

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

"Қ. И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу
университеті" коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі
«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

Молдабай Аружан Қуатқызы

Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымының дамуына тікелей
шетел инвестицияларының әсері

ДИПЛОМДЫҚ ЖҰМЫС

6В11301 – Көлік қызметтері

Алматы 2025

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

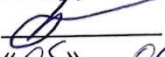
«Қ.И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті»
коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі

«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

ҚОРҒАУҒА ЖІБЕРІЛДІ

«Логистика» білім беру
бағдарламасының
басшысының міндетін
атқарушы, т.ғ.к., доцент

 Бектилезов А.Ю.
«05» 06 2025 ж.

ДИПЛОМДЫҚ ЖҰМЫС

Тақырыбы: Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымының дамуына тікелей
шетел инвестицияларының әсері

6B11301 - Көлік қызметтері

Орындаған

Рецензент

Э.ғ.к., аға оқытушы,
Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ
«Бизнес технологиялар» кафедрасы


«05» 06 2025 ж.



Молдабай Аружан Куатқызы

Ғылыми жетекші

Э.ғ.к., қауымдастырылған профессор

 Тымбаева Ж. М.
«05» 06 2025 ж.

Алматы 2025

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Қ.И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті»
коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі

«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

6B11301 - Көлік қызметтері

БЕКІТЕМІН

«Логистика» білім беру
бағдарламасының

басшысы, т.ғ.к., доцент

 Муханова Г.С.

«23» 01 2025 ж.

**Дипломдық жұмыс орындауға
ТАПСЫРМА**

Білім алушы: Молдабай Аружан Қуатқызы

Тақырыбы: Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымының дамуына тікелей
шетел инвестицияларының әсері

Басқарма мүшесі – академиялық мәселелер жөніндегі проректор Р. К.
Ускенбаеваның 29.01.2025 ж. № 26-Ө / Ө бұйрығымен бекітілген

Аяқталған жобаны тапсыру мерзімі «5» маусым 2025 ж.

Дипломдық жобаның бастапқы деректері: Көлік инфрақұрылымын дамытудағы
тікелей шетел инвестицияларының арттыру жолдары

Дипломдық жобада әзірлеуге жататын мәселелер тізімі:

- а) Көлік инфрақұрылымын тамытудағы ТШИ-дің рөлі
- б) ТШИ-дің көлік инфрақұрылымына тигізген әсері
- в) ТШИ тартуды ынталандыру

Графикалық материалдар тізімі: 17 сурет және 21 кестеде көрсетілген.

Ұсынылатын негізгі әдебиеттер:

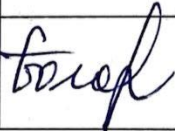
1 Статистика бюросы. ТШИ құрылымы және динамикасы. – 2019–2023 жж. –
[stat.gov.kz]

2 Назарбаев Университеті. Көлік және логистика: өңірлік даму келешегі. – Астана,
2021. – 140 б.

**Дипломдық жұмысты (жобаны) дайындау
КЕСТЕСІ**

Бөлімдердің атауы, зерттеп дайындалатын мәселелер тізімі	Ғылыми жетекшіге ұсыну мерзімдері	Ескерту
Көлік инфрақұрылымын дамытудағы тікелей шетел инвестицияларының маңызы, мәні мен түрлері	14.03.2025 ж.	
Көлік инфрақұрылымын дамытудағы ТШИ-дің қазіргі жағдайы	19.04.2025 ж.	
Көлік инфрақұрылымын дамытудағы ТШИ-дің арттыру жолдары мен негізгі мәселелері	20.05.2025 ж.	

Аяқталған дипломдық жұмыс (жоба) үшін, оған қатысты бөлімдердің жұмыстарын (жобасын) көрсетумен, кеңесшілер мен норма бақылаушының қойған қолдары

Бөлімдер атауы	Кеңесшілер, (ғылыми атағы)	Т.А.Ә. дәрежесі,	Қол қойылған күні	Қолы
Норма бақылаушы	Болатқызы С.,	э.ғ.к.,	07.06.2025	
	қауымдастырылған профессор			

Ғылыми жетекші


(қолы)

Тымбаева Ж.М.

Білім алушы тапсырманы орындауға алды


(қолы)

Молдабай А.Қ.

Күні

«07» 06 2025 ж.

АНДАТПА

Бұл жұмыста Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) көлемі, құрылымы және тиімділігі жан-жақты талданды. 2019–2024 жылдар аралығында ТШИ ағынының өсуі, жүк айналымының артуы, ROI мен NPV көрсеткіштері арқылы инфрақұрылым жобаларының экономикалық қайтарымдылығы дәлелденді. Сонымен қатар, құқықтық, институционалдық және техникалық кедергілер анықталып, оларды шешу жолдары ұсынылды. Арнайы экономикалық аймақтар, салықтық жеңілдіктер, МЖӘ механизмдері мен цифрлық шешімдердің тиімділігі сарапталды. Зерттеу нәтижелері ТШИ-дің Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттырудағы және аймақтық даму теңгерімін қамтамасыз етудегі маңызды рөлін көрсетті.

