

Қоғам & Дәуір



Қазақстан Республикасы
Президенті жанындағы
Қазақстанның стратегиялық
зерттеулер институты

2004 жылдан бастап
әр тоқсан сайын жарық көреді

Бас редактор
Алмас Арзықұлов,
ҚР Президенті жанындағы
ҚСЗИ-дің жетекші
ғылыми қызметкері

Редакция мекенжайы:
Қазақстан Республикасы,
010000, Астана қаласы,
Бейбітшілік көшесі, 4
ҚР Президенті жанындағы ҚСЗИ

Телефон (7172) 75-20-20
Факс (7172) 75-20-21
E-mail: office@kisi.kz
www.kisi.kz
www.journal-kogam.kisi.kz

Журнал Қазақстан Республикасының
Мәдениет, ақпарат және қоғамдық
келісім министрлігінде 2003 ж.
19 желтоқсанда тіркеліп, тіркеу туралы
№ 4526-Ж күәлік берілген.

ISSN 2414-5696 (print)
ISSN 2788-5860 (online)

doi.org/10.52536/2788-5860

Индекс 74007

Журнал саяси ғылымдар саласы бойынша
ғылыми еңбектің негізгі нәтижелерін
жариялау үшін Қазақстан Республикасы
Білім және ғылым министрлігі білім және
ғылым саласында сапаны қамтамасыз ету
комитеті ұсынатын ғылыми басылымдар
тізбесіне енеді.

Қоғам &
Дәуір

ҒЫЛЫМИ-САРАПТАМАЛЫҚ ЖУРНАЛ

МАЗМҰНЫ

**Бекен Махмұтов, Зайтунам Ашимова,
Гүлжан Қамырова**
Жаңа мемлекеттік менеджмент үлгісін
зерттеудің теориялық мәселелері 6

Айдана Акесина, Майра Дюсембекова
Өтпелі кезеңдегі дауыс беру: Қазақстандағы
саяси құндылық ретінде сөз бостандығын
дамыту мәнмәтінін түсіну 20

Қуаныш Сайлау, Алуа Жолдыбалина
Онлайн кеңістегі сайлау алдындағы үгіттерді
қаржыландыруды реттеу: халықаралық
тәжірибе және Қазақстандағы сайлау 30

**Айдана Қалдыбекова, Синан Өзбек,
Қарғаш Жанпейсова, Еркеш Қожбанхан**
Пост-шындық, популизм және
жаңа медиа арасындағы байланыс 42

**Қарлығаш Әубәкірова, Бауыржан Ердембеков,
Үшқын Сәйдірахман**
Алаш идеясы және цензура 54

**Бақыт Бюжеева, Әділбек Еркембаев,
Сәуле Туркеева**
Қазақстандық көлік тасымалы жүйесінің
халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен
ықпалдасу мүмкіндіктері мен нәтижелері 66

Сейілбек Мұсатаев
Орталық Азиядағы су ресурстарының тапшылығы
экологиялық көші-қон факторы ретінде 83

**Әділхан Мұхамедияров, Эльдар Бақпаев,
Бағыш Габдулина, Данагүл Кожежанова**
Денсаулық сақтаудағы құқықтық негіздер:
халықаралық заңнамаларға салыстырмалы талдау 102

СОДЕРЖАНИЕ

Бекен Махмұтов, Зайтунам Ашимова, Гүлжан Камырова
Теоретические вопросы исследования
новой модели государственного менеджмента 6

Айдана Акесина, Майра Дюсембекова
Голоса в переходный период: понимание контекста
развития свободы самовыражения как
политической ценности в Казахстане 20

Қуаныш Сайлау, Алуа Жолдыбалина
Регулирование финансирования предвыборных
кампаний в онлайн-пространстве:
международный опыт и выборы в Казахстане 30

**Айдана Қалдыбекова, Синан Өзбек,
Қарғаш Жанпейсова, Еркеш Қожбанхан**
Связь между постправдой,
популизмом и новыми медиа 42

**Қарлығаш Аубакирова, Бауыржан Ердембеков,
Үшқын Сәйдірахман**
Идея Алаш и цензура 54

Қоғам & Дәуір



Қазақстан Республикасы
Президенті жанындағы
Қазақстанның стратегиялық
зерттеулер институты

Бакыт Бюжеева, Адильбек Ермакбаев Сауле Туркеева Возможности и результаты интеграции казахстанской транспортной системы с международными транспортными системами	66
--	----

Сейлбек Мусатаев Дефицит водных ресурсов в Центральной Азии как фактор экологической миграции	83
--	----

Мухамедьяров Адильхан, Эльдар Бақпаев, Бағыш Габдулина, Данагуль Кожежанова Правовая база в здравоохранении: сравнительный анализ международных юрисдикций	102
---	-----

CONTENTS

Beken Makhmutov, Zaitunam Ashimova, Gulzhan Kamyrova Theoretical Issues of the Study of a New Model of Public Management	6
---	---

Aidana Akessina, Maira Dyussebekova Voices in Transition: Understanding Freedom of Expression as a Political Value in Contemporary Kazakhstan	20
--	----

Kuanysh Sailau, Alua Zholdybalina Regulation of Financing of Online Election Campaigns: International Practice and Elections in Kazakhstan	30
---	----

Aidana Kaldybekova, Sinan Ozbek, Kargash Zhanpeisova, Yerkesh Kozhbankhan The Link Between Post-Truth, Populism and New Media	42
---	----

Karlygash Aubakirova, Bauyrzhan Yerdembekov, Ushkyn Saidirakhman The Idea of Alash and Censorship	54
---	----

Bakhyt Byuzheeva, Adilbek Yermekbayev Saule Turkeyeva Opportunities and Results of Integration of Kazakhstan's Transport System with International Transport Systems	66
---	----

Seilbek Mussatayev Scarcity of Water Resources in Central Asia as a Factor of Ecological Migration	83
---	----

Adilkhan Mukhamedyarov, Eldar Bakpayev, Bagysh Gabdulina, Danagul Kopezhanova Legal Frameworks in Healthcare: Comparative Insights from International Jurisdictions	102
--	-----

Редакциялық кеңес

- Ерлан ҚАРИН** – редакция алқасының төрағасы, Қазақстан Республикасының Мемлекеттік кеңесшісі, саяси ғылымдарының кандидаты
- Уямо ТОМОХИКО** – Хоккайдо университеті жанындағы Славян зерттеулер орталығының профессоры (Жапония), Ph.D
- Уильям ФИЕРМАН** – Индиана университетінің профессоры (АҚШ), Ph.D
- Сон ЮНХУН** – Ханкук университетінің профессоры (Оңтүстік Корея), Ph.D
- Нұрлан СЕЙДІН** – ҚР БҒМ ҒК «Ғылым ордасы» РМК бас директорының ғылыми жұмыстар және халықаралық ынтымақтастық жөніндегі орынбасары, тарих ғылымдарының кандидаты
- Ғани ҚАРАСАЕВ** – ҚР БҒМ ҒК Мемлекет тарихы институтының бөлім басшысы – бас ғылыми қызметкері, тарих ғылымдарының докторы
- Ботагөз РАҚЫШЕВА** – «Қоғамдық пікір» зерттеу институтының директоры, әлеуметтану ғылымдарының кандидаты
- Айгүл САДУАҚАСОВА** – Қолданбалы этносаяси зерттеулер институты директорының орынбасары, әлеуметтану ғылымдарының докторы

Редакциялық ұжым

- Алмас АРЗЫҚҰЛОВ** – Бас редактор, ҚР Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институтының жетекші ғылыми қызметкері, тарих магистр
- Алуа ЖОЛДЫБАЛИНА** – ҚР Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институты директорының орынбасары, Ph.D
- Салтанат ЕРМАХАНОВА** – Қоғамдық пікірді зерттеу бөлімінің басшысы, әлеуметтанулар ғылымының кандидаты
- Айдар ҚҰРМАШЕВ** – Азиялық зерттеулер бөлімінің басшысы, Халықаралық қатынастар" мамандығы бойынша Ph.D
- Жанар САНХАЕВА** – Саяси зерттеулер бөлімінің басшысы, саясаттану ғылымдарының магистрі

Редакционный совет

- Ерлан КАРИН** – Председатель Редакционного совета, Государственный советник Республики Казахстан, кандидат политических наук
- Уямо ТОМОХИКО** – Профессор Центра славянских исследований Университета Хоккайдо, Ph.D (Япония)
- Уильям ФИЕРМАН** – Профессор университета Индиана, Ph.D (США)
- Сон ЮНХУН** – Профессор Ханкукского университета, Ph.D (Южная Корея)
- Нурлан СЕЙДИН** – Заместитель генерального директора по научным инновациям и международным связям РГП «Ғылым ордасы» КН МОН РК, кандидат исторических наук
- Гани КАРАСАЕВ** – Главный научный сотрудник–начальник отдела Института истории государства КН МОН РК, доктор исторических наук
- Ботагоз РАКИШЕВА** – Научный консультант, директор проектов в Исследовательском институте «Общественное мнение», кандидат социологических наук
- Айгуль САДВОКАСОВА** – Заместитель директора ТОО «Институт прикладных этнополитических исследований», доктор социологических наук

