

Э.Е.Досмұратова, М.Н. Ирисбекова, С.А.Илашева*
докторант, М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент Қазақстан
э.ғ.д., профессор, Ташкент мемлекеттік көлік университеті, Ташкент қ., Өзбекстан
э.ғ.к., доцент, М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент Қазақстан
* **Корреспондент авторы:** S.Ilasheva@mail.ru

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІНІҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЖҮК ТАСЫМАЛУЫНЫҢ ДАМУЫНДАҒЫ РӨЛІ

Түйін

Автомобиль көлігі автомобиль жолдарының кең желісінің арқасында жүк тасымалының ең ірі секторы болып табылады. Қазақстан Үкіметі көліктің осы түрін дамытуға және оның барлық өңірлері, сондай-ақ шет елдер арасындағы байланысты қамтамасыз ететін жолдарды дамытуға үлкен мән береді. Нәтижесінде автомобиль жолдарының жағдайына, Көліктік қызмет көрсету сапасына және ұсынылатын логистикалық қызметтерге қойылатын талаптар артады. Қазақстандағы барлық халықаралық автомобиль дәліздері Еуро-Азия көлік байланыстары (ЕАТС) жобасының жол желісіне енгізілген. Бұл автомобиль дәліздері көптеген мемлекеттерге, ірі порттарға, көлік тораптарына және терминалдарға қол жеткізуге мүмкіндік береді. ЕАТС жобасы құрлықтағы сауда мен әлеуметтік-экономикалық дамуды жақсарту жөніндегі ұзақ мерзімді бірлескен күш-жігердің бір бөлігі болып табылады. Қазақстан жобаны қолдайды. Қазақстанның ресми деректері бойынша Қазақстандағы автомобиль көлігі көліктің барлық түрлерінің ең көп үлесін құрайды және ол жылдан жылға өсу үрдісін көрсетеді. Осылайша, орташа жылдық өсу қарқыны 6%-ға жетеді; Жүк тасымалы да еселі өсу үрдісін көрсетеді. Осылайша, Қазақстанның автомобиль көлігі қарқынды дамып келеді және келешегі кең.

Кілттік сөздер: көлік, логистика, инфрақұрылым, халықаралық көлік жүйелері, жүк, тасымалдау, инвестициялар

Кіріспе

Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, ұлттық экономиканың серпінді өсуі ішкі және халықаралық көлік бағыттарында жүк және жолаушылар ағыны көлемінің айтарлықтай өсуіне әкеледі. Өнеркәсіп өндірісінің 1%-ға ұлғаюы тасымалдау көлемінің 1,5-1,7%-ға өсуін тудырады [1].

Жалпы, елімізде магистральдық темір жолдардың базалық желісі құрылды, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым бөлігі жаңартылды, Каспий теңізіндегі порт инфрақұрылымының өткізу қабілеті ұлғайтылды, әуе кемелері паркі жаңартылды, ұшу-қону жолақтарын, жолаушылар және жүк терминалдарын салу мен жаңғыртудың ауқымды бағдарламасы жүзеге асырылды. Қазақстан Республикасында көлік қызметінің сапасын арттыру бойынша жүйелі жұмыстар жүргізілуде. Біріншіден, бұл тасымалдау уақытын қысқарту, тасымалдау шығындарын азайту, тарифтерді оңтайландыру, тауарлардың қауіпсіздігі және ең бастысы, бүкіл логистикалық жүйенің қалыпты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге арналған жоғары сапалы адам ресурстарын дайындау.

2023 жылғы мәліметтер бойынша Қазақстанның көлік және қойма шаруашылығын қаржыландырудың жалпы көлемі ЖІӨ-нің 1,3%-ын құрады. Аумақтық сипаттамалары ұқсас елдер көлік кешеніне ЖІӨ-нің 4-7% дейін инвестициялайды. Автокөлікті дамытуға бөлінген қаржы ресурстарының мұндай мардымсыз көлемін осы қызмет түріндегі жеке сектордың айтарлықтай үлесімен және оның бизнес үшін тартымдылығымен түсіндіруге болады. Сондықтан мемлекет бұл саланы азаматтардың есебінен дамыту керек деп есептейді. Сонымен қатар, автомобиль және қалалық электр көлігінің негізгі қорларының құны көлік және қойма секторындағы барлық негізгі қорлар құнының небәрі 7,6 пайызын құраса, темір жол көлігінде 19,5 пайыз, құбыр көлігінде 44,8 пайызды құрайды.