АННОТАЦИЯ

В данной работе всесторонне проанализированы объем, структура и эффективность прямых иностранных инвестиций (ПИИ), направленных на развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан в 2019–2024 годах. Рост притока ПИИ, увеличение грузооборота и показатели ROI и NPV подтвердили экономическую целесообразность инфраструктурных проектов. Выявлены правовые, институциональные и технические барьеры, а также предложены пути их решения. Рассмотрены эффективность специальных экономических зон, налоговых льгот, механизмов ГЧП и цифровых решений. Результаты исследования показали, что ПИИ играют ключевую роль в повышении транзитного потенциала Казахстана и обеспечении сбалансированного регионального развития.

ANNOTATION

This paper comprehensively analyses the volume, structure and efficiency of foreign direct investment (FDI) aimed at the development of transport infrastructure in the Republic of Kazakhstan in 2019-2024. The growth of FDI inflows, increase in freight turnover and ROI and NPV indicators confirmed the economic feasibility of infrastructure projects. Legal, institutional and technical barriers have been identified, and ways to address them have been proposed. The effectiveness of special economic zones, tax incentives, PPP mechanisms and digital solutions were considered. The results of the study showed that FDI plays a key role in increasing Kazakhstan's transit potential and ensuring balanced regional development.

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ.....	7
1 КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМЫТУДАҒЫ ТІКЕЛЕЙ ШЕТЕЛ ИНВЕСТИЦИЯЛАРЫНЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ.....	9
1.1 Көлік инфрақұрылымының экономикалық маңызы.....	9
1.2 Тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) мәні мен түрлері.....	11
1.3 Көлік инфрақұрылымын дамытудағы ТШИ-дің рөлі.....	13
2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМЫТУДАҒЫ ТШИ-ДІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ.....	18
2.1 Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының жалпы сипаттамасы.....	18
2.2 Қазақстан Республикасына тартылған ТШИ динамикасы мен құрылымы.....	24
2.3 ТШИ-дің көлік инфрақұрылымына тигізген әсерін талдау.....	32
3 ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМЫТУДАҒЫ ТШИ ТИІМДІЛГІН АРТТЫРУ ЖОЛДАРЫ.....	39
3.1 Көлік инфрақұрылымына ТШИ тартудағы негізгі мәселелер.....	39
3.2 ТШИ тартуды ынталандыру саясаты.....	46
3.3 Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытудағы болашақ перспективалар.....	54
ҚОРЫТЫНДЫ.....	62
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ.....	64

КІРІСПЕ

Қазіргі таңда жаһандық экономикалық интеграция жағдайында елдің әлеуметтік-экономикалық даму қарқыны, халықтың тұрмыс сапасы және халықаралық еңбек бөлінісіндегі орны көбінесе көлік инфрақұрылымының дамуына тікелей тәуелді екені белгілі, өйткені дамыған көлік инфрақұрылымы мемлекеттің ішкі нарығын кеңейтудің, елдің транзиттік әлеуетін арттырудың және шетелдік инвестицияларды тартудың маңызды факторы ретінде қарастырылады, осыған орай Қазақстан Республикасының геосаяси орналасуы оның Еуропа мен Азия арасындағы негізгі транзиттік дәліз ретіндегі позициясын нығайтуға, бұл өз кезегінде ел экономикасына тікелей шетел инвестицияларын (ТШИ) тартуға қосымша мүмкіндіктер беріп, елдің халықаралық аренадағы бәсекеге қабілеттілігін арттыруға ықпал етеді.

Тақырыптың өзектілігі Қазақстан Республикасының ұлттық экономикасын тұрақты дамыту міндеттерімен тығыз байланысты, себебі көлік инфрақұрылымы экономиканың барлық салаларының тиімді жұмыс істеуінің негізгі элементі болып табылады, ал оның қазіргі заманауи талаптарға сай келуі тікелей шетел инвестицияларының көлеміне, олардың мақсатты түрде жұмсалуына, инвестициялық тартымдылықты арттыратын саяси, құқықтық және экономикалық жағдайлардың тұрақтылығына айтарлықтай дәрежеде тәуелді, сондықтан Қазақстан үшін шетелдік капиталды көлік инфрақұрылымына тарту мәселесі стратегиялық маңыздылыққа ие болып отыр. Соңғы жылдары мемлекет тарапынан көлік саласына шетелдік инвестицияларды тартуды ынталандыру бойынша айтарлықтай шаралар қабылданғанымен, әлі де бірқатар проблемалар сақталуда, олардың қатарында нормативтік-құқықтық базаның кемшіліктері, бюрократиялық кедергілердің болуы, инвестицияларды қорғаудың жеткіліксіздігі, сондай-ақ инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру механизмдерінің жетілдірілмегендігі бар.

Осыған байланысты дипломдық жұмыстың мақсаты – Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамытуда тікелей шетел инвестицияларының тиімділігін арттыру бойынша теориялық негіздерді айқындау, қазіргі ахуалға жан-жақты талдау жасау және ТШИ тартудың тиімділігін жоғарылатудың нақты жолдары мен механизмдерін ұсыну.

