

FTAXP 73.47.10
ЭОЖ 656:658.8
JEL L91

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2022-1-4-262-274>

Г.Т. САМИЕВА,*¹

докторант.

*e-mail: gulmirasamievakabdinova@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-2543-5655

Е.К. МОЛДАКЕНОВА,¹

PhD.

e-mail: Erke_totai_77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4753-2672

Ж.С. УТЕГЕНОВА,²

PhD.

e-mail: juldyz_kokshe@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4596-6645

¹Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,
Астана қ., Қазақстан

²Ш. Уалиханов атындағы Көкшетау университеті,
Көкшетау қ., Қазақстан

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫНЫҢ ЖАҒДАЙЫН КЕШЕНДІ ТАЛДАУ

Аңдатпа

Қазіргі әлемде әр мемлекеттің экономикасында көлік саласының маңызы артып келеді. Көлік саласы Қазақстан экономикасының ЖІӨ құрылымында қомақты үлес алатын маңызды секторы болып табылады. Қазақстан Республикасы аумағының үлкендігі және халықтың орналасу тығыздығының төмен болуы, сонымен қатар экономиканың қарқынды дамуы жүк және жолаушыларды тасымалдау қажеттілігін қалыптастырды. Қазақстандағы көлік кешенінің жағдайы отандық және шетелдік сарапшылардың ерекше назарында, олар оның негізгі кемшіліктерін белгілеп көрсетті. Мақалада Қазақстан Республикасы аумақтарын дамытудағы көлік инфрақұрылымының рөлін негіздеу және оны дамытудың жолдары қарастырылған. Зерттеуде жалпылау, салыстыру, жүйелеу және статистикалық талдау сияқты зерттеу әдістері қолданылды. Жұмыс аясында көлік инфрақұрылымының рөлі, маңызы анықталып, көлік инфрақұрылымы дамуының ел экономикасына әсері қарастырылды, республика аумағындағы транзиттік мүмкіндіктері қарастырылып, Қазақстанның көлік инфрақұрылымының артықшылықтары мен кемшіліктеріне талдау жасалды, көлік инфрақұрылымы мәселелері және оны шешу жолдары қарастырылды. Республикадағы жолдарды жөндеу сапасына және көлік құралдарын жаңартуға, көлік кешенін білікті кадрлармен және көлік бейініндегі ғылыми мекемелермен қамтамасыз етуге байланысты мәселелер анықталды. Жүргізілген зерттеу нәтижесінде көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамыту ұсынылды. Зерттеу нәтижелері көлік инфрақұрылымы теориясын дамытуда белгілі бір үлес қосады және тиісті пәндер бойынша дәрістер дайындау үшін қолданылуы мүмкін, сондай-ақ терең зерттеулер жүргізуде негіз болады.

Тірек сөздер: көлік инфрақұрылымы, көлік жүйесі, инвестиция, мемлекеттік бағдарлама, технология, транзиттік әлеует.

Кіріспе

Көлік инфрақұрылымының дамуы өз кезегінде экономиканың жоғарлауына, сауда қатынастарының артуына, нарықтық инфрақұрылымның дамуына, сонымен қатар көлік саласындағы шығындар үлесінің төмендеуіне әсерін тигізеді. Нәтижесінде отандық тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің бағасы артады. Көлік саласы мемлекетаралық қатынастарды жүзеге асыруда маңызды рөл атқарады. Мемлекетаралық қатынастардың, халықаралық ынтымақтастықтың және ел экономикасының артуы көлік кешенін дамытуға алып келеді. Қазақстанның көлік саласының халықаралық жүк тасымалдау әлеуеті өте жоғары, бірақ мемлекет оны жеткілікті

деңгейде пайдалана алмай отыр. Сондықтан Қазақстан Шығыс пен Батыс арасындағы жүк транзитін қамтамасыз ететін, дамыған мемлекеттердің көліктік интеграциясына қатысатын деңгейге сай келетін қазіргі заманғы көлік инфрақұрылымын қалыптастыруы қажет. Осыған байланысты көлік инфрақұрылымының экономикалық мәнін, Қазақстанның көлік саласының әлеуетін зерттеу өзекті болып отыр.

Зерттеу мақсаты – ҚР көлік инфрақұрылымының қазіргі даму тенденциясын талдау және негізгі мәселелерін анықтап, оларды шешу жолдары бойынша ұсыныстар әзірлеу болып табылады.

Материалдар мен әдістер

Зерттеудің әдіснамалық негізі қазіргі ғылымда кеңінен қолданылатын әртүрлі тәсілдер мен әдістер болып табылады. Зерттеу тақырыбы бойынша маңызды ақпаратты анықтау үшін зерттеудің негізгі түрі болып табылатын әдебиеттерге шолу жасалды. Қазақстандағы көліктің жай-күйі туралы бастапқы статистикалық ақпаратты жинау саланың қазіргі кездегі даму деңгейін анықтауға мүмкіндік берді. Кешенді тәсілді қолдану, жалпы салалар бойынша деректер жиынтығы Қазақстанда экономикалық ахуалдың өзгеруі аясында жүк және жолаушыларды тасымалдау көлемінің, тиісінше саладағы кірістердің төмендеуіндегі заңдылықтарды көруге мүмкіндік берді. Ресми статистикалық деректерді нарықтағы үрдістермен және сыртқы сауда айналымының көрсеткіштерімен салыстыру арқылы тасымалдаудың сыртқы экономикалық импорттық-экспорттық мәмілелерге тәуелділігін айқын көрсетті.

Көлік инфрақұрылымының даму деңгейін талдау, зерттеу деректерін өңдеу әдістері қолданылды, Қазақстан Республикасының Ұлттық статистика бюросының деректерін талдауға негізделген. Осылайша, осы әдістерді пайдалану бізге Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымындағы ағымдағы ахуалдың, оларды салалық бөлудің пайымын, сондай-ақ көлік инфрақұрылымындағы мәселелерді анықтап, оларды шешу жолдарын анықтауға мүмкіндік берді.

Негізгі ережелер

Орасан зор аумағы бар Қазақстан айтарлықтай үлкен транзиттік әлеуетке ие. Тәуелсіздік алған жылдан бастап елімізде көлік саласын дамытуға ерекше назар аударыла бастады. Соңғы 30 жыл ішінде мемлекет көлік саласының әлеуетін ашуда үлкен рөл атқарған бірқатар ірі бағдарламалар әзірледі.

Қазақстанда тәуелсіздік алған жылдардан бастап, 2,5 мың шақырымнан астам темір жол салынды, 20 мың шақырымға жуық автокөлік жолдары қайта жөндеуден өтіп, Каспий теңізінің жағалауындағы порттың қуаттары 26 миллион тоннаға дейін ұлғайтылды және елдің 15 әуежайында ұшып-қону жолақтары қайта жаңартылды. Қазақстан Республикасының көлік саласында қабылданған маңызды бағдарламалардың бірі 2020 жылға дейінгі көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың мемлекеттік бағдарламасы болып табылады [1]. Оған дейін 2004–2006 жж., 2010–2014 жж. арналған осыған ұқсас бағдарламалар және «Нұрлы Жол» инфрақұрылымдық 2015–2019 жж. аралығындағы даму бағдарламасы қабылданып жүзеге асырылды. Қазіргі уақытта «Нұрлы Жол» инфрақұрылымдық 2020–2025 жж. аралығындағы даму бағдарламасы жүзеге асырылуда [2].