Редакционная коллегия

- Алмас АРЗИКУЛОВ** – Шеф-редактор, заместитель руководителя отдела медиапроектов Казахстанского института стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан
- Алуа ЖОЛДЫБАЛИНА** – Заместитель директора Казахстанского института стратегических исследований при Президенте РК, Ph.D
- Салтанат ЕРМАХАНОВА** – Руководитель Отдела мониторинга общественного мнения, кандидат социологических наук
- Айдар КУРМАШЕВ** – Руководитель Отдела азиатских исследований, PhD по специальности «Международные отношения»
- Жанар САНХАЕВА** – Руководитель Отдела политических исследований, магистр социальных наук по специальности «политология»

The Editorial board

- Yerlan KARIN** – Chairman of Editorial Board, The State Counsellor of the Republic of Kazakhstan, Candidate of Political Sciences
- Uyamo TOMOHIKO** – Slavic-Eurasian Research Center, University of Hokkaido (Japan), PhD, Professor
- William FIERMAN** – Department of Central Eurasian Studies, Indiana University Bloomington (USA), Ph.D. Professor
- Song YONGHONG** – Professor at the University of Hankuk, Ph.D (South Korea)
- Nurlan SEYDIN** – Deputy General Director for Scientific Innovation and International Relations of RSE "Gylym Ordasy" CS MES RK, Candidate of Historical Sciences
- Gani KARASSAEV** – Chief Researcher - Head of the Department of the Institute of State History of the KN of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan, Doctor of Historical Sciences
- Botagoz RAKISHEVA** – Projects Director, "Public opinion" Research Institute, Candidate of Sociology
- Aygul SADVOKASSOVA** – Deputy Director of LLP "Institute of Applied Ethnopolitical Research", Doctor of Sociology

The Editorial team

- Almas ARZIKULOV** – Chief Editor, Deputy head of the Deputy Head of Media Projects Department, Master of History
- Alua ZHOLDYBALINA** – Deputy Director, Doctor of Philosophy (Ph.D) in «Political science»
- Saltanat ERMAKHANOVA** – Head of the Public Opinion Monitoring Department, Candidate of Sociological Sciences
- Aidar KURMASHEV** – Head of the Department of Asian Studies, PhD in International Relations
- Zhanar SANKHAEVA** – Head of the Department of Political Studies, Master of Social Sciences, Master of political science

Бақыт Бюжеева¹, Әділбек Ермекбаев², Сауле Туркеева³

¹ Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасының доценті, тарих ғылымдарының кандидаты
e-mail: bbuzeeva@gmail.com

² Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, PhD., халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасының доценті,
e-mail: adilbekea@gmail.com

³ Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университеті,
(Алматы, Қазақстан)
e-mail: turkeeva2021@mail.ru

ҚАЗАҚСТАНДЫҚ КӨЛІК ТАСЫМАЛЫ ЖҮЙЕСІНІҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ТАСЫМАЛДАУ ЖҮЙЕЛЕРІМЕН ЫҚПАЛДАСУ МҮМКІНДІКТЕРІ МЕН НӘТИЖЕЛЕРІ

Андатпа. Мақалада Қазақстанның көлік-транзиттік саласы, логистикалық инфрақұрылымды жетілдірудің стратегиялық жоспарлауы, аймақтық көлік-логистикалық жүйелеріне интеграцияланған мультимодальды көлік-логистикалық орталықтардың желісін құру, тең құқылы серіктес ретінде қазақстандық көлік тасымалы жүйесін халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен тығыз ықпалдасуын қамтамасыз етуі қарастырылады. Қазақстан аумағындағы көлік түрлерінің және көлік-логистикалық үрдістің басқа да қатысушыларының үйлестірілген өзара іс-қимылын қамтамасыз ететін мультимодальды көлік-логистикалық орталықтардың, халықаралық көлік дәліздерінің логистикалық инфрақұрылымының негізгі құрамдас бөліктері Қазақстан экономикасының стратегиялық даму тіректері ретінде қарастырылады.

Бүгінгі халықаралық көлік дәліздері - әлемдік экономиканың жаһандану заманында мемлекетаралық экономикалық қарым-қатынастардың тиімді дамуының негізгі өзегіне айналуда. Бұл сала дамудың инновациялық жолына түсуге бет алған Қазақстан Республикасының да әлеуметтік-экономикалық өркендеуінің маңызды факторы ретінде қарастырылады. Өйткені халықаралық көлік дәліздері әлем елдерінің арасындағы сауда мен тауар алмасуды жеңілдеті отырып, әлемдік экономиканың өркендеуінде өзіндік үлесін қосып отырған маңызды салалардың бірі.

Түйін сөздер: Қазақстан Республикасы, халықаралық көлік дәліздері, мультимодальды көлік-логистикалық орталықтары, көлік-логистикалық инфрақұрылым.

Бакыт Бюжеева, Адильбек Ермакбаев, Сауле Туркеева
ВОЗМОЖНОСТИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИНТЕГРАЦИИ
КАЗАХСТАНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ С
МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ

Аннотация. В статье рассматривается транспортно-транзитная отрасль Казахстана, стратегическое планирование совершенствования логистической инфраструктуры, создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров, интегрированных в региональные транспортно-логистические системы, обеспечение тесной интеграции казахстанской транспортной системы в качестве равноправного партнера с международными транспортными системами. Основными составляющими логистической инфраструктуры мультимодальных транспортно-логистических центров, международных транспортных коридоров, обеспечивающих скоординированное взаимодействие видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса на территории Казахстана, рассматриваются как стратегические пункты развития экономики Казахстана.

Современные международные транспортные коридоры становятся основным ядром эффективного развития межгосударственных экономических отношений в эпоху глобализации мировой экономики. Данная отрасль рассматривается как важный фактор социально-экономического процветания и Республики Казахстан, направляющей на инновационный путь развития. Потому что международные транспортные коридоры – одна из важнейших отраслей, которая вносит свой вклад в процветание мировой экономики, облегчая торговлю и обмен товарами между странами мира.

Ключевые слова: Республика Казахстан, международные транспортные коридоры, мультимодальные транспортно-логистические центры, транспортно-логистическая инфраструктура.

Bakhyt Byuzheeva, Adilbek Yermekbayev, Saule Turkeyeva
OPPORTUNITIES AND RESULTS OF INTEGRATION OF
KAZAKHSTAN'S TRANSPORT SYSTEM WITH INTERNATIONAL
TRANSPORT SYSTEMS

Absrtact. The article examines the transport and transit industry of Kazakhstan, strategic planning for improving the logistics infrastructure, creating a network of multimodal transport and logistics centers integrated into regional transport and logistics systems, ensuring close integration of the Kazakh transport system as an equal partner with international transport systems. The main components of the logistics infrastructure of multimodal transport and logistics centers, international transport corridors that ensure coordinated interaction of modes of transport and other participants in the transport and logistics process in Kazakhstan are considered as strategic points for the development of the economy of Kazakhstan.

Modern international transport corridors are becoming the main core of the effective development of interstate economic relations in the era of globalization of the world economy. This industry is considered as an important factor of socio-economic prosperity and the Republic of Kazakhstan, which is heading towards an innovative path of development. Because international transport corridors are one of the most important industries that contributes to the prosperity of the global economy, facilitating trade and exchange of goods between countries of the world.

Keywords: *Republic of Kazakhstan, international transport corridors, multimodal transport and logistics centers, transport and logistics infrastructure.*

Кіріспе

Қазақстанда логистикалық инфрақұрылымы Кеңес Одағы ыдырағаннан кейін, елдің халықаралық қатынастар кеңістігіндегі іс-әрекеті егеменділік сипатқа ие болғаннан кейін ғана кең етек ала бастағаны белгілі. Оның Қытай, Ресей сияқты әлемнің алпауыт елдерімен шекаралас болуы, бұл үдерісті тіпті үдете түсті. Өзінің осындай геосаяси орналасуының нәтижесінде Қазақстан Шығыс пен Батысты байланыстыратын негізгі көлік арналарының біріне айналды. Осыған орай трансшекаралық сауданың жаңа мүмкіндіктері мен ағымдағы геосаяси жағдай аясында Қазақстан өзінің транзиттік әлеуетін жаңа деңгейге көтеруге ұмтылуда. Елде туындап отырған бәсекеге қабілетті көлік дәліздері мен тораптардың, сондай-ақ олардың көкейкесті мәселелерін ғылыми негізде сараптау, бүгінгі күннің маңызды мәселелерінің бірі болып табылатындығы айқын.