Қойылған мақсатқа қол жеткізу үшін зерттеу шеңберінде келесі міндеттер белгіленді:

- Көлік инфрақұрылымын дамытуда тікелей шетел инвестицияларын тартудың теориялық және әдіснамалық негіздерін анықтап, олардың экономикалық мәні мен негізгі түрлерін жүйелі түрде талдап көрсету.

- Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымының қазіргі жағдайына талдау жасау және ТШИ тартудың динамикасы мен құрылымын зерттеу.

- ТШИ-дің көлік инфрақұрылымына тигізген әсерін экономикалық және әлеуметтік аспектілерде бағалау.

– Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымына тікелей шетел инвестицияларын тартудағы негізгі мәселелерді анықтап, оларды шешудің жолдарын көрсету.

– Тікелей шетел инвестицияларын тартуды ынталандыру саясатын жетілдіруге бағытталған ұсыныстар мен шараларды әзірлеу.

– Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытудың болашақ перспективаларын негіздеу және стратегиялық бағыттарын айқындау.

Зерттеу объектісі ретінде Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту үдерісі және оған тартылған тікелей шетел инвестициялары қарастырылады. Зерттеудің пәнін Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымына тікелей шетел инвестицияларын тарту механизмдері, оларды тиімді пайдалану әдістері және инвестиция тартудың нәтижелілігін бағалау критерийлері құрайды.

Зерттеудің теориялық маңыздылығы Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымына ТШИ тартудың теориялық негіздерін жүйелеу және тереңдету болып табылады, бұл тақырып бойынша жүргізілетін кейінгі зерттеулердің ғылыми базасын кеңейтеді.

Практикалық маңыздылығы ұсынылған зерттеу нәтижелерінің көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған мемлекеттік бағдарламаларды әзірлеуде, инвестициялық саясатты жетілдіруде, сондай-ақ шетелдік инвесторлардың қатысуымен жүзеге асырылатын нақты жобаларды жоспарлауда және іске асыруда қолданыла алатындығында.

Зерттеудің құрылымы: Дипломдық жұмыс кіріспе, үш бөлім, қорытынды, пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады.

1 КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМУДАҒЫ ТІКЕЛЕЙ ШЕТЕЛ ИНВЕСТИЦИЯЛАРЫНЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

1.1 Көлік инфрақұрылымының экономикалық маңызы

Көлік инфрақұрылымы елдің экономикалық дамуы мен жаһандық нарықпен байланысының негізгі тетігі ретінде маңызды рөл атқарады. Бұл ұғым тек тасымал құралдарын ғана емес, сонымен бірге жол желілерін, логистикалық хабтарды, қойма инфрақұрылымын және көлік тораптарын қамтиды. Мұндай инфрақұрылымды дамыту ауқымды қаржыландыруды қажет етеді, ал ішкі ресурстардың жеткіліксіздігі шетелдік инвестициялардың маңыздылығын арттырады. Тікелей шетел инвестициялары заманауи технологияларды енгізуге, басқару тиімділігін арттыруға және көлік жүйесін халықаралық стандарттарға бейімдеуге мүмкіндік береді. Осы тарауда көлік инфрақұрылымының экономикалық мәні мен ТШИ-дің теориялық аспектілері жан-жақты қарастырылады.

Көлік инфрақұрылымы – бұл жолаушылар мен жүктердің қозғалысын қамтамасыз ететін негізгі материалдық-техникалық база болып табылады. Ол жол желілері, теміржол тораптары, порттар, әуежайлар, қоймалар, логистикалық орталықтар сияқты көптеген құрамдас элементтерден тұрады. Көлік инфрақұрылымы ел экономикасының ажырамас бөлігі ретінде өндіріспен сауданың дамуын, аймақаралық және халықаралық байланыстарды күшейтеді. Заманауи көлік инфрақұрылымы әлеуметтік тұрақтылықты, халықтың мобильдігін қамтамасыз етеді және мемлекеттің халықаралық транзиттік әлеуетінің артуына ықпал етеді. Оның сапасы мен тиімділігі экономикалық өсімнің, инвестициялық тартымдылықтың және өңірлік теңгерімді дамудың негізгі көрсеткіштері болып саналады.

Көлік инфрақұрылымы бірнеше негізгі элементтерден тұрады:

- Автомобиль жолдары – жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың ең кең таралған жүйесі. Қазақстанда 2023 жылғы деректер бойынша жалпы жол ұзындығы 96 мың км шамасында, оның ішінде республикалық маңызы бар жолдар 25 мың км. Қазіргі таңда «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» халықаралық дәлізі сияқты маңызды автомагистральдар транзиттік тасымалды дамытуда ерекше рөл атқарады.

- Теміржол желісі – экономиканың негізгі тіректерінің бірі. 2023 жылғы деректерге сәйкес, Қазақстандағы теміржол торабының ұзындығы 16 480 км құрады. Елдің негізгі теміржол бағыттары арқылы халықаралық транзиттік пойыздар қатынайды. «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы жүктерді тасымалдаудың сапасы мен жылдамдығын арттыру бағытында үздіксіз жаңғырту жұмыстарын жүргізуде.

