар: БҰҰ ЭСКАТО, БҰҰ ЕЭК, ЕО, ТЫҰ, УИС.

Қазақстан арқылы Еуразияның халықаралық бағыттары елде Солтүстік, Орталық және Батыс дәліздері ретінде жіктелген үш бағытқа бөлінеді. Сонымен қатар транзиттік тасымалдау үшін маңызды болып табылатын Орталық Азия дәлізін де атап өту қажет [10].

Солтүстік дәліз — Қазақстанның басты перспективалық халықаралық дәліздерінің бірі. Еуропа-Азия есептемесінде ТЫҰ схемасында қарастырылған 14 теміржол бағыттарының 7-і Солтүстік дәліз арқылы өтеді. Бұл Батыс, Солтүстік Еуропа және ТМД елдерін Ляньюньганың оңтүстік-шығыс Азиямен Ляньюньган теңіз порты арқылы байланыстыратын бағыттар.

Солтүстік дәліз ірі экспорттық әлеуеті бар өнеркәсіптік өнімдер арқылы өтеді. Дәліздің шекарасында республиканың астанасы — Астана қаласы және ірі өнеркәсіптік түйіндері: Қарағанды, Балқаш, Көкшетау орналасқан. Жезқазған мен Павлодар, Екібастұздың өнеркәсіптік аудандары да дәлізге жақын орналасқан.

Тасымалдау деңгейінде бұл республиканың ең ауыр қиылысы.

Солтүстік дәліздерде, республика ішіндегі тасымалдаудан басқа, жүктер халықаралық деңгейде тасымалданады: экспорттық-импорттық жүктердің 40 % -на дейін және транзиттің 10 % -на дейін (негізінен ТМД елдерінің хабарламасымен).

Солтүстік дәліз Еуропа-Азиялық қарым-қатынаста транзиттік тасымалдаудың қолайлы перспективаларына ие. Алайда, негізінен, жоғары бәсекелестікке байланысты балама маршруттарға байланысты қазіргі уақытта бұл жөнелтімдер ең аз мөлшерде жүзеге асырылады.

Қазақстанның шекарасында Солтүстік дәліздің жартысынан астамы резервтік қуаты бар екі жолды электрлендірілген желілі заманауи автоматтандырылған жүйелермен жабдықталған. Бір реттік учаскелерде бұл резерв әлдеқайда маңызды емес [11].

Қазақстанның шекарасындағы ТАР орталық дәлізі Достық — Ақтоғай — Алматы — Арыс — Шенгелді арқылы өтеді. Еуразиялық хабардың негізгі бағыттарының бірі ретінде БҰҰ ЭСКАТО мен ТЫҰ-нің барлық қолданыстағы халықаралық құжаттарымен анықталады.

Орталық дәліз Оңтүстік-Шығыс және Оңтүстік Қазақстан облыстарының ірі өнеркәсіптік орталықтарымен: Алматы, Жамбыл, Шымкент қалаларынан өтеді.

Орталық дәліздің транзиттік қозғалыстың өсуіне нақты перспективалары бар. ТЫҰ схемасында көрсетілген негізгі еуразиялық бағыттардың үшеуі Орталық дәліз арқылы өтеді, оның ішінде ТРАСЕКА бағытында.

Қазіргі уақытта Орталық дәлізде қуат қоры бар. Операциялық сенімділіктің проблемалары туындауы мүмкін, себебі қозғалыс көлемі негізінен бір жолды учаскелерде көбейеді.

Батыс дәлізі (Ақсарай — Мақат — Бейнеу — Маңғышлақ) Атырау және Маңғыстау облыстары аумағынан өтіп, республиканың негізгі мұнай өндіруші аймағына қызмет көрсетеді.

Көлік дәлізі ретінде ол ТЫҰ 14 бағытының 11-іне кіреді. Шекарасында бәсекеге қабілетті көлік жағдайын жасау кезінде Солтүстік Еуропа — Парсы шығанағындағы Солтүстік-Оңтүстік бағытын пайдаланудың нақты мүмкіндіктері бар. Дәліз ішінде республиканың маңызды өндірістік бірліктері: Атырау және Ақтау. Батыс дәлізін қалыптастыру іс жүзінде соңғы жылдары жасалды.