Әдебиетке шолу

Аумақтарды инфрақұрылымдық қамтамасыз ету мәселелері ғалымдардың да, практиктердің де назарында болып отыр. «Инфрақұрылым» терминінің пайда болуына ең алдымен объективті себептер әсер етіп отыр, атап айтқанда өндіріс күштердің дамуы, экономикадағы көлік пен байланыстың рөлінің күшеюі ықпал еткенін атап өткен жөн. Бұл терминді ғылыми айналымға 1955 ж. американдық ғалым П. Розенштейн-Родан енгізді. Ол инфрақұрылымды экономиканың негізгі салаларында жеке кәсіпкерліктің қолайлы дамуын қамтамасыз ететін және бүкіл халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыратын жалпы жағдайлар кешені ретінде

анықтады және инфрақұрылымның екі негізгі түрін – экономикалық және әлеуметтік деп бөліп көрсетті. Шетелдік тәжірибеді инфрақұрылымды дамыту мәселелеріне Р. Морено [3], Б. Куч [4], М. МакГоверн [5], Д. Каннинг және П. Педрони [6], Р. Прюдомм, Ян-Э. Штурм, Я. Джейкобс, П. Гроот [7] және басқа да ғалымдар ерекше назар аудара бастады. Олардың көпшілігі инфрақұрылымды байланыс, көлік, материалдық-техникалық жабдықтау, қызмет көрсету салаларының жиынтығы ретінде қарастырды. Жоғарыда аталған және басқа ғалымдардың ғылыми еңбектерін талдау, авторлардың «Инфрақұрылым» ұғымының әртүрлі түсіндірмелерін береді деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Сонымен, А.И. Кузнецов [8] инфрақұрылым деп әлеуметтік еңбек бөлінісі жүйесінде пайда болатын өндіріс пен халықтың өмірінің жалпы жағдайларының жиынтығы деп түсінеді. Е.Л. Плисецкий [9] мен О.В. Тарасова [10] келісе отырып, инфрақұрылым имобильді, яғни белгілі бір аумаққа бекітілген, көбею процесі үшін материалдық жағдайларды қамтамасыз ететін негізгі қорлардың бөлігі деп санайды. Т.В. Ускованың пікірі бойынша көлік инфрақұрылымы көлік жүйесінің құрамдас бөлігі бола отырып, экономика мен халықтың тасымалдау қажеттіліктерін қанағаттандыруға ықпал етеді, сонымен қатар ішкі және халықаралық тауар алмасуды қамтамасыз етеді [11].

Қазақстан Республикасының ұлттық көлік саласын дамытуға байланысты мәселелерді зерттеуге келесі ғалым-экономистер қатысты: О. Сабден, Ж.С. Раимбеков [12], Б.У. Сыздықпаева [13], Т.Б. Сулейменов, М.И. [14], А.С. Койчубаев [15].

Нәтижелер мен талқылау

Көлік инфрақұрылымының дамуы ел экономикасының артуының маңызды факторларының бірі болып табылады. Көлік инфрақұрылымының тиімділігі өндірістік үрдістерді арттырып және аймақ арасындағы байланыстырды нығайтады, сонымен қатар халықтың қолайлы өмір сүру ортасы үшін аймақтық және қалалық инфрақұрылымның жүйелі дамуына ықпал етеді. Көлік инфрақұрылымы көлік жүйелерінің ажырамас бөлігі болып табылады және байланыс жолдары, терминалдық нысандар, сондай-ақ қосалқы қондырғылар мен жүйелер (электрмен жабдықтау, байланыс, қозғалысты басқару, деректерді айырбастау және т.б.) қамтиды. Осыған байланысты инфрақұрылым көліктік жүйелердің жұмыс істеуі үшін бірыңғай негіз болып саналады.

Көліктік-логистикалық инфрақұрылым дегеніміз тауарлар мен адамдардың қозғалысын ұйымдастыру үшін және көліктік-логистикалық қызметті көрсету (темір жол көлігі, ішкі су көлігі, автокөлік жолдары, тоннельде, эскадалар, көпірлер, қоймалық және контейнерлік терминалдар, көліктік-логистикалық кешендер сондай-ақ көліктік-логистикалық инфрақұрылымның қызмет етуін қамтамасыз ететін ғимараттар, құрылғылар мен құрал-жабдықтар) бойынша технологиялық кешен болып табылады. Көлік-логистикалық инфрақұрылымы – материалдық өндіріс салаларының жұмыс істеуі және қоғамның жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін қажетті жүйелер, құрылымдар, ұйымдар. Бұл жағдайда көліктік экономика, энергетика, коммуникация және коммуналдық шаруашылыққа қызмет көрсететін инфрақұрылымдық салалардың бірі болып саналады. Инфрақұрылым экономикалық кеңістікті ұйымдастыратын, аумақтарды дамытуды және дамытуды қамтамасыз ететін фактор ретінде әрекет етеді.

Қазақстанның көлік жүйесі теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе, қалалық электр көлігінен және магистральдық құбыр кешенінен тұрады. Қазақстанның экономикалық және географиялық жағынан ерекшеліктері (аумағының кең болуы, халықтың орналасу тығыздығының төмен болуы, минералдық ресурстарының мол қорлары, Еуропа мен Азия елдерінің шекарасына жақын орналасуы) көлік жүйесіне тәуелді бола отырып, жүк тасымалдауға деген қажеттіліктерін арттырды.

Жерүсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі автомобиль жолдары 95,7 мың км және темір жолдар 16,6 мың км келеді. Әуе трассаларының ұзындығы шамамен 119,0 мың км магистральдық құбырлар 23,4 мың км, жалпы пайдаланудағы ішкі су кеме қатынасы жолдары 3,5 мың км Аумақтың 1000 шаршы км желісінің тығыздығын шамамен 5,2 км темір жол, ішкі су жолдары 1,5 км, қатты жабындысы бар 28,3 км автомобиль жолдарын құрайды.

Бүгінгі күні темір жол жолаушылар тасымалы 139 түрлі бағыт бойынша жүзеге асырылады (барлық облыс орталықтары қамтылған), оның ішінде 57 облысаралық маршрут, 82 облысшілік қатынас маршруттар бар.

Қазақстанның темір жол кешенінің инфрақұрылымы екі фактордың, яғни өңір және республика аралық тасымалдау және транзиттік жүк ағындарының артуы негізінде қалыптасты.