- Порттар мен су көлігі – Каспий теңізі арқылы экспорттық-импорттық операцияларды жүзеге асыру үшін Ақтау, Құрық, Баутино порттары маңызды рөл атқарады. Ақтау портының жылдық өткізу қабілеті 16,5 млн тонна

деңгейінде. Порт инфрақұрылымы контейнерлік тасымалды дамытуда және халықаралық логистикада маңызға ие.

- Әуежайлар – Қазақстанда 2023 жылы 21 халықаралық деңгейдегі әуежай жұмыс істеді. Алматы, Астана және Ақтау әуежайлары халықаралық жүк және жолаушылар тасымалы бойынша көш бастап тұр. Халықаралық бағыттардың кеңеюі елдің инвестициялық және туристік тартымдылығын арттырады.

- Логистикалық орталықтар мен мультимодальды терминалдар – жүк ағынын басқаруға, сақтау мен қайта тиеу операцияларын тиімді ұйымдастыруға мүмкіндік береді. 2023 жылы Қазақстанда 42 логистикалық орталық жұмыс істеді, олардың ішіндегі ең ірісі – «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА аумағында орналасқан мультимодальды кешен.

- Көлік инфрақұрылымының атқаратын негізгі қызметтері:

- Экономикалық байланысты қамтамасыз ету (ішкі және халықаралық сауда қатынастарын дамыту).

- Өндірістік кластерлерді және өнеркәсіптік аймақтарды интеграциялау.

- Өңірлік теңгерімді дамыту және шалғай аймақтардың қолжетімділігін арттыру.

- Халықтың мобильдігін қамтамасыз ету, еңбек нарығының белсенділігін көтеру.

- Қазақстанның транзиттік әлеуетін күшейту және жаһандық көлік дәліздеріне интеграциялану.

Көлік инфрақұрылымының даму деңгейі келесі негізгі көрсеткіштермен бағаланады:

- Жалпы жол желісінің ұзындығы және техникалық жағдайы (қанағаттанарлық, қанағаттанарлықсыз үлесі).

- Теміржол, порт және әуежай өткізу қабілеті (жүк және жолаушы көлемі бойынша).

- Логистикалық қызметтердің тиімділік индексі (LPI).

- Жүк айналымы (млрд тн-км).

- Тасымалдау жылдамдығы және жеткізу уақыты.

- Заманауи көлік инфрақұрылымында бірқатар жаңа трендтер байқалады:

- Ақылды жолдар (Smart Roads) жобалары енгізілуде, оларда цифрлық бақылау жүйелері, датчиктер және автоматтандырылған қозғалыс мониторингі қолданылады.

- Мультимодальды логистикалық орталықтар жүк тасымалын әртүрлі көлік түрлері арасында жедел ауыстыруға мүмкіндік береді.

- Цифрландыру және автоматтандыру процестері (ERP, WMS, RFID жүйелері) логистикалық тізбектерді тиімдірек етеді.

– Жасыл көлік инфрақұрылымы (Green Logistics) тұжырымдамалары енгізілуде: экологиялық таза көлік құралдары мен жаңартылатын энергия көздерін пайдалану.

Осылайша, көлік инфрақұрылымы елдің экономикалық, әлеуметтік және транзиттік мүмкіндіктерінің маңызды көрсеткіші болып табылады. Оның әрбір құрамдас элементі Қазақстанның әлемдік нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуде шешуші рөл атқарады.

1.2 Тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) мәні мен түрлері

Тікелей шетел инвестициялары технология трансферті арқылы ел экономикасының сапалы дамуына ықпал етеді. Инвесторлар өз капиталымен бірге өндірістік процестерге заманауи жабдықтар, автоматтандырылған жүйелер және тиімді басқару әдістерін енгізеді. Бұл әсіресе технологиялық тұрғыдан артта қалған салаларда жаңғыру процестерін жылдамдатады. Қазақстанда шетел инвесторларының қатысуымен жүзеге асқан көлік-логистикалық жобаларда цифрлық бақылау жүйелері, заманауи қойма логистикасы мен GPS-мониторинг секілді технологиялар енгізілді. Мұндай тәжірибе отандық кадрлардың кәсіби біліктілігін арттыруға және техникалық жаңару деңгейін жоғарылатуға мүмкіндік береді.

ТШИ-дің маңызды артықшылықтарының бірі – жаңа жұмыс орындарын ашу және халықтың табыс деңгейін көтеру. Ірі көлік инфрақұрылымдық жобалар құрылысы мен пайдалануы кезінде мыңдаған адам еңбекпен қамтылады. ҚР Ұлттық статистика бюросының 2023 жылғы мәліметі бойынша, көлік және логистика секторында 640 мыңнан астам адам жұмыс істеген, бұл көрсеткіш 2020 жылмен салыстырғанда 8%-ға артқан. Шетел инвесторлары көбіне білікті мамандарды тартуға мүдделі болғандықтан, еңбек нарығында бәсекелестік артады және жалақы деңгейі өседі. Бұл халықтың әлеуметтік жағдайының жақсаруына оң ықпал етеді.