Жалпы халықаралық көлік дәліздері мемлекеттер арасындағы теміржол, автокөлік пен теңіз-өзен жолдарын қамти отырып, қазіргі заманауи байланыс көздерін бір арнаға шоғырландыра түсуде. Көлік дәліздері жетіле түскен сайын жеткізу мерзімі азайып, тауар құнының арзандауын, өз кезегінде тауарлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруда.

Бұл мемлекеттер арасындағы экономикалық ынтымақтастықты нығайтуға түрткі болуда, себебі бірыңғай кедендік немесе экономикалық кеңістіктерді кеңейту жағдайында ғана халықаралық көлік дәліздері тиімді жұмыс істейтіндігі хақ. Сонымен бірге халықаралық ынтымақтастықты кеңейтіп, көлік қызметтерінің шетелдерге шығуын дамыта отырып, халықаралық көлік дәліздері жүйесінде елдің транзиттік әлеуеті іске қосылуда.

Халықаралық көлік дәліздерін жетілдірудің басты бағыттарының бірі – ол мемлекеттердің ұлттық заңнамаларын біріздендіру арқылы елдердің көлік жүйелерінің қызметін осы саладағы халықаралық құқық өлшемдерімен тиімді үйлестіру болып табылады. Яғни теміржолдар, теңіз-өзен кемелері, автокөліктер, сондай-ақ әуекөліктері сияқты әртүрлі көлік түрлерінің өзара әрекеттесуі – жүктерді алыс қашықтыққа тиімді тасымалдауға мүмкіндік беруде. Бірнеше көлік тасымалдау түрінің жиынтығын мультимодальды көлік дәліздері деп атайтындығын білеміз. Мұндай дәліздер тек көлік тасымалдау инфрақұрылымының дамуымен

ғана емес, сондайақ заманауи терминал-қойма шаруашылығымен де қамтамасыз етілуі тиіс. Халықаралық көлік дәліздері тауардың түріне, жеделдігіне және маусымдылығына байланысты жүктерді жеткізудің көптеген нұсқаларын ұсынуда. Осы орайда көлік логистикасы, көлік үдерісіне қатысушылардың халықаралық іс-қимылдарын үйлестіруге, көлік жолдарын оңтайландыруға және көлік шығындарын азайтуға ерекше назар аудартады.

Логистика әр елдің экономикалық өсуі мен өркендеуін жүзеге асыруда маңызды рөл атқаратыны белгілі. Оның негізгі қызметі жүктердің және қаржылық ағындардың, ақпараттың және адамдардың бір жерден екінші жерге тиімді қозғалысын ұйымдастыруды қамтамасыз ету болып табылады. Логистика саласын дамыту өз кезегінде Қазақстанның қарқынды дамып келе жатқан экономикасының ажырамас бөлігіне айналуға мүмкіндік береді. Үкімет пен бизнес-сектордың күш-жігерінің арқасында елдің логистикалық инфрақұрылымының айтарлықтай жүйелене бастауы, Қазақстанның өңірлік логистикалық орталық ретіндегі экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне мүмкіндік туғызуда.

Мұндай орталықтар логистикалық үдерістерді ыңғайлы және тиімді ұйымдастыруды қамтамасыз етіп, жүктерді жинау, сақтау және тиеу тіректеріне айналуға мүмкіндік береді. Басқарудың жаңа технологиялары мен озық тәжірибелерін қолданудың арқасында Қазақстандағы логистикалық орталықтар шығындарды азайтуға және өнімділікті арттыруға ықпал етуде. Бұл ел экономикасын дамытудың маңызды факторы болып табылады.

Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру мен жетілдірудің басты мақсаттары да айқындала түсуде. Олардың қатарына:

- қазақстандық сыртқы сауда тасымалдарының тиімділігін арттыруды;
- елдің көлік тасымалы саласына қосымша мемлекетаралық жүк тасымалдау ағындарын тартуды;
- көлік тасымалдау инфрақұрылымын жетілдіруге отандық және шетелдік инвестицияларды тартуды;
- халықаралық көлік дәліздері өтетін ел өңірлерінің әлеуметтік-экономикалық дамуын арттыруға жағдай туғызуды;
- тең құқылы серіктес ретінде қазақстандық көлік тасымалы жүйесін халықаралық көлік тасымалдау жүйелерімен тығыз ықпалдасуын қамтамасыз етуді қосуға болады.

Осы орайда Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Тоқаев 2022 жылғы 16 қыркүйекте Шанхай ынтымақтастық ұйымы (ШЫҰ) саммитінде Қазақстан жаңа мультимодальды көлік дәліздерін құруды қолдайтындығын мәлімдеген болатын. «Логистикалық өзара байланысты жақсарту ісіндегі елеулі жетістік ШЫҰ елдерінің тиімді экономикалық және көлік дәліздерін дамыту жөніндегі ынтымақтастық тұжырымдамасын қабылдау болды. Біз «Қытай – Еуропа» бағыты мен Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша теміржол тасымалы, сондай-ақ Қазақстан мен Қытай шекарасында үшінші теміржол өткелінің құрылысын салу жоспары туралы айтып отырмыз. (...) Жалпы, біз жаңа мультимодальды көлік дәліздері мен

логистикалық орталықтарды құруды және жаңғыртуды қолдаймыз», - деген еді Қ. Тоқаев ұйым отырысында [1].

Бұл ретте ол «Шығыс Азиядан Парсы Шығанағы елдеріне ең қысқа жолды ашатын «Қазақстан-Түрікменстан-Иран» теміржолының елеулі әлеуеті бар екеніне» баса назар аударған еді. Сондай-ақ, Президент Қазақстанның Орталық Азия мемлекеттерімен транзиттік-көліктік ынтымақтастығы қарқынды дамып келе жатқанын да тілге тиек еткен болатын. «Біз өңір елдерінің өзара байланысын қамтамасыз етуге бағытталған болашағы зор жобалардың іске асырылуын құптаймыз. Орталық және Оңтүстік Азия арасындағы көлік арналарын кеңейту, «Солтүстік-Оңтүстік» және «Шығыс-Батыс» трансевразиялық дәліздерін дамыту жөніндегі күш-жігерді қолдаймыз», - деп атап өтті Қ. Тоқаев [2].

Бұл көлік инфрақұрылымы Қазақстан логистикасының маңызды құрамдас бөлігі болып табылатындығының айғағы. Елімізде автомобиль, теміржол және су көлігі арналарының дамыған желісі бар. Әуе саласының белсенді дамуы логистикалық іс-қимылдардың тиімділігін қамтамасыз етуде де маңызды рөл атқаруда. Қазақстанның негізгі көлік бағыттары Шығыс пен Батысты, сондай-ақ Солтүстігі мен Оңтүстігін байланыстырады.

Қазақстанның қолайлы жағрапиялық жағдайы да оны транзиттік тасымалдау және тауарларды аралық сақтау үшін тартымды етіп отырғанын дәйектейді. Сондай-ақ көлік тасымалдау инфрақұрылымы елдің экономикалық кеңістігін үйлестіруді, халықаралық экономикалық қарым-қатынастарды жетілдіруді нығайта түседі. Ел аумағындағы өндіргіш күштерді ұтымды орналастыруды, табиғи кен байлығын пайдаланудың тиімділігін арттыруды және өңірдің әлеуметтік-экономикалық әлеуетін кеңейтуді қамтамасыз етері сөзсіз.

Зерттеу әдістері

Мақалада қарастырылған мәселеге қатысты жүргізілген ғылыми зерттеудің әдіснамалық негізін – талдаудың салыстырмалы, институционалды, логикалық-гносеологиялық және құрылымдық-функционалды әдістерінің синтезі құрады. Қарастырылып отырылған мәселелерді ғылыми тұрғыдан сараптау дәйектемелері тиімді таңдау теориясына негізделді. Осы райда қолданылған теориялық әдістемелердің түпкі өзегі – мәселелік-бағдарлы көзқарас болып табылады. Мәселені жан-жақты қарастыру барысында халықаралық көлік дәліздерінің әлемдік экономикалық дамудағы алатын орны мен мемлекеттер арасындағы қарым-қатынастардағы мәні мен рөлін, ықпалы мен мульти-модальды көлік логистикалық орталықтарының даму қарқынын, олардың мемлекетаралық қарым-қатынастарға, табиғи ортаға әсері мен көлік тасымалдау инфрақұрылымының жандануына ықпалын жан-жақты талдауға аналитикалық тәсілдің көмегі зор болды.