Кесте 1 – Жалпы пайдаланудағы темір жол жолдарының пайдалану ұзындығы, км

Өңірлер	2010 ж.	2016 ж.	2021 ж.	Өсу қарқыны, %		Аймақтардың үлесі, %	
				2021 ж./ 2010 ж.	2021 ж./ 2016 ж.	2010 ж.	2021 ж.
Қазақстан Республикасы	13 848,0	15 254,7	16 579,6	120	109	100	100
Ақмола	1 559,0	1 559,0	1 565,8	101	101	11	10
Ақтөбе	1 352,3	1 486,5	1 829,3	135	123	10	12
Алматы	1 099,4	1 401,4	1 401,3	127	-	8	9
Атырау	742,3	742,3	742,3	-	-	5	5
Батыс Қазақстан	319,7	319,7	430,7	-	135	2	2
Жамбыл	1 043,5	1 043,5	1 089,1	104	100,2	8	7
Қарағанды	1 940,4	2 467,1	2 472,9	127	100,2	14	16
Қостанай	1 090,5	1 270,3	1 338,2	123	100,3	8	8
Қызылорда	754,9	870,9	870,9	115	-	5	6
Маңғыстау	784,5	926,3	1 096,6	140	118	6	7
Павлодар	551,6	551,6	903,0	163	163	4	5
Солтүстік Қазақстан	788,6	788,4	806,7	102	102	6	5
Түркістан	615,6	618,7	548,7	89	89	4	4
Шығыс Қазақстан	1 205,7	1 209,0	1 209,0	9	-	9	7
Басқа елдер аумағындағы Қазақстан Республикасының жолдары	336	275	275	82	-	2	1,7

Ескертпе: [16] дереккөз негізінде құрастырылған.

Қазақстан өңірлерінің теміржол желісімен қамтамасыз етілуінің қазіргі жай-күйіне талдау жасайтын болсақ, республика бойынша теміржол желісі біркелкі бөлінбегенін көрсетеді. Оның едәуір бөлігі 3 өңірде орналасқан: Ақмола (10%), Қарағанды (16%), және Ақтөбе (12%) облыстарында. Ұзындығы бойынша ең аз желі Түркістан (4%), және Батыс Қазақстан (2%) облыстарында орналасқан. 2010–2021 жж. кезеңінде темір жол желісі өсуінің неғұрлым жоғары қарқыны Ақтөбе, Алматы, Маңғыстау және Қарағанды облыстарында байқалады (127–140%) орташа республикалық деңгейде 114% тең болды. Желінің азаюы болмаған, бірақ бірқатар облыстарда желі ұзындығы тұрақты болып, өзгеріссіз болған.

Қазақстандағы маңыздылығы бойынша екінші автокөлік көлігі болып табылады. Республиканың барлық өңірлерін қосатын автокөлік жолдарының жеткілікті кең ішкі желісі айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие. Қазақстанның автокөлік жолдарының желісі үш негізгі бағыт бойынша автокөліктердің транзиттік өтуін қамтамасыз етеді: Ресей, Еуропа, Балтық елдері; Қытай, Жапония, Оңтүстік-Шығыс Азия елдері; Орталық Азия және Закавказье республикалары, Иран, Түркия. Автомагистральдарды салу және одан әрі дамыту, көпірлерді қайта құру және салу, сондай-ақ автожолдар бойында қызмет көрсету орталықтары мен демалыс орындарын ашу инвестициялық жобалар үшін тартымды идея болып табылады.

Кесте 2 – 2022 жылдың 1 қаңтарына жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы, км

Өңірлер	Жалпы қолданыстағы автокөлік жолдарының ұзындығы, барлығы	Оның ішінде		
		Халықаралық және Республикалық маңызы бар	Облыстық маңызы бар	Аудандық маңызы бар
Қазақстан Республикасы	95 767,8	24 908,0	32 080,7	38 779,1
Ақмола	7 958,0	2 332,0	2 661,0	2 965,0
Ақтөбе	6 831,9	1 869,0	1 262,8	3 700,1
Алматы	9 632,3	2 821,0	6 167,6	643,7
Атырау	3 046,5	1 120,0	837,9	1 088,6
Батыс Қазақстан	6 496,7	1 414,0	1 620,0	3 462,7
Жамбыл	4 329,6	1 199,0	1 941,9	1 188,7
Қарағанды	8 780,6	2 815,0	3 443,3	2 522,3
Қостанай	9 288,8	1 539,0	2 229,6	5 520,2
Қызылорда	3 397,7	1 016,0	557,4	1 824,3
Маңғыстау	2 955,3	1 013,0	1 028,6	913,7
Павлодар	5 382,3	1 663,0	1 010,0	2 709,3
Солтүстік Қазақстан	8 996,0	1 970,0	1 983,0	5 043,0
Түркістан	6 674,5	723,0	4 151,6	1 799,9
Шығыс Қазақстан	11 997,6	3 414,0	3 186,0	5 397,6

Ескертпе: Қазақстан Республикасы индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің деректері негізінде құрастырылған.

2022 ж. 1 қаңтардағы жағдай бойынша Қазақстан Республикасында жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарының ұзындығы 95767,8 километрді құрады, оның ішінде халықаралық және Республикалық маңызы бар жолдар 26%-ды, облыстық маңызы бар жолдар 33,5%-ды және аудандық маңызы бар жолдар 40,5%-ды құрайды.

Қалаішілік автомобиль жолдарының ұзындығы 23465,8 километрді, кентішілік жолдар – 55397,3 километрді құрады. 2020 ж. автожол саласында ауқымды жұмыс жүргізілді. Құрылыс, қайта жаңарту және жөндеу жұмыстарымен республикалық және жергілікті маңызы бар автожолдардың 9,8 мың шақырымы қамтылды. Құрылыс және қайта жаңарту 4 мың шақырымға жүргізілді, соның ішінде «Қарағанды-Балқаш-Бурылбайтал-Күрті», «Ақтөбе-Атырау-Астрахань», «Талдықорған-Өскемен», «Қалбатау-Майқапшағай», «Көкшетау-Петропавл-Қорған», «Ұзынағаш-Отар», «Мерке-Бурылбайтал» «Қостанай-Денисовка» және «Үшарал-Достық» сияқты жобаларды айтуға болады. Жөндеу жұмыстары бойынша алатын болсақ, ол республикалық желінің 1,8 мың км қамтыды, яғни күрделі жөндеуден 433 км, орташа жөндеуден 1385 км жол өтті. 2020 ж. қорытындысы бойынша 2,6 мың км автожолдың қозғалысы жандандырылды, сондай-ақ Республикалық маңызы бар автожолдардың 1,1 мың шақырымының жөндеу жұмыстары аяқталды. Облыстық және аудандық маңызы бар жолдардың 4 мың шақырымы қамтылып, оның 2,7 мың шақырымында жөндеу жұмыстары аяқталды. Бұдан басқа, 2021 ж. автомобиль жолдарын өзін-өзі күтіп ұстауға көшіру мақсатында 5,8 мың км жолға ақы алу жүйесін енгізді. Жыл қорытындысы бойынша автожолдардың ұлттық стандарт талаптарына сәйкес келетін жол бойындағы сервис нысандармен қамтылуы 58 пайызға жетті.