Қазақстан Республикасының көліктік индустриясы — бұл үлкен қызмет саласы және инвестициялардың барлық түрлеріне арналған ерекше тауашаларды (ниши) ұсынады. Бұл бағыттағы алғашқы қадамдар теміржол және жол секторында жүзеге асырылады. «Қазақстан темір жолы» Ұлттық теміржол компаниясы ішкі нарықта 12 млн АҚШ долл. сомасына облигацияларды орналастырды, «Қазахавтодор» РМК 6 млн АҚШ долл. дейінгі облигацияларды орналастырды, инвесторлар мемлекеттік емес зейнетақы қорлары болып табылады. Республиканың ішкі нарығына 25 млн долл. дейін облигацияларды орналастыру бойынша «Қазақтелеком» АҚ-ның дайындық жұмыстары жүргізілуде.

Қазіргі уақытта БҰҰ ЕЭК қамқорлығымен 50-ден астам негізгі халықаралық конвенциялар мен келісімдер жасалды, олар жердегі барлық көлік түрлеріне құқықтық және ұйымдастырушылық қатынастарды реттейді [12]. Барлық көліктік жүйенің және белгілі бір көлік түрлерінің ғылыми-технологиялық әлеуетін қалпына келтіру, көлік жүйесінің міндеттерін шешуге жұмысты үйлестіру — қойылған мақсаттарға жетудің бірден бір құралы.

Республиканың көлігіндегі құрылымдық өзгерістер, тарифтік және салықтық саясатты жетілдіру, республиканың аумағы арқылы халықаралық транзит тауарларын транзиттеу үшін ең қолайлы ұлттық режим жасайтын нормативтік-құқықтық базаны дамытумен қатар жүруі тиіс. Көлік кешені экономиканың маңызды салаларының бірі болғандықтан, оның табысты дамуының кілті және темір жол саласы оның басты элементі болып табылады, осы саланы дамыту, өз кезегінде, Қазақстан Республикасының сыртқы сауда қызметін дамытуға ықпал етеді.

IV Қорытынды

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ талдауының негізінде келесі қорытындылар жасауға болады:

1) Қазақстандағы теміржол саласы басым болып отырған көліктің тұрақты жұмыс істеуі тауардың бағдарлануы бар ел экономикасының жұмыс істеуінің аса қажет шарты болып табылады [13];

2) саланы дамытудың жаңа деңгейі Қазақстан темір жолының техникалық жабдықталуын жақсартуға, оны әлемдік стандарттарға жақындатуға, транзиттік әлеуетті арттыру арқылы жылжымалы құрам жинаудың жоғары деңгейіне жетуге, импортты ауыстыру деңгейін көтеруге, көлік инфрақұрылымын дамытуға мүмкіндік береді;

3) отандық өнеркәсіп өнімінің өзіндік құнындағы көлік компонентінің азаюы экономикалық өсуге және мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігін нығайтуға ықпал етеді.

Қазіргі кезеңде кең халықаралық ынтымақтастық Қазақстандағы көлік түрлерінің кешенді дамуының және өзара әрекеттесуінің дұрыс және нормативтік қамтамасыз етілуінің жоғарыда аталған мәселелерін шешуде жетекші рөл атқара алады.

Әдебиеттер тізімі

1 Қазақстан Республикасы Президенті Н.Ә.Назарбаевтың «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты 2017 жылғы 31 қаңтардағы Қазақстан халқына Жолдауы [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <http://www.akorda.kz>.

2 Мосей Г. Процессы глобализации и регионализации в мировой экономике / Г. Мосей // Экономист. — 2006. — № 9. — С. 25–28.

3 Овчаренко Н.Е. Модели современных интеграционных процессов / Н.Е. Овчаренко. — М.: Проспект, 2003. — 451 с.

4 Нурсейтов А.А. Экономический пояс Шелкового пути: возможности и перспективы // Информационное агентство yvision.kz [Электронный ресурс] / А.А. Нурсейтов. — Режим доступа: <http://yvision.kz/post/520219>.