Тікелей шетел инвестициялары экспорттық әлеуетті күшейту мен өндіріс көлемін ұлғайтуда шешуші рөл атқарады. Шетел капиталының қатысуымен құрылған кәсіпорындар жиі халықаралық нарықтарға бағытталған өнім шығарады, бұл Қазақстанның экспорт құрылымын әртараптандыруға мүмкіндік береді. 2023 жылы шетел инвесторларының қатысуымен жұмыс істейтін кәсіпорындар арқылы Қазақстаннан экспортталған өнім көлемі 11,7 млрд АҚШ долларын құрады (source: stat.gov.kz). Бұл көрсеткіш ішкі өндірістің жаһандық нарықпен тығыз байланысын және ТШИ-дің нақты экономикалық тиімділігін дәлелдейді. Экспорт көлемінің өсуі еліміздің төлем теңгеріміне және ұлттық валютаның тұрақтылығына да оң әсер етеді [5].

Greenfield инвестициялары – шетелдік инвестордың қабылдаушы ел аумағында нөлден бастап жаңа өндірістік немесе инфрақұрылымдық нысандар салуын білдіреді. Бұл инвестиция түрі экономикалық өсімді

ынталандыруда ерекше маңызға ие, өйткені ол жаңа жұмыс орындарын ашуға, жаңа технологияларды енгізуге және өңірлік дамуға тікелей әсер етеді. Қазақстанда мұндай жобаларға көлік-логистикалық хабтар, мультимодальды терминалдар мен қойма кешендері мысал бола алады. Мысалы, Қорғас-Шығыс қақпасы арнайы экономикалық аймағында шетелдік капитал есебінен салынған логистикалық орталық Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыруға үлес қосты. Greenfield инвестицияларының артықшылығы – олардың қабылдаушы ел инфрақұрылымына жүйелі түрде интеграциялануы.

Brownfield инвестициялары – бұрыннан бар кәсіпорындар мен инфрақұрылым нысандарын сатып алу, қайта құру немесе жаңғырту арқылы жүзеге асады. Бұл тәсіл жаңа құрылысқа қарағанда жылдам нәтиже беріп, инвестордың нарыққа кіруін жеңілдетеді. Қазақстанда теміржол бекеттерін, әуежайларды немесе теңіз порттарын жаңғыртуға бағытталған инвестициялар осы санатқа жатады. Мысалы, Ақтау теңіз портындағы жаңарту жұмыстары шетелдік қатысу арқылы жүзеге асып, порттың жүк өткізу қабілетін 30%-ға арттырды. Brownfield жобалары өндірістік қуатты қалпына келтіріп, технологиялық модернизация арқылы экономиканың тиімділігін арттыруға септігін тигізеді.

Бірлескен кәсіпорындар (Joint Ventures) – шетелдік және жергілікті серіктестердің қатысуымен құрылған, екі жақтың капиталы мен ресурстары біріктірілген кәсіпорындар. Мұндай нысандағы ынтымақтастық жергілікті нарықты жақсы білетін тарап пен жаңа технологиялар мен инвестиция алып келетін шетелдік тараптың синергиясын қамтамасыз етеді. Қазақстанда көлік және логистика саласында бірнеше бірлескен кәсіпорын сәтті жұмыс істеп келеді, соның ішінде Қытай мен Қазақстан арасындағы теміржол операторларының серіктестігі – жарқын мысал. Бірлескен кәсіпорындар өндіріс көлемін арттырумен қатар, корпоративтік басқарудың заманауи тәжірибесін енгізуге мүмкіндік береді. Бұл инвестиция түрі елдің инвестициялық ахуалын жақсартып, ұзақ мерзімді экономикалық әріптестіктің дамуына ықпал етеді.

Тікелей шетел инвестициялары меншік нысанына қарай үш негізгі түрге бөлінеді: мемлекеттік, жеке және аралас инвестициялар. Мемлекеттік инвестициялар – бұл шетел үкіметтері немесе мемлекеттік корпорациялар тарапынан жүзеге асатын капитал салымдары, олар әдетте инфрақұрылым, энергетика, стратегиялық көлік жобалары сияқты маңызды секторларға бағытталады. Қазақстанда мұндай жобаларға мысал ретінде «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автожол дәлізіне Қытай Халық Республикасының мемлекеттік құрылымдары арқылы салынған инвестицияны атауға болады. Жеке инвестициялар – бұл шетелдік компаниялар мен жеке инвесторлардың нарықтық табыс табуға бағытталған жобаларға қатысуы. Аралас инвестициялар – мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) негізінде жүзеге асырылатын, мемлекет пен жеке сектордың бірлескен жобалары болып табылады, әсіресе көлік инфрақұрылымындағы концессиялық жобаларда жиі кездеседі [6].

ТШИ қаржылық құралдарына қарай да әртүрлі болып жіктеледі. Капитал салымы – бұл шетелдік инвестордың кәсіпорынның жарғылық капиталына тікелей ақша құюы, яғни кәсіпорын үлесін сатып алуы немесе жаңадан құрылым енгізуі. Пайда реинвестициясы – шетелдік инвестордың бұрын салынған инвестициядан түскен табысын қайтадан сол кәсіпорынды кеңейтуге немесе жаңғыртуға бағыттауы. Қазақстанда шетел инвесторларының жиі қолданатын тәсілдерінің бірі – реинвестициялау, себебі бұл ішкі нарыққа сенімділіктің белгісі ретінде қарастырылады. Қарыздық инвестициялар – бұл еншілес кәсіпорындарға немесе бірлескен құрылымдарға берілетін ішкі корпоративтік қарыз немесе ұзақ мерзімді несие түрінде жүзеге асырылады.