Қазақстанның су көлігі теңіз және ішкі су (өзен) көлігінен тұрады. Су көлігі адамдарды тасымалдау үшін кең таралмады, негізінен жүк тасымалы үшін қолданылады. Су көлігі – бұл қазақстандық көлік жүйесінің үшінші маңызды элементі, оған мемлекеттік, сондай-ақ жеке компаниялар да тартылған. Су маршруттарының ұзындығы шамамен 4000 шақырымды құрайды. Ертіс – елдің басты кеме жүзетін өзені, ол өзен көлігімен тасымалданатын жүктердің 80%-ына қызмет көрсетеді. Каспий теңізінің халықаралық тасымалдау әлеуеті, аймақтың маңызды геосаяси жағдайы және аймақтың мұнай-газ запастарына бай болуы теңіз көлік желісінің жедел дамуы үшін қолайлы жағдайлар жасайды. Өзен және теңіз көлігі жүктер мен жолаушыларды тасымалдауды, жүктерді өзен және теңіз порттарында қайта өңдеуді жүзеге асырады. Қазақстанның теңіз және жағалау көлігі теңіз флотын және Каспий теңізіндегі

үш теңіз портын (Ақтау, Солтүстік 2, Құрық) қамтиды. ҚР бойынша ішкі су кеме қатынасы жолдарының ұзақтығына талдау жасайтын болсақ, 2020 ж. – 3533,3 км құраған. Есеп беру жылын 2010 жылмен салыстырғанда 13%-ке, 2016 жылмен салыстырғанда 15%-ке кеміп кеткен. Оның себебі, Павлодар және ШҚО-да су кеме қатынасы жолдарының қысқаруынан болып отыр. Атырау облысы бойынша су жолдарының ұзақтығы 14%-ке дейін артқан.

Қазақстанда жалпы алғанда 25 әуежай жұмыс істейді, солардың ішінде 17 әуежайға халықаралық ұшу бағыттары бойынша рұқсат берілген, ал қалған 7 әуежай ішкі ұшу бағыттарын жүзеге асырады. Әуежайлар облыс орталықтары мен республикалық маңызы бар қалаларда орналасқан. 2015–2019 жж. арналған ИДМБ шеңберінде азаматтық авиация саласында бірқатар маңызды инфрақұрылымдық жобалар іске асырылды. Ауданы 47000 шаршы метр және өткізу қабілеті жылына 5 млн жолаушы болатын Нұр-Сұлтан әуежайының жаңа терминалының құрылысы аяқталды, ол бұрын қолданыста болған терминалмен бірге жылына 8,2 млн жолаушыға немесе сағатына 2,5 мың жолаушыға қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді. Алматы, Семей, Тараз, Орал және Петропавл қалалары әуежайларының ҰҚЖ-сына қайта жөндеу және жаңғырту жұмыстары жүргізілді [2]. 2021 ж. жағдай бойынша Қазақстанда 7 авиакомпания бар, Қазақстан Республикасының мемлекеттік тізімінде 912 әуе кемесі тіркелген, оның 72 әуе кемесі тұрақты жолаушылар рейстерін жүзеге асырады.

Мұнайдың үлкен қоры бар құбыр көлігі республика экономикасының өсуінде маңызды орын алады. Құбырлар жүйесі батыста және басқа аймақтарда әлеуетті клиенттермен тікелей байланысты қамтамасыз ету үшін қарқынды дамуда. Газ тасымалдау Орталық Азия мемлекеттерінің энергетикалық ынтымақтастығының басым бағыты болып табылады. Табиғи газ транзиті Орта Азия – Орталық (САО), Бұхара – Орал арқылы тасымалданады.

ҚР бойынша магистральдық құбырлардың ұзақтығы 2020 ж. 23445,0 км құрап отыр, 2015 ж. бұл көрсеткіш 23275,7 км болған, яғни ол 1 пайызға артып отыр. Оның ішінде газ құбырлары 66%, мұнай құбырлары – 34% үлесін алып отыр [16].

Көлік жұмысын сипаттайтын негізгі көрсеткіштер – бұл жүктер мен жолаушыларды тасымалдау көлемі, сондай-ақ жүк айналымы мен жолаушылар айналымы болып табылады. Келесі суреттерде көлік дамуының негізгі көрсеткіштеріне талдау жасаймыз.

Кесте 3 – Барлық көлік түрлерімен тасымалданған жүктер, млн тонна

Жылдар	теміржол	автокөлік	ішкі су	құбыр	теңіз	әуе
2016 ж.	338,9	3180,7	1,2	205,8	2,6	18
2017 ж.	387,2	3322,3	1,6	232,8	2,1	22,5
2018 ж.	397,9		1,2	281,4		44,1
2019 ж.	397	3550,5	1,3	273	0,8	26,7
2020 ж.	402,3	3287	0,9	253,7		23,4
2021 ж.	410,3	3320,4	0,8	281,4		0,03

Ескертпе: [16] дереккөз негізінде құрастырылған.

2016–2021 жж. аралығында Қазақстанда жүк тасымалы көлемінің өзгеруі біркелкі емес. Бақылау кезеңінің басында 2016 ж. 3747,2 млн тоннадан 2019 ж. 4249,3 млн тоннаға дейін артқан, ал 2020 ж. (3967,3 млн тонна), 2021 ж. (4012,93 млн тонна) алдыңғы жылдарға қарағанда бүкіләлемдік пандемия әсерінен барлық көлік түрлерімен жүк тасымалдау көлемі қысқарған, яғни 3,4% кеміген. Соңғы 5 жылдағы орташа өсу қарқыны пандемияға қарамастан, елдің электрондық саудасы мен транзиттік әлеуетінің дамуымен қолдау тапқан 1,4% құрады. 2020 ж. қорытындысы бойынша ҚР-да көліктің барлық түрлерімен (құбыр өткізгішті қоспағанда) тасымалдаудан түскен кірістер 1,4 трлн теңгені құрады, оның 1,1 трлн (78%) теңгесі жүктерді тасымалдау есебінен алынды.

Көлік түрлері бойынша жүктерді ішкі тасымалдау құрылымы тұрғысынан ең көп үлесі (83%) автомобиль көлігіне тиесілі, оның ішінде интернет – сауданың және жеткізу қызметтерінің қарқынды дамуы және 3PL қызметтеріне сұраныстың артуы арқасында болып отыр.

Кесте 4 – Барлық көлік түрлерімен тасымалданған жолаушылар, млн адам

Жылдар	Теміржол	Автокөлік	Ішкі су	Теңіз	Әуе
2016	23,1	22303,6	0,1		6
2017	22,9	22714,4	0,1		7,4
2018	23,1	22982,2		0,1	7,6
2019	22,4	23804,7	0		8,6
2020	13,2	8377,7	0	0,08	5,5
2021	16,1	7562,5	0,09		9,4

Ескертпе: [16] дереккөз негізінде құрастырылған.

Барлық көлік түрлерімен тасымалданған жолаушылар саны 2016–2019 жж. аралғында 3 пайызға артқан. 2020 ж. бастап әлемдік пандемияның әсерінен, тасымалданған жолаушылар саны 2020 ж. – 8396,5 млн адам, 2021 ж. – 7588,1 млн адам болған. Оның ішінде автокөлікпен 7562,5 млн адам тасымалданған, яғни ол барлық көлік түрлері ішінде 99,8%-ды құрап отыр. Тасымалданған жолаушылар саны 2020 ж. алдыңғы жылдар көрсеткіштерімен салыстырғанда пандемия әсерінен төмендеп отырғанын айтуға болады.