5 Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / отв. ред. Е.Т. Карин. — Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. — 112 с.

6 Экономический коридор «Новый Шелковый путь» // Официальный сайт Союза транспортников Казахстана АО «KAZLOGISTICS» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?id=577.

7 Ковалев М. Инвестиционная стратегия Китая: «Один пояс — один путь» / М. Ковалев, Г. Линь // Банковский вестник — 2015. — Сентябрь. — № 9 (626).

8 Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: www.stat.gov.kz.

9 «Қазақстан темір жолы АҚ» ҰК» жылдық есебі [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://ktzh-gp.kz/ru/index.php>.

10 Создание центральной Евразии // Информационное агентство Lenta.ru [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/>.

11 Новый Шелковый путь откроет для Казахстана уникальные возможности доступа на мировые рынки // Информационное агентство zakon.kz [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4732975-novyyj-shelkovyyj-put-otkroet-dlja.html>.

12 СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» станет дистрибуционным центром мирового уровня // Информационное агентство nur.kz [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nur.kz/927764-sez-khorgos-vostochnye-vozrota-stanet.html>.

13 Хейфец В.Л. Международная интеграция / В.Л. Хейфец, А.А. Овденко. — СПб.: ГУАП, 2003. — 68 с.

И.П. Стеценко, А.Б. Тасмаганбетов, С.Ж. Тасмаганбетова

Анализ организации международных железнодорожных перевозок в Республике Казахстан

В настоящее время большое внимание уделяется реализации транспортно-инновационных проектов в Республике Казахстан и мире, особенно таким транспортно-логистическим проектам, где участие принимает и Республика Казахстан: проекты «Экономический пояс Шелкового пути», «Западная Европа-Западный Китай», блок-поезд «Silk Wind (Шелковый ветер)», СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», казахстанско-китайский международный центр приграничного сотрудничества, международные перевозки «Rail Air». В статье сделан анализ организации международных железнодорожных перевозок в Республике Казахстан. Кроме того, приведена статистика и дана оценка торговли основными товарами, экспортируемыми и импортируемыми через железнодорожные линии в Республике Казахстан — угля, черных и цветных руд, сырой нефти и нефтепродуктов, химических и минеральных удобрений, строительных материалов, муки и зерна. Рассматриваются социально-экономические предпосылки, направления и ожидаемые результаты выбора международной транспортной стратегии Казахстана с соседними странами и странами-партнерами, затрагиваются ее основные принципы. Оцениваются цели принятия данной стратегии, преимущества для участников стратегии. В транспортно-логистической сфере рассматриваются перспективы внешнеторговых отношений Казахстана. Авторами подведены итоги о целесообразности и развитии экономического сотрудничества между государствами.

Ключевые слова: транспорт, перевозки, транспортная система, транспортная инфраструктура, железная дорога, груз, пассажир, транспортный коридор, инвестиция, железнодорожная сеть.

I.P. Stesenko, A.B. Tasmaganbetov, S.Zh. Tasmaganbetova

Analysis of the organization of international railway transport in the Republic of Kazakhstan

Currently, much attention is paid to the implementation of transport and innovation projects in the Republic of Kazakhstan and the world, especially such transport and logistics projects, where the Republic of Kazakhstan takes part, as the projects «Economic Belt of the Silk Road», «Western Europe - Western China», block train «Silk Wind», etc. The article analyzes the organization of international rail transport in the Republic of Kazakhstan. In addition, the article provides statistics and an assessment of trade in basic goods exported and imported through railway lines in the Republic of Kazakhstan - coal, ferrous and non-ferrous ores, crude oil and petroleum products, chemical and mineral fertilizers, grain, etc. Socio-economic prerequisites, directions and expected results of the choice of the international transport strategy of Kazakhstan with neighboring and partner countries are considered. The goals of the adoption of this strategy and the advantages for the strategy participants are evaluated. In the transport and logistics sphere, the prospects of foreign trade relations of Kazakhstan are considered. The article sums up the expediency and development of economic cooperation between the states.

Keywords: transport, transportations, transport system, transport infrastructure, railway, freight, passenger, transport corridor, investment, railway system.