Сонымен бірге бүгінгі күні Қазақстанның шекаралас мемлекеттерімен транзиттік-көліктік ынтымақтастығының тиімділігі мен қауіпсіздігін, жағымды және жағымсыз жақтарын салыстырмайынша, олардың

толыққанды білу және таңдау жасау оңай мәселе емес. Сондықтан да мәселені теоретикалық және әдістемелік тұрғыдан зерттеудің негізін ең алдымен салыстырмалы сараптамалар құрады. Сол ретте өте тиімді халықаралық көлік дәліздерінің айқындау, оның геосаяси астарына шалу, ел үшін қажетті тұжырымдама жасауға мүмкіндік береді. Салыстырмалы сараптама халықаралық көлік дәліздерін мемлекет үшін маңыздылығына шолу жасай отырып, мультимодальды көлік-логистикалық орталықтарының жағымды жақтары мен жағымсыз тұстарын айқындауда басқа да көлік тасымалдау инфрақұрылымын қарастыра кетумен дәйектеледі. Жалпы халықаралық көлік дәліздерінің даму тарихындағы өзекті мәселелерге де сараптама жасауда тарихи әдістеме негізге алынды. Мақаланың өзегі болып табылатын негізгі көлік тасымалдау инфрақұрылымын зерттеудің әдістемелік негізі ретінде жүйелі сараптау әдісі пайдаланылды.

Зерттеу нәтижелері және оларды талқылау

Жаһандану үдерісінің қарқынды кеңеюі жағдайында халықаралық көлік қызметі аса маңызды салалардың біріне айналды. Осыған орай әлемдік экономиканы дамытудың қазіргі кезеңінде халықаралық көлік дәліздерін жаңғырту өте маңызды болып табылады. Бұған белгіленген көлік жолдарын, бір бағыттағы бірнеше көлік түрлерін пайдалану, сондай-ақ транзиттік жол кескіндерін, логистикалық технологияларды және қазіргі заманғы көлік саласының басқа да құрамдас бөліктерін тиімді қолдану арқылы қол жеткізіледі.

Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Тоқаевтың төрағалығымен 2022 жылғы 7 шілдеде өткізілген Үкіметтік Кеңес барысында Президент көлік-логистика саласының Қазақстан экономикасындағы ерекше рөлін атап өтті.

Президенттің пікірінше, бұл сала мемлекетаралық өзара іс-қимылдарды жандандыру үшін өте маңызды. Дегенмен, геосаяси жағдай мен санкциялық қарама-қайшылық дәстүрлі көлік-логистикалық тізбектер желісінің үзілуіне түрткі болды. Кеңестегі талқылау барысында коммуникация мен жүктерді жеткізудің баламалы бағыттарын, сондай-ақ жеткізілімдерді әртараптандыруды пысықтау қажеттілігі атап өтілді. Президент тарапынан Үкіметке отандық өнімнің қауіпсіз және үздіксіз экспортын қамтамасыз ету үшін шаралар кешенін қабылдау қажеттілігі тапсырылды [3].

Ал 2022 жылғы 11 қарашада Самарқандта (Өзбекстан) өткен Түркі мемлекеттері ұйымының саммитінде Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Тоқаев Түркі елдері арасындағы көлік дәліздерін дамытуға шақырды. Ол осындай жобалардың жарқын мысалы ретінде бауырлас үш мемлекет – Қазақстан, Әзірбайжан, Түркия аумақтары арқылы өтетін Транскаспий халықаралық көлік бағытын атаған еді. Президент сондай-ақ соңғы 15 жыл көлемінде республика көлік-логистика саласына 35 миллиард АҚШ долларын инвестиция ретінде салғанын хабарлаған болатын. Қазақстан көлік бағыттарын әртараптандыруға және логистиканы дамытуға мүдделі. Осы мақсатқа тағы 20 миллиард АҚШ

долларын 2025 жылға дейін инвестиция ретінде тартудың жоспарланып отырылғанын жеткізді [4].

Қазақстан Республикасының Үкіметі 2022 жылы 30 желтоқсанда «Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі Тұжырымдамасын» қабылдады. Тұжырымдаманың стратегиялық мақсаты Қазақстанның 2030 жылға қарай көлік-транзиттік әлеуеттің даму деңгейі бойынша өңірлік көшбасшылар қатарына кіре отырып, қолжетімді, тиімді және қауіпсіз көлік-логистикалық қызметтерді дамыту арқылы елдің экономикалық өсуіне жәрдемдесу және халықтың өмір сүру сапасын арттыру. Қазақстан 2030 жылға қарай жетекші өңірлік хабқа айналуы және бірыңғай көлік-логистикалық кешен шеңберінде көліктің жекелеген салаларының интеграцияланған дамуын қамтамасыз етуі тиіс [5].

Осы тұжырымдамаға орай 2023 жылдың қаңтарында ҚТЖ басшысы Н.Сауранбаев Президент Қ. Тоқаевпен кездесу барысында инфрақұрылымдық жобалардың жүзеге асырылып жатқандығы туралы хабарлаған еді. Сауранбаев үш жыл ішінде 1285 шақырым жол салу жоспарланып отырғанын, бұл жүк ағынын ұлғайтуға және елдің экспорттық әлеуетін арттыруға мүмкіндік беретінін айтқан болатын. Құрылыс кезіндегі қазақстандық қамту үлесі 85 пайызды құрайды. Бұдан басқа, «ҚТЖ ҰК» АҚ жүк айналымы 252 млрд тонна-километрге дейін өсті. Бұл ел тәуелсіздігі жылдарындағы тарихи ең жоғары көрсеткіш болып табылады [6].

Сол ретте 2023 жылғы 14 қарашада Алматы облысында Қытайдан Еуропаға және Орталық Азия елдеріне жүк тасымалдау уақытын едәуір қысқартуға арналған Алматы станциясын айналып өтіп, Жетіген-Қазыбек би теміржол желісінің құрылысы басталды. «Республиканың көлік-транзиттік әлеуетін дамыту үшін маңызы зор инфрақұрылымдық жоба Мемлекет басшысының тапсырмасы бойынша іске асырылуда. Теміржол желісінің бірінші буынын төсеу рәсіміне Премьер-Министр Ә.Смайылов қатысты», делінген Үкіметтің сайтында [7].

Ә.Смайылов Алтынкөл-Қорғас шекаралық өткелі арқылы өтетін теміржол желісі соңғы жылдары қарқынды өсім көрсеткенін атап өткен болатын. «Аталған транзиттік дәлізде Алматы теміржол торабы төрт бағыт бойынша пойыздардың қозғалысын қамтамасыз етеді: Шу, Ақтоғай, Алтынкөл және Алматы-2. Аталған жобаны іске асыру жүктерді жеткізу мерзімін едәуір қысқартады», - деді премьер. Құрылысқа 1400 адам, ал теміржол желісін пайдалану кезінде 500-ге жуық адам тартылады. «Шпалдарды, рельстерді және трансформаторларды өндіру, инертті материалдарды, құм мен қиыршық тастарды жеткізуді жергілікті компаниялар жүзеге асырады», - деді Ә.Смайылов. Жалпы құрылыс үрдісінде 130 км теміржолдары салынып, 3 станция, 13 көпір, бес теміржол және бір автомобиль өткелі салынды. Жаңа тармақ негізгі халықаралық бағыттардың қиылысында орналасқан Алматы торабына жүктемені 40 пайызға төмендетеді деп күтілуде екендігін мәлімдеген болатын [8].

«Теміржол желісі Орталық Азияға, Еуропаға және Каспий теңізінің порттарына белгіленген транзиттік жүктердің өтуін жеделдетеді. Бұл желі Алматы торабын жеңілдету үшін өте қажет», - деген болатын «Қазақстан теміржолдары» компаниясы басқарма төрағасының орынбасары Қ. Әлмағамбетов. Ол қазір Алматының теміржол торабына түскен жүктер бір жарым-екі тәулікке кешіктірілетінін айтты. Биліктің мәліметінше, Қазақстан мен Қытай арасындағы теміржол жүк тасымалы 2022 жылы 23 млн тоннадан асып, жаңа тарихи максимумға жеткен. 2023 жылдың басынан бері бұл көрсеткіш 22 пайызға өскен [9].

Жалпы бұл мәселені 2022 жылдың ақпанында Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Тоқаев көтерген болатын. Онда ол инвесторларды Қазақстанның көлік-логистикалық саласына назар аударуға шақырған еді. Ол Қытай-Еуропа дәлізі бойынша жерүсті транзиттік тасымалдарының 83 пайызы Қазақстан арқылы өтетінін атап өткен. Бұл бағыт айтарлықтай кеңістікті қамтитындығын және Алматы мен Астана сияқты қалалардан өтіп, шамамен 10 000 шақырымға созылатындын жеткізеді [10].