Бұл жіктеулер ТШИ құрылымын кешенді түрде талдауға және олардың ұлттық экономикаға әсерін тереңірек бағалауға мүмкіндік береді. Әрбір инвестиция түрінің өзіне тән артықшылықтары мен тәуекелдері бар, сондықтан оларды тиімді қолдану инвестициялық саясаттың икемділігін қажет етеді. Мысалы, инфрақұрылымдық жобаларда аралас инвестициялар ұзақ мерзімді тұрақтылықты қамтамасыз етсе, технологиялық кластерлерде жеке Greenfield инвестициялары неғұрлым тиімді болуы мүмкін. Қазақстан үкіметі бұл бағыттарда инвестициялық саясатты жетілдіру арқылы инвестициялардың құрылымдық сапасын арттыруға ұмтылуда. Бұл тәсіл ел экономикасының орнықты дамуына және бәсекеге қабілеттіліктің артуына негіз болады.

1.3 Көлік инфрақұрылымын дамытудағы ТШИ-дің рөлі

Көлік инфрақұрылымы – қаржылық ресурстарды көп қажет ететін күрделі сала, сондықтан оны дамыту үшін ауқымды инвестициялық қолдау қажет. Мемлекеттік бюджет мүмкіндіктері шектеулі болған жағдайда, балама қаржыландыру көздерін тарту өзекті мәселеге айналады. Тікелей шетел инвестициялары инфрақұрылымды жаңғырту мен кеңейту үшін сенімді әрі тұрақты ресурс көзі болып табылады. ҚР Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес, 2023 жылы көлік инфрақұрылымына тартылған барлық инвестициялардың шамамен 20%-ы шетелдік капитал есебінен қаржыландырылған. Бұл көрсеткіш ТШИ-дің инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асырудағы нақты рөлін дәлелдейді.

ТШИ тек қаржылық капитал ғана емес, жаңа технологиялар мен тиімді басқару тәжірибесін алып келеді. Шетелдік инвесторлар жиі автоматтандырылған басқару жүйелері, интеллектуалды логистика және цифрлық мониторинг секілді шешімдерді енгізуге бейім. Бұл көлік жүйесінің өнімділігін арттырумен қатар, халықаралық стандарттарға сәйкестік деңгейін де жоғарылатады. Мысалы, «Қорғас-Шығыс қақпасы» логистикалық аймағында қолданылып жатқан инновациялық жүйелер – Қытаймен бірлескен инвестициялардың нәтижесі. Мұндай бастамалар Қазақстанның логистикалық

бәсекеге қабілеттілігін арттырып, көлік инфрақұрылымын жаһандық көлік желілеріне тиімді қосуға мүмкіндік береді.

Көлік инфрақұрылымын дамытуда сапа мен сенімділік көрсеткіштері аса маңызды. ТШИ негізінде жүзеге асырылатын жобалар әдетте халықаралық құрылыс және пайдалану стандарттарына сай іске асады. Бұл, өз кезегінде, жолдардың ұзақ мерзімділігін, қауіпсіздігін және техникалық қызмет көрсетудің тиімділігін қамтамасыз етеді. Халықаралық стандарттарға сәйкестік Қазақстанның Еуразиялық экономикалық одақ және басқа да халықаралық құрылымдармен көлік байланысын нығайтуға септігін тигізеді. Шетелдік капиталды тарту арқылы елдегі көлік инфрақұрылымының институционалдық және техникалық деңгейі едәуір жақсарып келеді.

Тікелей шетел инвестициялары көлік инфрақұрылымын жетілдіру арқылы жүк тасымалының жылдамдығы мен көлемін арттыруға айтарлықтай ықпал етеді. Инфрақұрылымның жаңартылуы мен автоматтандырылған жүйелердің енгізілуі логистикалық процестердің үдемелі түрде оңтайлануына жағдай жасайды. Мысалы, мультимодальды терминалдардың дамуы жүктің ауыстырып тиеу уақытын қысқартуға мүмкіндік береді. ҚР Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес, 2023 жылы Қазақстанда теміржол көлігімен тасымалданған жүктің жалпы көлемі 410 млн тоннаны құрап, 2020 жылмен салыстырғанда 6,5%-ға өскен. Бұл – логистикалық тиімділіктің артуы мен ТШИ-дің нақты әсерінің көрсеткіші.

ТШИ транзиттік дәліздердің дамуына да маңызды серпін береді. Шетелдік қаржы ресурстары мен технологиялардың тартылуы көлік магистральдарын халықаралық стандарттарға сәйкестендіруге және өңірлік интеграцияны тереңдетуге мүмкіндік береді. Мысалы, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізі – Қазақстан аумағы арқылы өтетін ең ірі инфрақұрылымдық жобалардың бірі, оның құрылысында қытайлық және еуропалық капитал пайдаланылған. Бұл дәліз Қазақстанның Қытай, Ресей және Орталық Азия елдерімен сауда байланыстарын жеделдетіп, жүк айналымын бірнеше есеге арттырды. Аталған бағыт Еуразиялық экономикалық одақ пен Қытай арасындағы интеграциялық процестердің логистикалық негізі ретінде маңызды.