Зерттеу әдістер

Зерттеу мақсаттары мен міндеттеріне жету үшін индукция және дедукция, бақылау, жалпылау, ақпаратты құрылымдау, ақпаратты жүйелеу, факторлық талдау, кешенді талдау, статистикалық талдау, сараптамалық талдау, диагностика, экономикалық талдау және құрылымдық талдау сияқты әдістер қолданылды.

Бұл зерттеудің материалдары мен әдістері халықаралық жүк тасымалын дамытудағы автомобиль көлігінің рөлі туралы заманауи зерттеулердің, басылымдардың және практикалық тәжірибенің кең талдауына негізделген. Әдебиетке шолу бізге бар үрдістер мен қиындықтарды бағалауға мүмкіндік берді, ал нақты тәжірибелер мен сараптамалық бағалаулар туралы деректер талдауды нақты мысалдармен және ұсыныстармен толықтырды. Талдау үшін Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының, рейтингтік және аналитикалық агенттіктердің және Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің деректері пайдаланылды.

Эксперименттік бөлім

Салаға инвестиция ағынының ұлғаюына көліктерге қойылатын экологиялық талаптарды күшейту арқылы ықпал етуге болады. Мұндай шаралар республикаға ескірген көліктердің әкелінуін шектеп, қазақстандық автокұрастыру зауыттарының жүктемесін арттыруы мүмкін [2].

Дегенмен, елге әкелінетін көліктерге Еуро-3 және Еуро-4 стандарттарына сәйкес шектеулер енгізу бірнеше рет кейінге шегерілді. Еуро-3 және Еуро-4 стандарттарына сәйкес келетін отын шығаруға дайын емес Қазақстандағы мұнай өңдеу зауыттарын жаңғыртудың төмен қарқыны басты тежеу факторы болды.

Жеңіл вагондар паркінде 20 жыл және одан да көп бұрын шығарылған автомобильдер басым – 50,3%, 10 жылдан 20 жылға дейінгі автокөліктердің үлесі 21,1%, 7 жылдан 10 жылға дейін – 14,5%, 3 жылдан 7 жылға дейін – 6,4%, пайдалану мерзімі 3 жылдан аз вагондардың тек 7,6% құрайды. Жүк көліктерінің ішінде 20 жылдан астам бұрын шығарылған жеңіл автокөліктердің үлесі – 60,8%, автобустар – 42,2%.

Келесі мәселе саланы реформалауға байланысты, бұл өз ісін кеңейтуге қаражаты жоқ шағын жеке тасымалдаушылардың басым болуына әкеліп соқты. Республикадағы көлік паркін жаңарту шетелден әкелінетін автокөліктерді сатып алуға және отандық көліктерді шығаруға негізделген. Тозған жылжымалы құрамды ауыстыру үшін Қазақстанда автомобильдер өндірісі анық жеткіліксіз екенін атап өткен жөн (1 кесте).

1 кесте – Қазақстандағы жүк көліктерінің өндірісі және импорты

	2020	2021	2022	2023	2024
Автокөлік өндірісі, барлығы	40684	38985	14043	7355	19078
Оның ішінде жүк көліктері	2306	2341	1555	1805	1639
Автомобильдер импорты, барлығы	203334	200431	90071	28404	38215
Оның ішінде жүк көліктері	28222	20216	10722	3979	7697

2023 жылдың басындағы жағдай бойынша елімізде 439 мың жүк көлігі бар екенін, олардың пайдалану мерзімі 10 жыл екенін ескерсек, жыл сайын кемінде 43 мың жүк көлігін ауыстыру қажет. Іс жүзінде 2023 жылы небәрі 9336 көлік пайдалануға берілді. Сондықтан көлік паркін жаңартудың негізгі бағыты – жаңа шетелдік көліктерді, сондай-ақ қазірдің өзінде жұмыс істеп тұрған көліктерді сатып алу. Тасымалдаушылардың басым көпшілігінің мұндай қаржылық мүмкіндіктері болмағандықтан, жылжымалы құрам паркі қартайды, ал қазақстандық тасымалдаушылар еуразиялық көлік қызметтері нарығынан бірте-бірте ығыстырылады.