Көлік саласының маңызды әлеуметтік-экономикалық рөлі көлік қызметтеріне сұраныстың өсу арқылы анықталады. Көлік саласының бәсекеге қабілеттілігін арттыру сыртқы және ішкі факторлар жиынтығымен айқындалады.

Кесте 5 – Қазақстан Республикасындағы көлік кәсіпорындарының жүк тасымалдауынан түскен кірістері, млн тг.

Жылдар	Теміржол көлігі	Автокөлік	Ішкі су көлігі	Құбыр	Теңіз көлігі	Әуе көлігі
2016 ж.	642795,8	101290,7	381,7	1040483	8304,4	40125,8
2017 ж.	696226,2	119630,2	436,2			44563,8
2018 ж.	772178		407,9	1339903		49245,7
2019 ж.	842824,3	11218,5	432,4	1440908	4170,4	55369,8
2020 ж.	927152,4	10629,1	342,2	1333108		42524,2
2021 ж.	1063604,5	14816,8	422,5	1713898	4685,1	51236,8

Ескертпе: [16] дереккөз негізінде құрастырылған.

Көлік секторы Қазақстан экономикасын дамытуға елеулі үлесін қосады. Қазақстан Республикасындағы көлік кәсіпорындарының жүк тасымалдауынан түскен кірістері 2016 ж. – 1833381,4 млн тг, 2021 ж. – 2848663,7 млн тг болған. Соңғы алты жылдың ішінде 1015282,3 млн теңгеге артып отыр. Соның ішінде жүк тасымалдаудан түскен кірістің ең көп үлесін құбыр желісімен тасымалдау алып отыр, яғни жалпы барлық кірістің 60 пайызын құрап отыр.

Қазақстанның көліктегі нарықтық экономикасын дамытудың қазіргі кезеңі логистиканы дамыту негізінде көліктің әртүрлі түрлерінің тиімді өзара іс-қимылына әлі әкелген жоқ. Тиісінше болашақта көліктің әртүрлі түрлерін бәсекелестік негізде дамыту ғана емес, дамыған мемлекеттердің тәжірибесі, халықаралық сарапшылардың ұсынымдары, жүк жөнелтушілердің ескерілген тілектері негізінде Қазақстанда желісі қалыптасатын логистикалық орталықтар қызметінің шеңберінде жүктер мен жолаушыларды тасымалдаудың оңтайлы схемаларын қалыптастыру көзделеді. Қазақстан өңірлері бойынша көлік желісін дамытуға қойылатын экономикалық талаптарда сәйкессіздіктер орын алады. Бұл дегеніміз көлік жолдарының бір-келкі жүктелмегенін айтуға болады. Біріншіден ірі қалалар мен республикалық маңызы бар көлік желілері жақсы дамыған. Екіншіден шеткері облыстардың, аудандардың және елді мекендердің негізгі көлік коммуникацияларына қол жетімділігінің төмендігі болып отыр. Көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз етілудің өңірлік теңсіздігі өңірлердің әлеуметтік-экономикалық даму деңгейлерінің артта қалуына әкеледі [17].

Қазақстанда қолданыстағы көлік жүйелерінің технологиялық деңгейі өте төмен болып отыр. Қазақстанның көлік инфрақұрылымы тасымалдау кезінде қолданылатын қазіргі заманғы технологияларды қолдану, саланы ақпараттандыру жағынан артта қалып отыр.

Көлік саласының дамуының артта қалуы және оны дамытудағы диспропорция аясында көліктің барлық түрлерімен тасымалдауға сұраныстың болжамды өсуі экономикалық өсу мен көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігіне және тұтастай алғанда Қазақстан экономикасының дамуына, елдің транзиттік әлеуетін іске асыру мүмкіндігіне қатер төндіреді. Осыған байланысты көлік жолдарының ұзақтығын ұлғайту және олардың орналасуын оңтайландыру, олардың техникалық деңгейін арттыру, көлік процестерін ұйымдастыруды жетілдіру, ел аумағы мен өңірлер шегінде бірыңғай жол желісін қалыптастыру, халықаралық көлік дәліздерін дамыту, жол жүрісі қауіпсіздігі жүйелерін жетілдіру міндеттерін шешу қажет. Дамыған елдердің тәжірибесі мен көлік және коммуникация саласындағы зерттеулердің нәтижелері бойынша Қазақстанның көлік кешенін жетілдірудің перспективалы бағыттарын айқындау үшін қазіргі көлік желілерін пайдаланудың тиімділігіне кешенді бағалау мен талдау жүргізу қажет. Көлік саласын және тұтастай алғанда республика экономикасын дамытуды қамтамасыз ету, көлік қызметтерінің тиімділігі мен сапасын арттыру, көлік активтерін жаңартуға инвестициялар тарту үшін көліктің экономикалық моделін реформалау және саланың институционалдық құрылымын жетілдіру қажет. Республиканың көлік кешенін техникалық-технологиялық және ұйымдастырушылық жаңғыртуды үш бағыт бойынша жүргізу орынды: көлік паркін қайта жарақтандыру; көлік инфрақұрылымын техникалық және технологиялық жетілдіру; логистикалық әдістерді жаппай енгізе отырып және саланы және көлік компанияларын басқаруды жетілдіре отырып, тасымалдарды ұйымдастыруды жетілдіру.

Осындай міндеттерді іске асыру үшін жолдарды салудың, жөндеудің және реконструкциялаудың, сондай-ақ оларды кейіннен күтіп-ұстаудың ұзақ мерзімді кешенді жоспарының негізінде көліктің барлық түрлері мен көлік инфрақұрылымының байланыстырушы элементтерін кешенді және үйлестірілген дамыту қажет. Негізгі мәселені көлік инфрақұрылымының орнықты көздерін қалыптастыру және жеткілікті қаржыландыру көлемі (мемлекеттік инвестицияларды ұлғайту және жеке меншік инвестицияларды тарту) құрайды.

Үздік көлік желісі бар дамыған елдердің шетелдік тәжірибесі бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын, ең алдымен жол құрылысын дамыту инновациялық материалдар мен технологияларды қолдана отырып жүргізілуі тиіс екенін көрсетеді. Тиісінше, Қазақстан бюджетінде көзделген көлік кешенін дамыту бағдарламаларын қаржыландыру көлемін ұлғайту инновациялық материалдар мен қазіргі заманғы техника мен технологияларды қолдана отырып, елдің климаттық және геофизикалық жағдайларын ескеретін жол құрылысының қазіргі заманғы технологиялары енгізілген жағдайда тиімді іске асырылатын болады.