Бұл дәліз қытайлық тауарларды Еуропаға және керісінше жеткізудің негізгі артериясына айналды. Қытай - Қазақстан - Еуропа бағытында тауарлар мен қызметтердің ағындары Қазақстанның жері арқылы бірқалыпты қозғала алады, жолдың өнбойында кездесетін елдерге тауарларды белгіленген тиімді мерзім аралығында жеткізуді қамтамасыз етуге ыңғайлы. Атап айтқанда, 2022 жылы «Достық-Мойынты» аралығындағы екінші жолдардың құрылысы басталды. Соның арқасында учаскенің өткізу қабілеті бес есеге дейін артады, бұл ҚХР мен Еуропа арасындағы транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайтуға мүмкіндік туғызады.

Алдағы уақытта Қазақстан мен Өзбекстан арасында Дарбаза - Мақтаарал теміржолының жаңа тармағының салынуы Ресейден Орталық Азияға транзиттік тасымалдарды дамытуды жандандырады. Осылайша Сарыағаш станциясының жүктемесін азайтуға, Мақтаарал ауданын магистральдық теміржол желісімен байланыстыруға, сондай-ақ Иран, Ауғанстан, Пәкістан және Үндістанға шығатын транзиттік әлеуетті кеңейтуге болады.

Қазақстан өңірдің көліктік өзара байланысын дамытуды ұсынады, өйткені Экономикалық ынтымақтастық ұйымына (ЭБҰ) мүше он мемлекеттің жетеуі әлемдік мұхит жолына тікелей шыға алмайды. Бұл туралы Қазақстан премьер-министрі Ә.Смайылов 2023 жылғы 13 қарашада Ташкент қаласында өткен ЭБҰ саммитінде мәлімдеді. Оның пікірінше қазіргі трансшекаралық сауда-логистикалық инфрақұрылымды дамытудың негізгі өзегінің бірі Қазақстан мен Өзбекстан шекарасындағы «Орталық Азия» халықаралық өнеркәсіптік ынтымақтастық орталығы болып табылады.

Өзбекстан мен Қазақстанның батыс өңірлерін тығыз байланыстыру мақсатында «Бейнеу Шалқар» автожолы салынады, ол сегізінші ТРАСЕКА автожол дәлізін (Еуропалық Одақ пен «Еуропа - Кавказ-

Азия» көлік дәлізін ұйымдастыру жөніндегі әріптес елдер арасындағы халықаралық ынтымақтастық бағдарламасы) қалыптастыруды аяқтауға қызмет етеді. «Біз сондай-ақ Каспийдегі теңіз порттарымыздың әлеуетін белсенді түрде жетілдіріп жатырмыз. Ақтау портында контейнерлік хаб және Құрық портында «Саржа» көпфункционалды терминал салынатын болады. Орталық Азия елдері үшін Қытаймен өткізу тіректерінде жекелеген станциялық жолдарды салу жоспарлануда», - деді Ә.Смайылов [11].

Қырғыз Республикасының шекарасында да осы тәрізді өнеркәсіптік сауда-логистикалық кешен салу көзделуде. «Достық» және «Алтынкөл» шекара маңындағы теміржол станцияларының жүктемесін азайтуға, сондай-ақ Қытай Халық Республикасы мен Қазақстан Республикасы арасында тауар өткізу қабілетін арттыру үшін «Бақты-Аягөз» теміржол желісін салу жоспарлануда. Яғни 2022-2025 жылдар аралығында 1300 шақырымнан астам теміржол салыну белгіленген болатын. 2030 жылға қарай Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзит көлемі 35 млн. тоннаға дейін ұлғайтылатын болады. Мұндай көрсеткіштер Елдің көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың Тұжырымдамасында бекітілген.

Жүк ағынының жаһандық қайта бөлінуіне байланысты Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің (Қазақстан-Түрікменстан-Иран бағытында) инфрақұрылымына жүктеме ұлғаяды, бұл өз кезегінде «тар» жерлерді айқындауға мүмкіндік береді. Сондықтан қазір баламалы көлік дәліздерін дамыту бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Қазақстан мен Түрікменстан 2023 жылы 29 қарашада екі мемлекеттің аумағы арқылы Қытайдан Иранға көлік дәлізін бірлесіп дамытуға келісті, - деп хабарлайды қазақстандық Көлік министрлігі. Бірлескен жұмыс тобының бірінші отырысы Ашхабадта Қазақстан Көлік вице-министрі Т.Ластаев пен Түрікменстан Көлік және коммуникациялар агенттігі бас директорының орынбасары Б.Аннаевтың төрағалығымен өтті, - деп нақтылай түсті. «Отырыс қорытындысы бойынша Қазақстан көлік министрлігі мен Түрікменстан Көлік және коммуникациялар агенттігі арасында көліктік өзара байланыс туралы Хаттама мен Меморандумға қол қойылды», - деп толықтырады министрліктің хабарламасында. Меморандум екі ел арасындағы теміржол және теңіз көлігі саласындағы ынтымақтастықты кеңейтуді көздейді. Онда қолайлы тарифтік жағдайлар жасауды, инфрақұрылымды дамытуды үйлестіру және өзара ақпарат алмасу үшін сандық шешімдерді енгізу бойынша бірлескен шаралар қабылдауды қоса алғанда, екі елдің аумақтары бойынша тасымалдау көлемін ұлғайту жөніндегі ниеттер көрсетілген, - деп атап өтті министрлікте [12].

Көлік дәліздері мен транзиттік әлеуетті бірлесіп дамыту Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің 2023 жылғы маусымдағы Грузияға ресми сапары барысында да талқыланған болатын. Премьер-Министр Қазақстан мен Грузия ынтымақтастығындағы транзиттік-көлік саласының шешуші рөлін атап өтті, өйткені екі мемлекеттің аумағы

арқылы ірі трансконтиненталдық көлік дәліздері – Еуропадан Қытайға және Оңтүстік-Шығыс Азияға ең қысқа жолдар өтеді. Ол өңірдің көлік байланысын арттыруға және транзит жағдайларын жүйелі түрде жақсартуға мүдделі екенін жеткізген болатын.

Транскаспий бағыты Қазақстанды Грузиямен және Әзірбайжанмен байланыстырып, Каспий теңізіне және Еуропаға, одан әрі көлік жолдарына қол жеткізуді қамтамасыз етеді. Бұл бағыт Қазақстан арқылы тауарлардың, әсіресе энергия тасымалдаушылардың экспорты мен импорты үшін жаңа мүмкіндіктерді ашады. Мысалы, 2022 жылдың қараша айында Қазақстан, Грузия, Әзірбайжан және Түркия өкілдері осы ең «тар» жерлерді синхронды түрде жою және 2027 жылға дейін Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту бойынша «Жол картасына» қол қойған болатын. Ал 2023 жылдың тамызында олар құжаттардың жаңартылған нұсқасын ұсынды. Сонымен бірге Мемлекет басшысының 2023 жылғы 1 қыркүйектегі Жолдауы шеңберінде Құрық портын толыққанды логистикалық кластер ретінде қалыптастыруды қамтитын теңіз инфрақұрылымын дамытудың кешенді жоспарын әзірлеу бойынша жұмыс жүргізілуде. Бірқатар инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру бойынша шаралар қабылданған еді. Сол ретте Ақтау теңіз портында қуаттылығы 300 мыңға дейінгі жиырма футтық баламада «контейнерлік хаб» Каспийде құрылады. Құрық портында қазақстандық «Semurg Invest» компаниясы «Саржа» көпфункционалды терминалының құрылысын бастады. Сонымен қатар, Транскаспий бағытын дамыту үшін Каспий теңізінде отандық кеме жасау өндірісін құру жоспарланған. 2030 жылға дейін олар паром флотын кеңейтіп, танкерлерді құруға ниетті [13].

Транскаспий бағыты – теміржол, автомобиль және теңіз инфрақұрылымын қоса алғанда әртүрлі көлік түрлерін қамтитын көп деңгейлі көлік жүйесі. Ол тегіс және тиімді көлік байланысын қамтамасыз ете отырып, әртүрлі аймақтар мен елдерді байланыстырады. Бұдан басқа, жүк ағынының артып келе жатқан көлемін қамтамасыз ету үшін инфрақұрылымды құру жөніндегі шаралар іске асырылуда. Сиань қаласының құрғақ портында қазақстандық логистикалық орталықтың, Поти портында (Грузия) мультимодальды терминалдың және Алматы облысында сауда-логистикалық хабтың құрылыс жобалары іске қосылды.

Сондай-ақ Транскаспий халықаралық көлік бағыты қауымдастығының қатарына еуропалық көліктік-логистикалық компанияларды тарту бойынша жұмыстар жалғасуда. 2023 жылдың маусымынан бастап Болғарияның Бургас порты Транскаспий халықаралық көлік бағыты қауымдастығының қауымдастырылған мүшесі болды. 2023 жылдың соңына дейін аустриялық Rail Cargo тасымалдаушысының, сондай-ақ Германия, Литва және Сингапурдан келген басқа жүк операторларының кіру рәсімдерін аяқтау жоспарланған болатын.