Белгілі болғандай, Қазақстан халықаралық NELTI бағдарламасына (IRU) қатысады [3].

NELTI жаңа еуразиялық автомобиль көлігі бастамасы бүкіл Еуразия құрлығындағы Азия мен Еуропа бизнесін барлық негізгі әлемдік нарықтармен байланыстыру, сондай-ақ жаңа жұмыс орындарын құру, ЖІӨ өсуіне жәрдемдесу және осы елдердің әл-ауқатын жақсарту бойынша IRU стратегиясындағы ең маңызды қадам болып табылады.

Еуро-азиялық көлік қатынасын дамыту үшін автомобиль көлігінің әлеуетін пайдалану мәселелері 1990 жылдардың соңынан бастап халықаралық деңгейде талқыланып келеді. IRU NELTI жобасының мақсаты – Қытай мен Еуропа арасында тұрақты автомобиль көлігімен жүк тасымалдауды іске қосу, Орталық Азия, Кавказ және т.б. мемлекеттердің транзиттік әлеуетін іске асыруға жәрдемдесу, олардың көлік қызметтерінің экспортын ұлғайту, мемлекеттер мен бизнестің трансконтиненталдық автомобиль тасымалдарының мүмкіндіктері туралы хабардарлығын арттыру [4].

IRU NELTI жобасының шеңберінде тасымалдау 24 елдің аумағы арқылы өтетін үш негізгі бағыт және олардың тармақтары бойынша жүзеге асырылады:

1. Солтүстік бағыт (маршрут ұзындығы шамамен 6500 км) Қытай шекарасынан Өзбекстан, Қазақстан, Ресей және Беларусь арқылы Еуропалық Одаққа дейін созылады. Ол 13 елдің аумағынан және үш түрлі аймақтық сегменттерден өтеді: Орталық Азия, Ресей және Беларусь, сондай-ақ Еуропалық Одақ.

2 кестеде Солтүстік бағыт бойынша өтетін шекаралар және осы шекаралар бойынша жүргізілген мониторинг нәтижелері көрсетілген.

2 кесте - NELTI солтүстік бағыты бойынша маңызды көлік бағыттары

Маршрут	Расстояние	Прохождение границы	Количество дней
Қырғызстан – Қазақстан	5910	4	10
Ташкент – Антверпен	6257	6	16
Ташкент – Ульм	7758	5	15
Алматы – Минск	6081	2	12

2. Орталық маршрут – ұзындығы шамамен 5100 км, ол Қара теңізден бөлінетін жолдың бірнеше учаскелерінен тұрады. Маршрут Орталық Азиядан Түрікменстан, Әзірбайжан Республикасы және Грузия арқылы Еуропаға өтеді. Бұл бағытта ресми болжамды жол жүру уақыты 14-тен 18 күнге дейін өзгерсе де, мониторинг нәтижелері кейде жүргізушілер 27 күнге дейін жол жүруді қажет ететінін көрсетеді.

3 кесте - NELTI орталық маршрутындағы маңызды көлік бағыттары

Маршрут	Қашықтық	Шекарадан өту	Күндер саны
Ташкент – Дензил	5436	3	13
Алматы – Стамбул	6060	4	18
Стамбул – Бишкек	5669	4	15
Алматы – Самсун	5382	4	16

3. NELTI оңтүстік бағыты ең қысқа, ұзындығы шамамен 4000 км. Қырғыз Республикасынан басталып, Өзбекстан, Түркіменстан, Иран Ислам Республикасы және Түркия арқылы Еуропалық Одаққа өтеді. Теориялық тұрғыдан бұл бағытпен жүру үшін 12-14 күн қажет. Оңтүстік бағыт Таяу Шығыстың ең тұрақты емес аймағымен өтетінімен, Иран Ислам Республикасында салыстырмалы түрде сенімді инфрақұрылым болғандықтан, ол кеңінен қолданылады. Сарапшылардың бағалауы бойынша Түркиядан Қазақстанға жыл сайынғы 8 мың рейстің 50 пайызы «Оңтүстік» бағыты арқылы өтеді. Алайда Қазақстаннан Түркияға жыл сайын 300-ге жуық көлік Оңтүстік бағытпен қатынаса, қалғандары Ресей арқылы өтетін Солтүстік бағытты қалайды.