Қазақстанда көлік жүйелері мен спутниктік мониторинг жүйелерін дамытуда жаңа ақпараттық технологияларды пайдалану басталды. Республика аумағының көлемі, табиғи-климаттық жағдайлардың ауырлығы бұл тәжірибиені жүктер мен жолаушыларды транзиттік тасымалдау шеңберінде ғана емес, сондай-ақ өңіраралық және өңірлік тасымалдау тәжірибиесінде де кеңейтуді көздейді. Заманауи мультимодальдық көлік технологияларын дамыту көлік шығындарын оңтайландыруға және азайтуға, көлік инфрақұрылымын пайдалану тиімділігін арттыруға, өңірлік және салалық өндірістік циклдар мен тасымалдау қажеттіліктерін өзара байланыстыруға мүмкіндік береді. Тасымалдаудың бұл түрі шетелдік тапсырыс берушілердің сұранысына ие. Осыған байланысты сала басшылығына республикада мультимодальдық көлік тасымалдарының толыққанды кешенін қалыптастыруға және осы кешенде жұмыс істеу үшін білікті кадрлар даярлауға назар аудару орынды. Осылайша, өндірістік процестің экономикалық, ұйымдастырушылық және технологиялық модельдерінің өзгеруі көлік кешенінің тиімді перспективалы дамуын анықтайтын шарттардың бірі болып табылады.

Жоғарыда келтірілген деректер көлік инфрақұрылымын дамыту саясатын жетілдіру және оны іске асырудың неғұрлым тиімді тетіктерін әзірлеу қажеттігін көрсетеді. Қабылданған 2020–2025 жж. арналған «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы тиімді, бәсекеге қабілетті және халық үшін қолжетімді, ұтқырлықты, еңбек өнімділігін және өмір сүру сапасын арттыратын көлік инфрақұрылымын құруға бағытталған. Бағдарлама шеңберінде 2025 ж. дейін жалпы сомасы 5,5 трлн теңгеге 112 инфрақұрылымдық жобаны іске асыру жоспарлануда [18].

Дағдарыс жағдайында көлік құрылысы экономикалық өсуді ынталандыруы мүмкін. Көлік инфрақұрылымы саласындағы жобаларды іске асыру, сондай-ақ аралас салалардағы инвестициялық жобаларды іске асыру және көлік қызметтерінің құнын төмендету есебінен қосылған құнды құру есебінен кешенді мультипликативтік әсерлердің көрінуіне ықпал ете отырып, өңірлердің экономикасына ынталандырушы әсер етеді; іскерлік белсенділікті күшейту, еңбек ресурстары мен шаруашылық жүргізуші субъектілердің ұтқырлығын арттыру; экономиканың көлік секторында инновацияларды енгізуге байланысты жаңа нарықтар мен салаларды қалыптастыру. Бірақ мемлекеттік аппарат мұндай жобаларды әзірлеуді және іске асыруды әрдайым жүзеге асыра бермейді. Үкіметке көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша инвестициялық жобаларды жүзеге асыруға көмектесу үшін жеке капиталды тарту қажет.

Қазақстанның көлік кешені дамуының жалпы жағдайын талдау нәтижелерін қорытындылай келе, мынадай негізгі үрдістерді атап өткен жөн:

1. Қазақстан Республикасының көлігі соңғы он жыл ішінде ішкі экономиканың қажеттілігін қамтамасыз ету және Қазақстанның халықаралық байланыстарға қатысу шеңберінде жеткілікті түрде қарқынды дамыды. Сала республика мен өңірлердің экономикасында маңызды экономикалық және әлеуметтік функцияларды орындайды. Көліктің аумақтық орналасуы бір келкі емес.

2. Дамыған мемлекеттермен салыстырғанда Қазақстан көлігі әзірше бәсекеге қабілетсіз сала болып табылады, ЖІӨ-дегі көлік үлесінің және инвестициялардың жалпы көлемінің біршама төмендеу үрдісі орын алуда, сала тұрақты дамумен ерекшеленбейді.

3. Көлік кешенінің дамуын тежейтін негізгі факторлар:

- ◆ нашар дамыған көлік инфрақұрылымы және жаңартылуы баяу жүретін ескірген көлік паркі;

- ◆ халықаралық оқыту стандарттары бойынша дайындалған көлік және логистика үшін білікті кадрлардың жетіспеушілігі және өмір бойы қайта оқыту мен біліктілікті арттыру жүйесінің дамымауы;

- ◆ тұтастай алғанда салаға және авиациялық, автомобиль және су көлігін дамытуға инвестициялардың жеткіліксіздігі;

- ◆ инновацияны, шетелдік тәжірибені жеткіліксіз қолдану.

4. Көліктің перспективалы табысты дамуын қамтамасыз ету, көлік қызметтерінің тиімділігі мен сапасын арттыру үшін саланы дамытудың перспективалық стратегиясын талдауға және айқындауға кешенді тәсілді қолдану, экономикалық модельді реформалау, институционалдық құрылымды жетілдіру, мемлекеттің көлікті дамытуды реттеуді оңтайландыру жөніндегі іс-шаралар жүйесін әзірлеу және іске асыру қажет.

5. Сондай-ақ халықаралық тәжірибені ескере отырып, көлік және логистика саласының қызметкерлері үшін өмір бойы оқытудың, қайта оқытудың және біліктілікті арттырудың салалық жүйесін қалыптастыру қажет [19].

Қорытынды

Қазіргі уақытта республикада жолдарды жөндеу сапасына және көлік құралдарын жаңартуға, көлік кешенін білікті кадрлармен және көлік бейініндегі ғылыми мекемелермен қамтамасыз етуге байланысты елеулі мәселелер бар. Бұл мәселелер Қазақстанды дамыған мемлекеттермен салыстырғанда көліктің жұмыс істеу тиімділігін төмендетеді және жүк және жолаушылар тасымалы қауіпсіздігінің төмендеуіне әсер етеді. Қазақстанның орасан зор аумағын және республиканың экономикалық әлеуетін дамыту жөніндегі Үкіметтің жоспарларын ескере отырып, көлік жүйесінің қазіргі жай-күйі экономиканың қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ете алмайды. Сондықтан, Қазақстанның көлік саласын дамытудың басты міндеттері болып, ол қызметтің тиімділігін арттыру, көлік инфрақұрылымы объектілерінің жаңа құрылысын салу, қолданыстағы инфрақұрылымды жаңғырту, тауар қозғалысын жеделдету және көлік шығындарын азайту, сала қызметінің қауіпсіздігі мен орнықтылығы, сондай-ақ халық үшін көлік қызметтерінің қолжетімділігін арттыру болып табылады. Қазақстан көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамыту арқылы елге жаңа техника мен технологиялар енгізеді, халықаралық тәжірибені қолдануды жүзеге асырады. Инфрақұрылымды дамытуға және жетіл-

діруге, жаңа көлік объектілерін салуға және жұмыс істеп тұрған көлік желілерін жөндеуге бағытталған мемлекеттік бағдарламаларда көзделген жобаларды іске асыру үшін мемлекеттік және жеке инвестициялар тарту ұсынылады.

Мемлекеттегі көлік жағдайын жақсартудың негізгі бағыттары мен әдістері көрсетілген, көлікті дамытудың әртүрлі бағдарламаларын жасау арқылы, мемлекет аталған мәселелерді шешуге тырысатынын айта кету керек.