Тағы бір ұтымды бағыт – Ресей Федерациясын Иранмен, Парсы шығанағы елдерімен, Үндістанмен байланыстыратын Солтүстік-Оңтүстік дәлізі. Бұл ретте, «Қазақстан-Түрікменстан-Иран» теміржол бағыты (Солтүстік-Оңтүстіктің шығыс тармағы) Қытайды Иранмен Қазақстан

Республикасы аумағы арқылы тікелей байланыстырады (Санкт-Петербургтен Мумбай портына дейінгі бағыт. Қазақстан Республикасы тарапынан Илецк/Озинки учаскесі, Бейнеу-Өзен-Болашақ). 2023 жылдың сегіз ай ішінде «Қазақстан-Түрікменстан-Иран» құрлықтық бағыты бойынша Иран бағытына 1,4 млн тонна тасымалданды, бұл 2022 жылмен салыстырғанда 25 пайызға артық [14].

Солтүстік-Оңтүстік дәлізін дамыту үшін тараптар инфрақұрылым мен терминалдық қуаттарды жақсарту, жылжымалы құрамды ұлғайту, әкімшілік кедергілерді алып тастау және тасымалдаушылар үшін қолайлы жағдайлар жасау бойынша жұмыс істеуде. Ресей, түрікмен, иран және үнді тараптарымен бірлесіп құжат жобасы әзірленген және мәмілеге келу сатысында. Оны 2027 жылға қарай іске асыру - дәліздің өткізу қабілетін жылына 10 млн тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді дейді.

Сегіз автомобильді транзиттік дәлізінің жалпы ұзындығы 13,2 мың км құрайды. Жекелеген учаскелер бойынша қайта жаңғырту жүргізілуде, оның аяқталуы 2030 жылға жоспарланған. Көлік шығындарын азайту және шекарадан өту уақытын қысқарту үшін 6 негізгі өткізу тіректерін жаңғырту қажет. Бұл сәт Қазақстан-Ресей шекарасындағы өткізу тіректерін дамытудың 2023-2027 жылдарға арналған бірлескен іс-қимыл жоспарында және Жол картасында көрсетілген. Бұл тіректердің өткізу қабілеті үш есеге артады, ал транзиттік жүктің өту уақыты екі есеге қысқарады [15].

Сонымен бірге Қазақстан теңіз жүк тасымалын автокөлікке қайта бағдарлауды көздеп отыр. Осыған орай 2023 жылдың 5 желтоқсанында Премьер-Министр Ә.Смайыловтың төрағалығымен өткен Қазақстан Үкіметінің отырысында жүк автотасымалдарын және транзитті дамыту мәселелері қаралды. Үкімет отырысы барысында Көлік вице-министрі С. Аблаиевтің мәліметінше, 2023 жылдың тоғыз айының қорытындысы бойынша республикада жүк автотасымалдары 5,5 млн тоннаны құрады. Бұл 2022 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 22 пайызға артық. Отандық операторлардың үлесі 42 пайызды құрайды. Есепті кезеңде транзиттік тасымалдардың өсуі 44 пайызға жетті, яғни 2,5-тен 3,6 млн тоннаға дейін. Негізгі көлемі Қытай Халық Республикасына тиесілі: осы бағыт бойынша жүк тасымалы екі есеге – 1,5 млн тоннаға дейін ұлғайған [16].

Қазіргі уақытта Қазақстан аумағы бойынша жалпы ұзындығы шамамен 13 мың км болатын сегіз халықаралық автодәліз өтеді. Олардың ішінде Батыс Еуропа – Батыс Қытай, «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік бағыты, ТРАСЕКА және басқалары. Орталық Азия елдерінің көлік жүйесін әлемдік көлік желісімен интеграциялауды жандандыру үшін, ең алдымен, аймақтағы көлік кооперациясына қол жеткізу қажет деп есептейді өзбекстандық сарапшы [17].

Яғни қазақстандық транзиттік тасымалдарда да жағымды қарқын байқалады. «Сонымен қатар, сарапшылардың бағалауы бойынша, жыл сайын Қытайдан Еуропаға теңіз жолымен 1,6 млрд тоннаға дейін жүк тасымалданады. Осы көлемнің 1 пайыздан азы (0,01 пайызы) біздің еліміз

арқылы транзиттік автокөлікпен тасымалданады. Әлемдік тәжірибе бойынша медициналық, қымбат, сондай-ақ қысқа мерзімде жеткізуді талап ететін тауарлар автокөлікпен тасымалданады. Сондықтан Қытайдан Еуропаға транзиттік жүктердің көлемін ұлғайтудың үлкен әлеуеті бар», - деп нақтылады көлік вице-министрі [18].

Осындай жаңғыртулардың нәтижесінде алдағы уақыттарда жыл сайынғы өсім жалғасады деп күтілуде. 2023 жылғы екі ел арасындағы визасыз тәртіпті енгізу және тараптардың тасымалдаушыларына Қытай мен Қазақстан аумағы арқылы транзиттік жол жүруге мүмкіндік беретін жаңа келісімге қол қою да өзіндік ықпалын тигізери сөзсіз. Сонымен қатар, ол «Қытай Еуропалық жеңілдетілген шекарадан өту жүйесінің – TIR Carnet (TIR – Transport international Router жүйесі - баратын елге кедендік тексерусіз транзиттік жол жүруге мүмкіндік береді) қатысушысы болды. Қытай транзитін үш есеге (0,01%-дан 0,03%-ға дейін) ұлғайту Қазақстан экономикасына жылына шамамен 263 млрд теңге түсуді қамтамасыз ете алады», - деп атап өтті. Жүктерді теңізден автокөлікке қайта бағдарлау және отандық операторлардың тасымалдарға қатысу үлесін ұлғайту мақсатында бірқатар шаралар жоспарлануда. Олардың қатарында: Бонд қоймаларын құру; көлік құралдарының өткізу тіректері мен отандық паркінің өткізу қабілетін ұлғайту, сондай-ақ рұқсат қағаздарын бөлудің тиімді жүйесін енгізу [19].

Бонд қоймасы (ағылшынша: warehouse bond) – импорттық тауарларды баж салығын төлемей сақтауға болатын белгілі бір кеденге тиесілі қойма. Тауарларды Бонд қоймасынан ел аумағына жіберген жағдайда ғана баж салығы төленеді. Бонд қоймасына сақтау белгілі бір мерзімдермен белгіленеді, мерзімі аяқталған жағдайда тауарлар мемлекет кірісіне айналады. Бонд қоймаларын дамыту үшін олардың қызметін заңнамалық деңгейде нақты реттеу қажет. Ол үшін Бонд қоймаларын құру, өткізу тіректерінің қуатын арттыру, ішкі автопаркте кеңейту, рұқсат беру құжаттарын бөлудің тиімді жүйесін енгізу жөнінде шаралар қабылдануы керек.

Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі Жол карталары шеңберінде тарифтік саясат, жүктерді өңдеу және осы бағыттағы көлік үрдістерін оңтайлау мәселелерімен айналысатын бірлескен кәсіпорын құрылатын болды. Бірнеше маңызды жобалар аяқталды, соның ішінде Қытай-Орталық Азия трансөңірлік газ құбырының, Қытай-Қазақстан мұнай құбырының, Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан жедел магистралінің, сондай-ақ Қытай-Тәжікстан жолдарының құрылысы [20].

Қытай Халық Республикасымен Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі үкіметаралық келісімі, оның ішінде Қытай-Еуропа қатынасындағы контейнерлік пойыздар үшін келісім де қол қою сатысында.

Қорытынды

Қазақстан Еуропа мен Азияны байланыстыратын ірі көлік торабы болып табылады. Елдің логистикалық жүйесі халықаралық саудада маңызды рөл атқаруда. Алайда, қолданыстағы инфрақұрылым жүк тасымалының ұдайы ұлғая түсуіне ілесе алмауы, тауарларды жеткізу үдерісін едәуір баяулатуда. Бұл әсіресе трассалардың көп бөлігі халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін және шұғыл жаңартуды қажет ететін жолдарда байқалады. Сонымен бірге Қазақстанда логистиканы дамыту жолында кейбір көкейкесті мәселелер де кездесуде. Олардың қатарында – логистика саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамыту қажеттілігі.

Қазақстан өзінің жағрапиялық жағдайын неғұрлым тиімді пайдалануды және логистика саласында тәжірибе алмасуды қамтамасыз ету үшін халықаралық әріптестермен және ұйымдармен белсенді өзара іс-қимылды ұлғайта түсуі керек. Қазақстан, сондай-ақ өзгермелі экономикалық орта жағдайында логистикалық жүйенің тұрақты даму талабына тап болуда. Өзгерістерге бейімделу ғана емес, оларды алдын-ала болжай білу, нарық қажеттіліктерін сезіне білу және логистикаға қажетті жаңа стратегиялар мен тәсілдерді ойластыру өте маңызды болып табылады.