4 кесте - NELTI оңтүстік бағыты бойынша маңызды көлік бағыттары

Маршрут	Қашықтық	Шекарадан өту	Күндер саны
Стамбул – Алмата	6219	4	17
Стамбул – Ош	4600	5	12
Ташкент – София	4545	4	13
Стамбул – Атырау	5190	4	14

Еуро-Азия автомобиль көлігінің дамуы Еуропа мен Азияның барлық елдері үшін, соның ішінде транзиттік елдер үшін көптеген жеңілдіктер тудыратыны анық, өйткені ол халықаралық сауда көлемінің ұлғаюына, оның географиясының кеңеюіне, жұмысбастылықтың өсуіне және бірқатар мультипликативті әсерлерге ықпал етеді. Осыған байланысты IRU NELTI жобасын іске асыруды талдау, сондай-ақ анықталған проблемалар Азия мен Еуропа арасындағы қалааралық автомобиль көлігімен жүк тасымалдауды дамыту үшін қабылдануы қажет шараларды анықтауға мүмкіндік берді.

Нәтижелер және оларды талқылау

NELTI жобасын жүзеге асыру Еуропа мен Азия арасындағы автомобиль жүк тасымалының даму болашағын көрсетті. Бұл перспективаларды жаһандық экономикалық процестер контекстінде қарастырған жөн. Сауда көлемінің төмендеуі, соның ішінде Азия мен Еуропа арасындағы жаһандық логистикалық жеткізу тізбегіне сөзсіз әсер етеді [5]. Жаһандық экономикалық дағдарыс дамып келе жатқанда, қолданыстағы тәсілдерді қайта бағалау жүзеге асырылады, жүктерді жеткізу схемаларын анықтау кезінде сапа көрсеткіштері емес, ең төменгі тарифтер критерийі бірінші орынға шығады. Ал осы жаңа жаһандық логистикалық жүйеде жүкті тезірек, қауіпсіз және тұтынушының есігіне тікелей жеткізу құралы ретінде автомобиль көлігінің рөлі артады.

Жаһандық дағдарыстың салдары тұрғысынан алғанда, автомобиль көлігі, соның ішінде қалааралық тасымалдау саласында жеңіске жетуі керек. Азия мен Еуропа арасындағы тасымалдау нарығын қайта құрылымдау бұрыннан белгілі құқықтық үйлестіру үдерісімен сәйкес келуі өте маңызды, ол сондай-ақ қалған транзиттік елдердің ДСҰ-ға қосылуын және автомобиль транзитіне қолайлы жағдайлар жасайтын бірқатар өңірлік келісімдердің күшіне енуін қамтуы мүмкін – ШЫҰ-ның халықаралық автомобиль көлігі туралы көпжақты келісімі, Қырғыз Республикасы мен Өзбекстан арасындағы үшжақты келісім, Қырғыз Республикасы және басқа да бірқатар келісімдер [6].

Қазақстандағы барлық халықаралық автомобиль дәліздері Еуро-Азия көлік байланыстары (EATL) жобасының жол желісіне енгізілген. Бұл жол дәліздері көптеген елдерге, ірі порттарға, көлік тораптары мен терминалдарға шығуға мүмкіндік береді.

EATL жобасына қатысушы елдер келесіге бөлінді:

1) Еуразиялық саудаға қатысатын Азия елдері: Әзірбайжан, Армения, Ауғанстан, Үндістан*, Иран (Ислам Республикасы), Қазақстан, Қытай, Қырғызстан, Моңғолия, Пәкістан, Корея Республикасы, Ресей Федерациясы, Тәжікстан, Түрікменстан, Түркия, Жапония және Өзбекстан;

б) Еуразиялық саудаға қатысушы Еуропа елдері: Еуропалық Одаққа мүше мемлекеттер, Беларусь, Босния және Герцеговина, бұрынғы Югославия Македония Республикасы, Грузия, Молдова Республикасы, Ресей Федерациясы, Сербия, Швейцария, Түркия және Украина. EATL жобасы континенттегі сауда мен әлеуметтік-экономикалық дамуды жақсарту бойынша ұзақ мерзімді бірлескен күш-жігердің бөлігі болып табылады.

Қазақстан жобаны қолдайды. Қазіргі уақытта EATL жобасының III кезеңі аяқталды.