Қазақстан үшін «Белдеу және жол» жобасы экономикалық және геосаяси тұрғыдан тиімді болып табылады. Теңізге шығуға мүмкіндігі жоқ, біздің еліміз әлемнің жетекші экономикалары болып табылатын көршілермен – Ресеймен, Қытаймен және Иранмен ынтымақтастықты арттыруы керек. Сондықтан Қазақстан «Белдеу және жол» жобасына қызығушылық танытуда. Қазіргі уақытта біздің еліміз Еуразиялық экономикалық одаққа еніп отыр. Қытай тарапы да қолданыстағы Еуразиялық жобалар арасындағы ынтымақтастыққа қызығушылық білдірді. Бұл қытай тауарларының Еуропалық Одақ нарығына шығыны аз болуына мүмкіндік береді. Осыған байланысты Қазақстанның алдында елдің көлік инфрақұрылымын барынша оңтайландыру мақсаты тұр. Қазіргі уақытта Қазақстан аумағы арқылы бірнеше халықаралық автомобиль, теміржол және құбыр дәліздері (ТРАСЕКА, Батыс Еуропа-Батыс Қытай) өтеді [20].

Жібек жолының экономикалық белдеуі бағдарламасы бойынша осы дәліздерді Қытайдың магистральдары мен темір жолдарымен түйістіру жоспарлануда. Қазақстан Жібек жолы экономикалық белдеуінің жоспарын өз экономикасының бағдарламасына іс жүзінде енгізді. Қазақстан үшін бұл ұзақ мерзімді перспективада көрші елдермен экономика мен саяси қатынастарды жаңғыртуға, сондай-ақ Еуразияның басты көлік-логистикалық хабына айналуға мүмкіндік беретін аса маңызды жоба екені сөзсіз. Бұл Қазақстаннан заманауи көлік инфрақұрылымының болуын талап етеді. Сондықтан еліміздің көлік инфрақұрылымын дамыту және жақсарту біздің республикамыздың алдында тұрған басты міндеттердің бірі болып табылады.

ӘДЕБИЕТТЕР

1 Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 7 сәуірдегі № 180 қаулысы.

2 Инфрақұрылымдық дамытудың 2020–2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысы.

3 Moreno R., Lopez-Bazo E. Returns to Local and Transport Infrastructure under Regional Spillovers // *International Regional Science Review*, 2007, pp. 47–71.

4 Kuch B., Westkämper E. On the Evolution of Regional Efficiency Potentials // *Procedia Manufacturing*, 2017, pp. 1528–1535.

5 McGovern M. Towards affordable regional infrastructure. Proceedings of the Sustainable Economic Growth for Regional Australia (SEGRA). Annual Conference. Management Solutions (Qld) Pty Ltd. Kalgoorlie-Boulder. Western Australia, 2009. P. 1–19.

6 Canning D. Pedroni P. Infrastructure, long-term economic growth and causality tests for cointegrated panels. *Manchester School*, 2008. P. 504–527.

7 Sturm J.E., Jacobs J., Groote P. Output Effects of Infrastructure Investment in the Netherlands, 1853–1913 // *Journal of Macroeconomics*, 1999, vol. 21, pp. 355–380.

8 Кузнецова А.И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход: монография. 3-е изд. – М.: URSS: КомКнига, 2013. – 454 с.

9 Плисецкий Е.Л., Плисецкий Е.Е. Инфраструктурный потенциал территории как фактор регионального развития // *Вопросы государственного и муниципального управления*. – 2020. – № 3. – С. 165–186.

10 Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / под ред. к.э.н. О.В. Тарасовой. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. – 456 с.

11 Ускова Т.В. Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // *Проблемы развития территории*. – 2021. – Т. 25. – № 3. – С. 7–22.

12 Сабден О. Логистика: экономика и управление: учебник / О. Сабден, Ж.С. Раимбеков, Б.У. Сыздыкбаева. – Алматы: ТехноЭрудит, 2019. – 255 с.

13 Сыздықбаева Б.У. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизм формирования и развития: моногр. / Б.У. Сыздықбаева, Ж.С. Раимбеков. – Алматы, 2019. – 352 с.

14 Сулейменов Т.Б. Көлік логистикасы: оқулық. II-бөлім / Т.Б. Сүлейменов, М.И. Арпабеков, Ж.М. Қуанышбаев. – Алматы: ТехноЭрудит. – 2019. – 329 б.

15 Koichubayev A.S., Tolymgozhinova M.K., Kuzmina L.V. Design procedure for regional logistics centers // Actual problems of economics Scientific economic journal, 2016, pp. 192–201. ISSN 1993-6788.

16 Көлік саласының статистикалық көрсеткіштері. URL: <https://www.stat.gov.kz/transport> (өтініш берілген уақыты: 11.01.2022)

17 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.

18 Инфрақұрылымды дамытудың 2020–2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысы.

19 Қазақстанның жаңа мамандықтары мен құзыреттерінің атласы. URL: <https://www.enbek.kz/atlas/industry> (өтініш берілген уақыты: 12.01.2022)

20 «Пояс и путь»: уточнение пути и расширение пояса. URL: <https://eodaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshireniyepoyasa> (дата обращения: 18.11.2022)

REFERENCES

1 Qazaqstan Respublikasy kölik jüiesiniñ infraqūrylymyn damytudyñ jäne yqpaldastyruudyñ 2020 jylğa deingi memlekettik baғdarlamasy. Qazaqstan Respublikasy Ükimetiniñ 2017 jylғы 7 säuirdegi № 180 qaulysy (In Kazakh).

2 İnfraqūrylymduq damytudyñ 2020–2025 jyldarğa arnalğan «Nūrly Jol» memlekettik baғdarlamasy. Qazaqstan Respublikasy Ükimetiniñ 2019 jylғы 31 jeltoqsandaғы No. 1055 qaulysy (In Kazakh).

3 Moreno R, Lopez-Bazo E. (2007) Returns to Local and Transport Infrastructure under Regional Spillovers // International Regional Science Review. P. 47–71. (In English).

4 Kuch B., Westkämper E. (2017) On the Evolution of Regional Efficiency Potentials // Procedia Manufacturing. pp. 1528–1535. (In English).

5 McGovern M. (2009) Towards aff ordable regional infrastructure. Proceedings of the Sustainable Economic Growth for Regional Australia (SEGRA). Annual Conference. Management Solutions (Qld) Pty Ltd. Kalgoorlie-Boulder. Western Australia. P. 1–19. (In English).

6 Canning, D. Pedroni, P. (2008) Infrastructure, long-term economic growth and causality tests for cointegrated panels. Manchester School. P. 504–527. (In English).

7 Sturm J.E., Jacobs J., Groote P. (1999) Output Eff ects of Infrastructure Investment in the Netherlands, 1853–1913 // Journal of Macroeconomics. vol. 21, pp. 355–380. (In English).

8 Kuznecova A.I. (2013) Infrastruktura: voprosy teorii, metodologii i prikladnye aspekty sovremennogo infrastruktornogo obustrojstva. Geoekonomicheskij podhod: [Infrastructure: issues of theory, methodology and applied aspects of modern infrastructure development. Geo-economic approach] monografiya. 3-e izd. M.: URSS: KomKniga. 454 p. (In Russian).