Қазақстанның көлік-логистикалық хаб ретінде қалыптасуы – ТШИ арқылы іске асып жатқан инфрақұрылымдық жобалардың стратегиялық нәтижесі болып табылады. Елдің географиялық орналасуы – Шығыс пен Батыс, Солтүстік пен Оңтүстікті байланыстыратын тиімді транзиттік түйінге айналуға толық мүмкіндік береді. ТШИ негізінде құрылған Қорғас құрғақ порты, Ақтау теңіз порты мен Алматы логистикалық орталығы өңірлік және жаһандық сауда ағындарын тоғыстыруда шешуші рөл атқарады. Бұл нысандардың тиімді жұмысы Қазақстанды Орталық Азиядағы басты логистикалық платформа ретінде танытуда. Тиісті инфрақұрылым мен инвестицияның үйлесуі елдің халықаралық көлік жүйесіндегі позициясын нығайта түседі [7].

Тікелей шетел инвестицияларының көлік инфрақұрылымына салынуы жаңа жұмыс орындарының құрылуына және халық табысының өсуіне ықпал етеді. Ауқымды инфрақұрылымдық жобалар, әсіресе құрылысы және кейінгі эксплуатациясы кезеңінде, әртүрлі санаттағы мамандарды жұмысқа тартуға мүмкіндік береді. ҚР Ұлттық статистика бюросының мәліметіне сәйкес, 2023 жылы көлік және қоймалау саласында 640 мыңнан астам адам жұмыспен қамтылған, бұл алдыңғы жылдармен салыстырғанда тұрақты өсімді көрсетеді. ТШИ арқылы құрылған жұмыс орындары көбіне халықаралық стандарттарға сай еңбекақы мен әлеуметтік қамтамасыз ету жүйесін ұсынады. Бұл жергілікті халықтың тұрмыс деңгейін жақсартып, әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз етуге ықпал етеді.

Көлік инфрақұрылымының дамуы мультипликативтік әсер арқылы экономиканың өзге салаларына да оң ықпал етеді. Әсіресе құрылыс, металлургия, машина жасау және қызмет көрсету секторлары инфрақұрылым жобаларынан тікелей пайда көреді. Мысалы, жаңа жол салу кезінде құрылыс материалдарына, техникаға, жұмыс күшіне сұраныс артады, бұл өз кезегінде құрылыс индустриясының белсенділігін арттырады. Логистикалық инфрақұрылымның дамуы шағын және орта бизнестің, соның ішінде тасымалдау, жүк жеткізу, қойма қызметтері сияқты салалардың жандануына жол ашады. Мұндай тізбекті әсер ел экономикасының ішкі құрылымын әртараптандыруға мүмкіндік береді.

Ұзақ мерзімді перспективада ТШИ көлік инфрақұрылымы негізінде ел экономикасының тұрақты дамуына алғышарттар қалыптастырады. Инфрақұрылым сапасының жақсаруы өңірлердің экономикалық белсенділігін теңестіреді және аумақтық даму теңсіздіктерін азайтады. Жаңғыртылған көлік желілері тауар айналымын жылдамдатып, ішкі нарықты тиімді байланыстыру арқылы экономикалық серпінді қамтамасыз етеді. , халықаралық интеграция мен сауда ағындарының ұлғаюы сыртқы экономикалық тұрақтылықты нығайтады. ТШИ нәтижесінде қалыптасқан сапалы инфрақұрылым – ұзақ мерзімді экономикалық өсімнің негізі ретінде бағаланады.

«Батыс Еуропа-Батыс Қытай» халықаралық автокөлік дәлізі – Қазақстан аумағында тікелей шетел инвестициялары арқылы іске асырылған ең ірі инфрақұрылымдық жобалардың бірі. Бұл жобаның жалпы ұзындығы 8 445 шақырымды құрайды, оның ішінде 2 787 шақырымы Қазақстан аумағы арқылы өтеді. Құрылыс жұмыстары Қытайдың мемлекеттік банктері мен Азия даму банкінің қатысуымен қаржыландырылды, инвестиция көлемі шамамен 7,5 млрд АҚШ долларын құрады. Автожолдың іске қосылуы нәтижесінде жүк тасымалдау уақыты 3 есеге қысқарып, Қазақстанның транзиттік әлеуеті айтарлықтай артты. Жоба Еуропа мен Қытай арасындағы жүк ағынын Қазақстан аумағы арқылы тиімді бағытта өткізуге мүмкіндік берді.

Ақтау теңіз портының кеңейтілуі де ТШИ көмегімен жүзеге асырылған маңызды инфрақұрылымдық жоба болып табылады. 2014–2017 жылдары аралығында жүргізілген кеңейту жұмыстары шеңберінде жаңа жүк терминалдары, контейнерлік алаң және мұнай жүктеріне арналған кешендер

салынды. Бұл жобалар шетелдік серіктестердің, атап айтқанда, Еуропалық қайта құру және даму банкінің (ЕҚДБ) қаржыландыруымен орындалды. Кеңейтілгеннен кейін порттың жылдық жүк өткізу қабілеті 16,5 млн тоннаға дейін артты. Бұл Каспий өңірінде Қазақстанның көлік-логистикалық рөлін күшейтіп, шетелдік тасымалдаушылар үшін қолайлы жағдай туғызды [8].