Сонымен қатар, теміржол арнасының болмауымен бірге Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық жүйесінің дамуына қолда бар теміржолдардың жай-күйі мен ерекшеліктері де кедергі келтіретінін атап өткен жөн. Нақты тоқталатын болсақ, ол ең алдымен Орталық Азия елдерінде жол табанының ені 1520 мм болса, Еуропа мен Азия мемлекеттерінде жол табанының ені 1435 мм. Бұл өз кезегінде бір өлшемді жолдан екінші өлшемді жолға ауысу үшін қосымша шығындарды, уақытты және ауыстыруды жүзеге асыратын техникалық жабдықталған орталықтарды дамытуды қажет етеді.

Келесі көкейкесті мәселелер қатарында моральдық-техникалық жағынан ескірген инфрақұрылым объектілері: локомотивтер, вагондар, тиегіштер және т.б. сондай-ақ технологиялар мен қызметтердің халықаралық сапа стандарттарынан артта қалуы. Қазақстанда тозудың жоғары деңгейі, сондай-ақ вагон паркінің тапшылығы байқалады. Бұл әсіресе ең жоғары жүктеме маусымында вагонның жетпей жатуымен белгілі. Сондай-ақ пайдаланудың нормативтік мерзімдеріне қарайтын болсақ, онда 2030 жылға дейін 14,3 мың вагонның қызмет атқару уақыты аяқталады. Осындай жағдай локомотив паркіне де тән.

Сонымен бірге аралас тасымалдарды ұйымдастыру және орындау, теміржол тораптарында жүк жұмыстарын жоспарлау, инфрақұрылым объектілеріне техникалық қызмет көрсету, кірме жолдар мен іргелес станциялардың жұмысы, жүктерді тасымалдаудың басқа да маңызды сәттерін заманға сай жетілдіре түсудің қажеттілігі күннен күнге артып келеді. Өйткені бұл мәселелер тасымалдау үрдісінің жылдамдығына, қауіпсіздігіне, тиімділігіне және үйлестірілуіне елеулі әсер етері сөзсіз.

Әрине, Қазақстан Үкіметінің бұл мәселелерді шешу үшін белсенді жұмыс істеп жатқандығы қуантады. Бюрократияны қысқарту және

кедендік бақылауды жеңілдету жөніндегі іс шаралар қазірдің өзінде енгізілуде және жағымды нәтижелерді көрсетуде. Жаңа сандық технологиялар мен электрондық құжаттарды енгізу арқылы қажетті рұқсаттар мен келісімдерді алу үрдісі үлкен жеңілдіктерге жеткізери хақ.

Сол себепті осы саладағы негізгі бастамалардың бірі кедендік бақылаудың электрондық жүйелеріне көшу болып табылады. Дәстүрлі қағаз құжаттары мен тіркеулердің орнына барлық қажетті іс-шараларды электронды платформалар арқылы жүзеге асыру заман талабы екендігі анық. Бұл - жүктерді ресімдеуге кететін уақытты едәуір қысқартады және кәсіпкерлер үшін де, мемлекет үшін де ресурстарды үнемдеуге мүмкіндік берері сөзсіз.

Қорытындылай келе, Қазақстандағы логистика елдің экономикалық өркендеуі мен дамуына айтарлықтай әсер ететінін атап өтуге болады. Қазақстанда логистиканың табысты дамуы көлік инфрақұрылымын жаңғыртумен және заманауи логистикалық орталықтарды құрумен ғана емес, сонымен қатар логистикалық қызметтердің сапасын жетілдірумен қатар жүретіндігін жадымызда сақтағанмыз жөн.

Елде логистикалық компанияларды сертификациялау және лицензиялау белсенді түрде жүзеге асырылуда, бұл олардың кәсіби деңгейін жетілдіруге және бәсекелестікті ұлғайтуға ықпал етуде. Сонымен қатар, ақпараттық технологиялар мен электронды басқару жүйелерін енгізу логистикалық үдерістердің ашықтығы мен тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

Қытай-Қазақстан-Еуропа көлік дәліздері және Транскаспий бағыты сияқты жаңа халықаралық жобалар сауда мен инвестициялар үшін жаңа мүмкіндіктерді ашуда. Осы орайда Қазақстан өз әлеуетін толық ашу үшін өзінің логистикалық инфрақұрылымын дамытуды жалғастыруы және шекарадан өту рәсімдерін оңтайландыра түсуі тиіс. Сонда ғана ел халықаралық сауда және логистикалық қызмет үшін тартымды транзиттік тірекке айнала алады.

Бұл зерттеуді Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігінің Ғылым комитеті қаржыландырған (грант No AP19679313).

ӘДЕБИЕТТЕР

1. Выступление Касым-Жомарта Токаева на встрече глав государств-членов ШОС // [Электронный ресурс]. <https://www.kp.kz/online/news/4923503/16.09.22>. (қаралған күні: 16.09.2023).
2. Біз ШЫҰ-ны жаһандық экономикалық платформаға айналдыруымыз керек – Тоқаев // [Электрондық ресурс]. https://www.kt.kz/kaz/economy/biz_shy_ny_zha_andy_ekonomikaly_platforma_a_1377939824.html. (қаралған күні: 16.09.2023).
3. Глава государства провел совещание по развитию транспортно-транзитного потенциала // [Электронный ресурс]. <https://www.akorda.kz/ru/glava-gosudarstva-provel-soveshanie-po-razvitiyu-transportno-tranzitnogo-potenciala-76050> (қаралған күні: 07.10.2023).
4. Türk Devletleri Teşkilati Dokuzuncu Zirvesi Semerkant'ta gerçekleştirildi // [Elektronik

- кaynak]. https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-dokuzuncu-zirvesi-semerkantta-gerceklestirildi_2678 (қаралған күні: 07.10.2023).
5. Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі Тұжырымдамасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы №1116 қаулысы// [Электрондық ресурc].<https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2200001116>. (қаралған күні: 07.10.2023).
 6. Айбекова С. Новую железную дорогу начали строить в обход Алматы // [Электронный ресурc].<https://www.nur.kz/politics/Kazakhstan/2045687-novuyu-zheleznuyu-dorogupachali-stroit-v-obhod-Almaty/> (қаралған күні: 07.12.2023).
 7. Алматыда жаңа теміржол құрылысы басталды [Электрондық ресурc]. <https://smi24.kz/kk/news/novosti/almatyida-jana-temirjol-kurylysy-bastaldy-1146234/> (қаралған күні: 07.12.2023).
 8. КазТАГ: Строительство железнодорожной линии в обход станции Алматы началось в Алматинской области, сообщает пресс-служба премьер-министра// [Электронный ресурc]. <https://kaztag.kz/ru/ntws/stroitelstvo-zhd-linii-v-obkhod-stantsii-almaty-pachalos-v-almatinskoy-oblasti> (қаралған күні 14.11.2023).
 9. В Казахстане начали строить ж/д магистраль в обход Алматы для ускорения транзита грузов из КНР// [Электронный ресурc].<https://Fergana.ru/news/132025/>. (қаралған күні 14.11.2023).
 10. Токаев призвал инвесторов обратить внимание на транспортно-логистическую сферу Казахстана// [Электронный ресурc].<https://ru.sputnik.kz/20220222/tokaev-prizval-investorov-obratit-vnimanie-na-transportno-logisticheskuyu-sferu-kazakhstana-23011757.html>. (қаралған күні 22.02.2023).
 11. Между Узбекистаном и Казахстаном будет построена новая автомобильная дорога// [Электронный ресурc].<https://kun.uz/ru/news/2023/11/13/mejdu-uzbekistanom-i-kazakhstanom-budet-postroyena-novaya-avtomobilnaya-doroga> (қаралған күні:13.11.2023).
 12. Казахстан и Туркменистан будут развивать коридор из Китая в Иран// [Электронный ресурc].<https://ru.sputnik.kz/20231129/kazakhstan-i-turkmenistan-budut-gazvivat-koridor-iz-kitaya-v-iran-40504483.html> (29.11.2023).
 13. Об официальном визите Премьер-Министра РК в Грузию// [Электронный ресурc]. <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-tbi/isi/press/news/details/579980?lang=ru>. (қаралған күні: 05.10.2023).
 14. Вааль Т. По воде и суше. В Казахстане расширяют сеть альтернативных транспортных коридоров// [Электронный ресурc].<https://primeminister.kz/ru/news/ro-vode-i-sushe-v-kazakhstane-rasshiriyayut-set-alternativnykh-transportnykh-koridorov-25794>. (қаралған күні: 05.10.2023).
 15. В правительстве Казахстана раскрыли планы по развитию коридора «Север-Юг» // [Электронный ресурc].<https://dzen.ru/a/ZR7RD7Rp0Af980UC>. (қаралған күні: 05.10.2023).
 16. Казахстан хочет переориентировать транзитные грузопотоки с морского транспорта на автомобильные коридоры // [Электронный ресурc]. <https://portnews.ru/news/357087/> (қаралған күні: 05.12.2023).
 17. Зохидов А.А. Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения// Экономика Центральной Азии. -2020. -Том4. -№3. -С.185-196.
 18. Казахстан модернизирует 45 автомобилных пунктов пропуска// [Электронный ресурc].<https://primeminister.kz/ru/news/kazakhstan-moderniziruet-45-avtomobilnykh-punktov-propuska-26543>. (қаралған күні: 05.12.2023).
 19. Исхакова Б. Переориентировать морские грузоперевозки на автотранспорт намерены в Казахстане// [Электронный ресурc]. <https://kapital.kz/economic/121339/pereorientirovat-morskiye-gruzoperevozki-na-avtotrasport-namereny-v-kazakhstane.html> (05.12.2023).
 20. Ткаченко М.Ф., Худякова О.Ю. Центральная Азия в фокусе китайской помощи развитию // Экономика Центральной Азии. – 2022. – Том 6. – № 2. – С. 97-110.