9 Pliseckij E.L., Pliseckij E.E. (2020)Infrastrukturnyj potencial territorii kak faktor regional' nogo razvitiya [Infrastructure potential of the territory as a factor of regional development] // Voprosy gosudarstvennogo i municipal' nogo upravleniya. No. 3. P. 165–186. (In Russian).

10 Infrastruktura prostranstvennogo razvitiya RF: transport, energetika, innovacionnaya sistema, zhizneobespechenie / pod red. k.e.n. O.V. Tarasovoj. – Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2020. 456 p. (In Russian).

11 Uskova T.V. (2021) Transportnaya infrastruktura kak faktor razvitiya territorij i svyazannosti ekonomicheskogo prostranstva // Problemy razvitiya territorii. V. 25. No. 3. P. 7–22. (In Russian).

12 Sabden O. (2019) Logistika: ekonomika i upravlenie: uchebnik / O. Sabden, Zh.S. Raimbekov, B.U. Syzdykbaeva. – Алматы: TekhnoErudit. 255 p. (In Russian).

13 Syzdykbaeva B.U.(2019) Transportno-logisticheskaya sistema Kazahstana: mekhanizm formirovaniya i razvitiya: [Transport and logistics system of Kazakhstan: mechanism of formation and development] monogr. / B.U. Syzdykbaeva, Zh.S. Raimbekov. Алматы. 352 p. (In Russian).

14 Suleimenov T.B. (2019) Köлік logistikasy: oqulyq / T.B. Süleimenov, M.İ. Arpabekov, J.M. Quanyşbaev. – Алматы: TehnoErudit. –II-bölim. 329 p. (In Kazakh).

15 Koichubayev A.S., Tolymgozhinova M.K., Kuzmina L.V. (2016) Design procedure for regional logistics centers // Actual problems of economics Scientific economic journal. P. 192–201. ISSN 1993-6788. (In English).

16 Köлік salasynyñ statistikalıyq körsetkişteri <https://www.stat.gov.kz/transport> (ötiniş berilgen kün: 11.01.2022). (In Kazakh).

17 Mozharova V.V. (2011) Transport v Kazahstane: sovremennaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya [Transport in Kazakhstan: current situation, problems and prospects of development]. Almaty: KISI pri Prezidente RK. 216 p. (In Russian).

18 İnfraqūrylymdy damytudyň 2020–2025 jyldarğa arnalğan «Nūrly jol» memlekettik baǵdarlamasyn bekitu turaly Qazaqstan Respublikasy Ūkimetiniń 2019 jylǵy 31 jeltoqsandaǵy No. 1055 qaulysy.

19 Qazaqstannyń jańa mamandyqtary men qūzyretteriniń atlası. URL: <https://www.enbek.kz/atlas/industry> (ötiniş berilgen kün: 12.01.2022). (In Kazakh).

20 «Poyas i put'»: utochnenie puti i rasshirenie poyasa. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshireniepoyasa> (data obrashcheniya: 18.11.2022).

Г.Т. САМИЕВА,*¹

докторант.

*e-mail: gulmirasamievakabdinova@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-2543-5655

Е.К. МОЛДАКЕНОВА,¹

PhD.

e-mail: Erke_totai_77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4753-2672

Ж.С. УТЕГЕНОВА,²

PhD.

e-mail: juldyz_kokshe@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4596-6645

¹Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Астана, Казахстан

²Кокшетауский университет им. Ш. Уалиханова,
г. Кокшетау, Казахстан

КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Аннотация

В современном мире значение транспортной отрасли в экономике каждого государства возрастает. Транспорт является важным сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим значительную долю в структуре ВВП. Значительная территория республики, низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Состояние транспортного комплекса в Казахстане находится в зоне особого внимания отечественных и зарубежных экспертов, ими обозначены его основные недостатки. В статье рассматривается обоснование роли транспортной инфраструктуры в развитии территорий Республики Казахстан и пути ее развития. В исследовании использовались такие методы исследования, как обобщение, сравнение, систематизация и статистический анализ. В рамках работы определены роль, значение транспортной инфраструктуры, рассмотрено влияние развития транспортной инфраструктуры на экономику страны, рассмотрены транзитные возможности на территории республики, проанализированы преимущества и недостатки транспортной инфраструктуры Казахстана, рассмотрены вопросы транспортной инфраструктуры и пути ее решения. Выявлены вопросы, связанные с качеством ремонта дорог и обновлением транспортных средств в республике, обеспечением транспортного комплекса квалифицированными кадрами и научными учреждениями транспортного профиля. В результате проведенного исследования предложено развивать международное сотрудничество в области транспорта. Результаты исследования вносят определенный вклад в развитие теории транспортной инфраструктуры и могут быть использованы для подготовки лекций по соответствующим дисциплинам, а также служат основой для проведения углубленных исследований.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная система, инвестиция, государственная программа, технология, транзитный потенциал.

G.T. SAMIYEVA,*¹

PhD student.

*e-mail: gulmirasamievakabdinova@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-2543-5655

Y.K. MOLDAKENOVA,¹

PhD.

e-mail: Erke_totai_77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4753-2672

ZH.S. UTEGENOVA,²

PhD.

e-mail: juldyz_kokshe@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4596-6645

¹L.N. Gumilyov Eurasian National University,

Astana, Kazakhstan

²Kokshetau University named after Sh.Ualikhanov,

Kokshetau, Kazakhstan

COMPREHENSIVE ANALYSIS OF THE STATE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract

In the modern world, the importance of the transport industry in the economy of each state is increasing. Transport is an important sector of the domestic economy of Kazakhstan, which occupies a significant share in the structure of GDP. The significant territory of the republic and the low population density, the high rate of economic development of Kazakhstan achieved in recent years, form the growing demand for transportation. The state of the transport complex in Kazakhstan is in the zone of special attention of domestic and foreign experts, they have identified its main disadvantages. The article discusses the rationale for the role of transport infrastructure in the development of the territories of the Republic of Kazakhstan and the ways of its development. The study used such research methods as generalization, comparison, systematization and statistical analysis. Within the framework of the work, the role and importance of transport infrastructure were determined, the impact of transport infrastructure development on the country's economy was considered, transit opportunities in the republic were considered, the advantages and disadvantages of Kazakhstan's transport infrastructure were analyzed, transport infrastructure issues and ways to solve it were considered. The issues related to the quality of road repairs and vehicle upgrades in the republic are identified by providing the transport complex with qualified personnel and scientific institutions of the transport profile. As a result of the conducted research, it was proposed to develop international cooperation in the field of transport, that is, to introduce new equipment and technologies, international experience into the country, as well as to attract public and private investments for the implementation of projects provided for by state programs aimed at the development and improvement of infrastructure, construction of new transport facilities and repair of existing transport networks. The results of the research contribute to the development of the theory of transport infrastructure and can be used to prepare lectures on relevant disciplines, as well as serve as a basis for in-depth research.

Key words: transport infrastructure, transport system, transport, investment, state program, technology, transit potential.