5 кесте – ЕАТЛ жол бағыттары

1	<u>Батыстан (Еуропалық Одақтың солтүстік және шығыс бөліктері (Финляндия, Литва, Польша, Венгрия)) Шығысқа (Қытай). Қазақстан мен Қырғызстан бағытында тармақтары бар Транссібір темір жолына параллель өтеді. Келесі елдердің аумағын кесіп өтеді: Украина немесе Беларусь, Ресей Федерациясы, Қазақстан, Қытай</u>
2	<u>Батыстан (Еуроодақтың шығыс бөлігі (Польша, Венгрия)) Шығысқа (Қытай) Келесі елдердің аумағын кесіп өтеді: Украина, Ресей Федерациясы, Қазақстан, Қырғызстан, Қытай</u>
3	<u>Батыстан (Еуропалық Одақтың Оңтүстік-Шығыс бөлігі (Болгария)) Шығысқа (Қытай) Келесі елдердің аумағын кесіп өтеді: Грузия, Әзірбайжан, Қазақстан, Өзбекстан, Қырғызстан, Қытай Паром өткелдерінің саны: 2 «ро-ро» паром өткелдері</u>

Қытай-Еуропа бағыты бойынша жүктерді жеткізу үшін пайдалануға болатын алты транзиттік дәліз бар. Бұл дәліздердегі жағдайлар жаңғыртудан кейін жүзеге асырылуы мүмкін әлеуетті ескере отырып талданды.

1 маршрут: Үрімші (ШҰАР) - Қазақстан - Омбы - Мәскеу - Еуропалық Одақ. Осы бағыт бойынша жүкті жеткізу құны көлік түріне байланысты: теміржол көлігі үшін – шамамен TEU үшін 1300 доллар (жиырма фут эквивалентті бірлік – жүк көліктерінің өткізу қабілетін өлшеудің шартты бірлігі). Бұл бағыттың болжамды өткізу қабілеті SREB барлық маршруттары арасындағы ең жоғары және 300 000 TEU құрайды. Әзірге оның жүктеме коэффициенті максималды өткізу қабілетінің 20% аспайды.

3 маршрут: Үрімші - Ақтау - Махачкала - Новороссийск - Констанца. Осы бағыт бойынша тасымалдау құны (контейнерлік кемелерді өндеуді қоса алғанда) Еуропалық Одаққа жөнелтілгенде бір ТФЭ үшін шамамен 4000 АҚШ долларын және Ресей Федерациясының оңтүстігіндегі жөнелтілімдер үшін TEU үшін 3200 АҚШ долларын құрайды. Зерттеуге сәйкес, бұл бағыт жылына шамамен 100 000 TEU (порт сыйымдылығы мен кеменің қолжетімділігін ескере отырып) жұмыс істей алады. 4-маршрут: Үрімші – Ақтау – Махачкала – Тбилиси – Констанца. Осы бағыт бойынша Қытайдан Грузияға жүк тасымалдау құны бір TEU үшін 3700 АҚШ долларын құрайды. Зерттеу кезінде маршруттың өткізу қабілеті жылына 50 000 TEU аспады (порттың сыйымдылығы мен кеменің қолжетімділігін ескере отырып).

5 маршрут: Үрімші – Ақтау – Баку – Потти – Констанца – ең қымбат және сыйымдылығы аз; ол өте сирек қолданылады, егер мүлде болса. Бұл бағыт бойынша жүктерді теміржол арқылы жеткізу құны бір TEU үшін 5000 долларға жетеді. 6-маршрут: Үрімші – Қазақстан – Тегеран айтарлықтай арзан, оның өткізу қабілеті әлдеқайда жоғары.

Осы бағыт бойынша жүкті теміржол арқылы жеткізу құны бір TEU үшін 1700 долларға дейін жетеді (6-кесте). Бұл бағыттың әлеуетті өткізу қабілеті жоғарыда аталған барлық бағыттар арасындағы ең жоғарылардың бірі болып табылады және 300 000 TEU құрайды. Маршрутты дамытуға қажетті ең аз мақсатты инвестиция 2 миллиард долларға бағаланады. Дегенмен, бұл бағытты әзірлеу бағдарламасы әлі пысықтау сатысында.