References

- 1 Kazakstan Respublikasy Prezidenti N.A.Nazarbaevytny «Kazakstannyn ushinshi zhanhyruy: zhakhandyk basekehe kabilettilik» atty 2017 zhylyhy 31 kantardahy Kazakstan khalkyna Zholdauy [Addresses of the President of the Republic of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev to the People of Kazakhstan «Kazakhstan's Third Revival: Global Competitiveness» dated January 31, 2017]. *akorda.kz*. Retrieved from <http://www.akorda.kz> [in Kazakh].
- 2 Mosej, G. (2006). Protsessy hlobalizatsii i rehionalizatsii v mirovoi ekonomike [The processes of globalization and regionalization in the global economy]. *Ekonomist – Economist*, 9, 25–28 [in Russian].
- 3 Ovcharenko, N.E. (2003). *Modeli sovremennykh intehratsionnykh protsessov [Models of modern integration processes]*. Moscow: Prospekt [in Russian].
- 4 Nurseitov, A.A. Ekonomicheskii poias Shelkovoho puti: vozmozhnosti i perspektivy [The economic belt of the Silk Road: opportunities and prospects]. *Informatsionnoe ahentstvo yvision.kz*. Retrieved from <http://yvision.kz/post/520219> [in Russian].
- 5 Transportnye koridory Evrazii: novye puti sotrudnichestva (2015). [Transport Corridors of Eurasia: New Ways of Cooperation]. *Mezhdunarodnaya konferentsiya — International conference (20 April 2015 h., h. Astana) (112 p.)*. E.T. Karin (Ed.). Astana: Kazhastanskii institut strateshicheskikh issledovaniy pri Prezidente Respubliki Kazakhstan [in Russian].
- 6 Ekonomicheskii koridor «Novyi Shelkovyi put». Ofitsialnyi sait Soiuza transportnikov Kazakhstana AO «KAZLOHISTICS» [Economic corridor «New Silk Road» Official site of the Union of Transport Workers of Kazakhstan, JSC «KAZLOGISTICS»]. *kazlogistics.kz*. Retrieved from http://www.kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?id=577 [in Russian].
- 7 Kovalev, M., & Lin', G. (2015). Investitsionnaya strateshiya Kitaia: «Odin poias — odin put» [China's investment strategy: «One belt is one way»]. *Bankovskii vestnik – Bank Bulletin*, September, No. 9 (626) [in Russian].
- 8 Kazakhstan Respublikasy Ultyk ekonomika ministrlihinin Statistika komitetinin resmi saity [Official site of the Committee on Statistics of the Ministry of National Economy of the Republic of Kazakhstan]. *stat.gov.kz*. Retrieved from www.stat.gov.kz [in Kazakh].
- 9 «Kazakhstan temir zholy AK» UK» zhyldyk esebi [Annual report of JSC NC «Kazakhstan Temir Zholy»]. *ktzh-gp.kz*. Retrieved from <https://ktzh-gp.kz/ru/index.php> [in Kazakh].
- 10 Sozdanie centralnoi Evrazii [Creation of Central Eurasia]. *Informatsionnoe ahentstvo Lenta.ru*. Retrieved from <https://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/> [in Russian].
- 11 Novyi Shelkovyi put otkroet dlia Kazakhstana unikalnye vozmozhnosti dostupa na mirovye rynki [New Silk Road will open unique opportunities for Kazakhstan to access world markets]. *Informatsionnoe ahentstvo zakon.kz*. Retrieved from <http://www.zakon.kz/4732975-novyjj-shelkovyjj-put-otkroet-dlja.html> [in Russian].
- 12 SEZ «Horhos Vostochnye vorota» stanet distributsionnym tsentrom mirovoho urovnia [FEZ «Khorghos East Gate» will become a world-class distribution center]. *Informatsionnoe ahentstvo nur.kz*. Retrieved from <http://www.nur.kz/927764-sez-khorgos-vostochnye-vorota-stanet.html> [in Russian].
- 13 Hejfec, V.L., & Ovdenko, A.A. (2003). *Mezhdunarodnaya intehratsiya [International integration]*. Saint Petersburg: GUAP [in Russian].