REFERENCES:

1. Vystuplenie Kassym-Zhomarta Tokaeva na vstreche glav gosudarstv-chlenov ShOS [Speech by Kassym-Jomart Tokayev at the meeting of the heads of the SCO member States] //Retrieved from <https://www.kp.kz/online/news/4923503/16.09.22>. (қаралған күні: (accessed: 16.09.2023).
2. Biz ShYY-ny zhanandyq ekonomikalыq platformaga ajnalduyruymyz kerek – Toqaeв [We need to turn SCO into global economic platform - Tokayev]//Retrieved from https://www.kt.kz/kaz/economy/biz_shyy_ny_zha_andy_ekonomikalыq_platforma_a_1377939824. html.

(accessed: 16.09.2023). [in Kazakh].

3. Glava gosudarstva provel soveshanie po razvitiyu transportno-tranzitnogo potentsiala [The Head of State held a meeting of po razvitiyu transportno-tranzitnogo potentsiala]// Retrieved from <https://www.akorda.kz/ru/glava-gosudarstva-provel-soveshanie-po-razvitiyu-transportno-tranzitnogo-potentsiala-76050>. (accessed: 07.10.2023). [in Russian].

4. Türk Devletleri Teşkilati Dokuzuncu Zirvesi Semerkant'ta gerçekleştirildi [The Ninth Summit of the Organization of Turkish States was held in Samarkand]//Retrieved from https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-dokuzuncu-zirvesi-semerkantta-gerceklestirildi_2678 (accessed: 07.10.2023). [in Turkish].

5. Qazaqstan Respublikasynyn kólik-logistikalyq aleuetin damytudyn 2030 zhylyga dejingi Tuzhyrymdamasyñ bekitu turaly Qazaqstan Respublikasy Ukimetinin 2022 zhylygy 30 zheltoqsandagy №1116 qaulysy [Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 30, 2022 No. 1116 on approval of the concept for the development of transport and logistics potential of the Republic of Kazakhstan until 2030] // Retrieved from <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2200001116>. (accessed: 07.10.2023) [in Kazakh].

6. Ajbekova S. Novyyu zheleznuyu dorogu nachali stroit v obhod Almaty [The new railway began to be built bypassing Almaty] // Retrieved from <https://www.nur.kz/politics/Kazakhstan/2045687-novuyu-zheleznuyu-dorogu-nachali-stroit-v-obhod-Almaty/> (accessed : 07.12.2023).

7. Almatyda zhana temirzhol qurylysy bastaldy [New railway construction started in Almaty] // Retrieved from <https://smi24.kz/kk/news/novosti/almatyda-jana-temirjol-kurylysyi-bastaldy-1146234/> (accessed: 07.12.2023) [in Kazakh].

8. KazTAG: Stroitelstvo zheleznodorozhnoj linii v obhod stancii Almaty nachalos v Almatinskoy oblasti, soobshaet press-služba premer-ministra [KazTAG: Construction of a railway line bypassing Almaty station has begun in Almaty region, the press service of the Prime Minister reports] // Retrieved from <https://kaztag.kz/ru/ntws/stroitelstvo-zhd-linii-v-obkhod-stantsii-almaty-nachalos-v-almatinskoy-oblasti> (accessed: 14.11.2023). [in Russian].

9. V Kazahstane nachali stroit zh/d magistral v obhod Almaty dlya uskoreniya tranzita Грузов из КНР [Kazakhstan has begun to build a railway line bypassing Almaty to speed up the transit of goods from China] // Retrieved from <https://Fergana.ru/news/132025/>. (accessed: 14.11.2023). [in Russian].

10. Tokaev prizval investorov obratit vñimanie na transportno-logisticheskuyu sferu Kazahstana [Tokayev urged investors to pay attention to the transport and logistics sector of Kazakhstan] // Retrieved from <https://ru.sputnik.kz/20220222/tokaev-prizval-investorov-obratit-vñimanie-na-transportno-logisticheskuyu-sferu-kazahstana-23011757.html>. (accessed: 22.02.2023). [in Russian].

11. Mezhdú Uzbekistanom i Kazahstanom budet postroyena novaya avtomobilnaya doroga [A new highway will be built between Uzbekistan and Kazakhstan] // Retrieved from <https://kun.uz/ru/news/2023/11/13/mejdu-uzbekistanom-i-kazahstanom-budet-postroyena-novaya-avtomobilnaya-doroga> (accessed: 13.11.2023). [in Russian].

12. Kazahstan i Turkmenistan budut razvivat koridor iz Kitaya v Iran [Kazakhstan and Turkmenistan will develop a corridor from China to Iran] // Retrieved from <https://ru.sputnik.kz/20231129/kazahstan-i-turkmenistan-budut-razvivat-koridor-iz-kitaya-v-iran-40504483.html> (accessed: 29.11.2023). [in Russian].

13. Ob oficialnom vizite Premer-Ministra RK v Gruzuyu [On the official visit of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan to Georgia] // Retrieved from <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-tbi;isi/press/news/details/579980?lang=ru>. (accessed: 05.10.2023). [in Russian].

14. Vaal T. Po vode i sushe. V Kazahstane rasshiryayut set alternativnykh transportnykh koridorov [By water and land. Kazakhstan is expanding the network of alternative transport corridors] // Retrieved from <https://primeminister.kz/ru/news/po-vode-i-sushe-v-kazahstane-rasshiryayut-set-alternativnykh-transportnykh-koridorov-25794>. (accessed: 05.10.2023). [in Russian].

15. V pravitelstve Kazahstana raskryli plany po razvitiyu koridora «Sever-Yug» [The Government of Kazakhstan has revealed plans for the development of the North-South corridor] // Retrieved from <https://dzen.ru/a/ZR7RD7Rp0Af980UC>. (accessed: 05.10.2023). [in Russian].

16. Kazahstan hochet pereorientirovat tranzitnye Грузопотоки s morskogo transporta na avtomobilnye koridory [Kazakhstan wants to reorient transit cargo flows from sea transport to automobile corridors] // Retrieved from <https://portnews.ru/news/357087/> (accessed: 05.12.2023). [in Russian].

17. Zohidov A.A. Centralno-Aziatskaya transportnaya sistema: iniciativy po sovместной koordinacii, problemy i resheniya [Central Asian transport system: joint coordination initiatives, challenges and solutions]// Экономика Centralnoj Azii. -2020. -Tom 4. -№3. -P.185-196. [in Russian].

18. Kazakhstan moderniziruet 45 avtomobilnykh punktov propuska [Kazakhstan is modernizing 45 automobile checkpoints] // Retrieved from <https://primeminister.kz/ru/news/kazakhstan-moderniziruet-45-avtomobilnykh-punktov-propuska-26543>. (accessed: 05.12.2023). [in Russian].
19. Iskakova B. Pereorientirovat morskije gruzoperevozki na avtotransport namereny v Kazahstane [Kazakhstan intends to reorient sea freight transportation to motor transport] // Retrieved from <https://kapital.kz/economic/121339/pereorientirovat-morskiye-gruzoperevozki-na-avtotrasport-namereny-v-kazahstane.html> (accessed: 05.12.2023). [in Russian].
20. Tkachenko M.F., Hudyakova O.Yu. Centralnaya Aziya v fokuse kitajskoj pomoshi razvitiyu [Central Asia in the focus of Chinese development assistance] // Ekonomika Centralnoj Azii. – 2022. – Tom 6. – № 2. – P. 97-110. [in Russian].

Мақаланың редакцияға түскен күні: 27-01-2024

Мақаланың жарияланған күні: 27-06-2024