6 кесте – «Жібек жолы экономикалық белдеуінің» көлік дәліздері және олардың даму әлеуеті

Маршрут	Болжалды маршрут өткізу қабілеті, мың ДФУ	Темір жол тасымалының құны, АҚШ доллары/ДФЭ	Модернизациядан кейінгі әлеуетті өткізу қабілеті, мың ДФЭ
Үрімші (ШҰАР) – Қазақстан – Омбы – Мәскеу – Еуропалық Одақ	300	1300	1000
Үрімші (ШҰАР) – Қазақстан – Омбы – Мәскеу – Еуропалық Одақ	100	4000	1000

Үрімші (ШҰАР) – Ақтау – Махачкала – Тбилиси	50	3700	1000
Үрімші (ШҰАР) – Ақтау – Баку – Поти – Констанца	50	5000	-
Үрімші (ШҰАР) – Қазақстан – Иран – Еуропалық Одақ	300	1700	1000

Даму бағдарламалары мен байланысты инвестициялық жобаларды іске асыру Жібек жолының экономикалық белдеуі көлік дәліздерінің өткізу қабілетін 3 млн ДФЭ -ге дейін арттырады (2023 жылы еуразиялық контейнерлік жүк ағынының шамамен 13%-ы). Оңтайлы нәтиже Қазақстан арқылы транзитпен Ресей Федерациясына осы жүктің бір бөлігін кейіннен Еуропалық Одаққа жеткізе отырып (30%-ға дейін) және тағы 1 миллион ДФЭ транзитпен Ақтауға, одан Махачкала арқылы Новороссийскке дейін жүкті Ресей мен Оңтүстік Еуропа нарықтары арасында шамамен тең бөлу арқылы тасымалдауды қамтамасыз ету оңтайлы нәтиже болар еді.

Жібек жолының экономикалық белдеуі бағыттарында максималды өткізу қабілетіне қол жеткізу үшін Қазақстанның көлік жүйесі 3 миллион ДФЭ көтере алуы керек. Қазақстанда бұл үшін қажетті негізгі теміржол, автомобиль және порт инфрақұрылымы бар; дегенмен, сарапшылардың пікірінше, техникалық құралдар – заманауи контейнерлерді өңдеу орталықтары мен кедендік терминалдар, сондай-ақ тиісті логистикалық қызметтер бойынша айтарлықтай тапшылық бар. Оған қоса, білікті кадрлар тапшы. Осы факторлардың жиынтығын Орталық Азия арқылы жүк ағынының кез келген елеулі ұлғаюына жол бермейтін маңызды тосқауыл ретінде қарастыруға болады [7].

Қорытынды

Еуро-азиялық саудада автомобиль көлігі әділетсіз аз рөл атқарады, негізінен аймақшылдық коммуникацияларға қызмет етеді. Алайда, Еуроатлантикалық көлік жүйесі жобасының III кезеңінде жүзеге асырылған түрлі бағдарламалар мен жобалардың нәтижелері көрсеткендей, мысалы, Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастық бағдарламалары Азия даму банкі арқылы автомобиль көлігі Еуропа мен кейбір Азия елдері, сондай-ақ Ауғанстан немесе Моңғолия сияқты Орталық Азия елдері арасында жүк тасымалдаудың тиімді жолы бола алады. Бұл нәтижелер де жол инфрақұрылымы алыс қашықтыққа тасымалдауға кедергі емес екенін көрсетеді. Сонымен қатар, бұл жобалар автомобиль көлігімен байланысты артықшылықтарды анықтады, атап айтқанда:

- сөзсіз бәсекеге қабілетті тарифтік ставкалар;
- жүкті жеткізудің жоғары сапасы, қауіпсіздігі және сенімділігі (жүктің қауіпсіздігі, ауыстырып тиеудің болмауы, есіктен есікке дейін логистикалық қамтамасыз ету, кедендік қауіпсіздік);
- жөнелту алдында жүкті жинақтаудың қажеті жоқ (темір жол немесе теңіз көлігінен айырмашылығы);
- тауарлардың экспорты мен импортымен айналысатын шағын және орта кәсіпорындарға, сондай-ақ тұтынушыларға қолайлы жағдайлар Еуразиялық экономикалық одақ жобасының III кезеңінде көлік секторы Дүниежүзілік банктің инвестициялық портфелінің маңызды бөлігін құрады.

Дүниежүзілік банк қадағалайтын көлік жобалары Еуропа мен Азиядағы көліктің барлық түрлері мен көлік түрлерін, соның ішінде теміржол, автомобиль және интермодальді қамтиды.

Әдебиеттер тізімі

1. Хайруллина А.К. Автомобильный транспорт и его роль в рыночной экономике // Образование, наука и инновация в высшей школе: вчера, сегодня и завтра: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 80-летию Западно-Казахстанского государственного университета им. М. Утемисова, 2012. 23. С. 21-24.

2. Зохидов А.А. Центральнo-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения // Экономика Центральной Азии. – 2020. – Том 4. – № 3. – doi: 10.18334/asia.4.3.110886.
3. Рахметулина Ж.Б., Карипова А.Т. Перспективы сотрудничества между Казахстаном и Китаем в процессе развития транспортного коридора Евразии // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 3. – С. 1615-1628. – doi: 10.18334/eo.9.3.40816.
4. Комов М.С. Институционально-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 4. – С. 2649-2660. – doi: 10.18334/eo.9.4.41451.
5. Манова В.А., Лебедева А.С. Факторы, определяющие формирование инновационных транспортно-логистических комплексов // Транспортные системы и технологии. - 2020. - Т. 6. - № 2. - С. 129144. doi: 10.17816/transsyst202062129-144
6. Попов П.В. Методология построения логистической инфраструктуры на территории региона / П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий // Экономика региона. - 2019. - Т.15, №2. - С.483-492.
7. Аблязов Т.Х., Марусин А.В. Государственно-частное партнерство как механизм развития транспортной инфраструктуры в условиях формирования цифровой экономики // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 2. – С. 1271-1280. – doi: 10.18334/eo.9.2.40593

Аннотация

Автомобильный транспорт является крупнейшим сектором грузовых перевозок благодаря разветвленной сети автомобильных дорог. Правительство Казахстана придает большое значение развитию этого вида транспорта и развитию дорог, которые обеспечивают связь между всеми его регионами, а также зарубежными странами. В результате повышаются требования к состоянию автомобильных дорог, качеству транспортного обслуживания и предоставляемых логистических услуг. Все международные автомобильные коридоры в Казахстане включены в дорожную сеть проекта Евро-Азиатские транспортные связи (ЕАТС). Эти автомобильные коридоры обеспечивают доступ ко многим государствам, крупным портам, транспортным узлам и терминалам. Проект ЕАТС является частью долгосрочных совместных усилий по улучшению торговли и социально-экономического развития на континенте. Казахстан поддерживает проект. Согласно официальным данным Казахстана, автомобильный транспорт Казахстана составляет наибольшую долю всех видов транспорта, и из года в год он демонстрирует тенденцию к увеличению. Так, среднегодовые темпы роста достигают 6%; грузовые перевозки также демонстрируют тенденцию к многократному росту. Таким образом, автомобильные перевозки в Казахстане стремительно развиваются и имеют широкие перспективы.

Ключевые слова: транспорт, логистика, инфраструктура, международные транспортные системы, грузы, перевозки, инвестиции

Abstract

Road transport is the largest sector of freight transportation due to the extensive road network. The Government of Kazakhstan attaches great importance to the development of this type of transport and the development of roads that provide connections between all its regions, as well as foreign countries. As a result, the requirements for the condition of roads, the quality of transport services and the provided logistics services are increasing. All international road corridors in Kazakhstan are included in the road network of the Euro-Asian Transport Links (EATL) project. These road corridors provide access to many countries, major ports, transport hubs and terminals. The EATL project is part of a long-term joint effort to improve trade and socio-economic development on the continent. Kazakhstan supports the project. According to official data from Kazakhstan, road transport in Kazakhstan accounts for the largest share of all modes of transport, and from year to year it shows a tendency to increase. Thus, the average annual growth rate reaches 6%; freight transportation also shows a tendency to multiple growth. Thus, road transportation in Kazakhstan is rapidly developing and has broad prospects.

Key words: transport, logistics, infrastructure, international transport systems, cargo, transportation, investments

Information about the author responsible for contacts:

PlashevaSauleAshurovna -Candidate of Economics, Associate Professor at the M.Auezov Moscow State University, e-mail: S.Plasheva@mail.ru

Қатынасхаттар үшін жауапты автор туралы ақпарат:

Илашева Сауле Ашуровна –э.ғ.к., М.Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университетінің доценті, e-mail: S.Plasheva@mail.ru

Информация об авторе, ответственном за сообщения:

Илашева Сауле Ашуровна –к.э.н., доцент ЮКУ им. М.Ауэзова, e-mail: S.Plasheva@mail.ru