Қорғас құрғақ порты мен логистикалық хабы – Қытай мен Қазақстанның бірлескен инвестициялық жобасы ретінде жүзеге асырылған стратегиялық инфрақұрылымдық кешен. Жоба аясында заманауи қойма кешендері, кедендік бақылау аймақтары, терминалдар және автоматтандырылған басқару жүйелері құрылды. «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы шеңберінде орналасқан бұл хаб Қытайдан Еуропаға бағытталған жүктердің транзиттік ағынын тиімді ұйымдастыруға мүмкіндік береді. 2023 жылы Қорғас арқылы өткен контейнерлік тасымал көлемі 220 мың TEU бірлікке жетіп, жыл сайынғы өсім 12%-ды құрады. Бұл жоба ТШИ негізінде жүзеге асқан өңірлік логистикалық орталықтардың табысты үлгісі болып саналады.

1-тарауда тікелей шетел инвестицияларының көлік инфрақұрылымын дамытудағы теориялық және әдіснамалық негіздері жан-жақты қарастырылды. Көлік инфрақұрылымы экономиканың тұрақты жұмыс істеуі мен өңірлік дамудың теңгерімділігін қамтамасыз ететін стратегиялық жүйе ретінде сипатталды. ТШИ – тек қаржы көзі емес, технология, инновация және басқару тәжірибесін алып келетін маңызды құрал болып табылады. Greenfield, Brownfield және бірлескен кәсіпорындар секілді ТШИ түрлері инфрақұрылымдық жобаларды әртараптандыруға мүмкіндік береді. Жұмыста Қазақстанда ТШИ негізінде іске асырылған ірі жобалар мысалы ретінде «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автожолы, Ақтау порты мен Қорғас хабы қарастырылып, олардың логистикалық тиімділікке, жүк айналымының артуына және халықаралық интеграцияға ықпалы дәлелденді. Осылайша, ТШИ тарту көлік инфрақұрылымының сапалы дамуын қамтамасыз етіп, елдің транзиттік әлеуетін жүзеге асырудың басты факторы ретінде бағаланады.

Инфрақұрылымдық жобалардың тиімділігі тек салынған нысандармен емес, олардың экономикалық және әлеуметтік қайтарымымен өлшенеді. Мысалы, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» жобасы іске қосылғаннан кейін Қазақстан арқылы өтетін транзиттік жүк ағынының көлемі айтарлықтай өсті. ҚР ИИДМ деректеріне сәйкес, 2023 жылы бұл дәліз арқылы өткен халықаралық тасымал көлемі 34 млн тоннадан асып, 2018 жылмен салыстырғанда 1,5 есеге артты. Сондай-ақ, жол бойындағы қызмет көрсету инфрақұрылымы – жанармай құю станциялары, қонақүйлер, логистикалық орталықтар – аймақтық экономиканың өсуіне серпін берді. Инвестициялық жоба жергілікті халық үшін мыңдаған жұмыс орнын ашуға мүмкіндік берді. Бұл – ТШИ-дің әлеуметтік мультипликативтік әсерінің нақты мысалы.

Экономикалық тұрғыдан алғанда, жобаның тиімділігін бағалау үшін инвестицияның қайтарымдылық коэффициенті (ROI) қолданылады. Формула келесідей:

$$ROI = \frac{\text{Таза пайда}}{\text{Инвестиция көлемі}} \times 100 \quad (1)$$

«Батыс Еуропа-Батыс Қытай» жобасына Қазақстан аумағында тартылған инвестиция көлемі 7,5 млрд АҚШ долларын құрады. Жоба іске қосылғаннан кейін жылдық транзиттен түсетін таза кіріс көлемі шамамен 600 млн долларды құрады делік (операциялық табыстар мен қызмет көрсету түсімдерін есепке ала отырып). Осы деректер негізінде ROI мынадай болады:

$$ROI = \frac{600 \text{ млн}}{7500 \text{ млн}} \times 100\% = 8\%$$

Бұл көрсеткіш инфрақұрылымдық жоба үшін оң инвестициялық тиімділікті сипаттайды. Сонымен бірге, жоба арқылы туындаған әлеуметтік нәтиже – жұмыспен қамту, аймақтық дамуға серпін беру – мультипликативтік тиімділіктің айғағы болып табылады.

1-кесте – Ірі инфрақұрылымдық жобалардың сипаттамасы мен тиімділігі

Көрсеткіш	Батыс Еуропа – Батыс Қытай	Ақтау теңіз порты	Қорғас құрғақ порты
Инвестиция көлемі (млрд \$)	7,5	0,3	0,5
Жобаның ұзындығы / аумағы	2 787 км (ҚР бойынша)	100 га	450 га
Қуаттылығы	34 млн т/жыл	16,5 млн т/жыл	220 000 TEU/жыл
Инвестор елдер	Қытай, АДБ	ЕҚДБ	Қытай, Қазақстан
Іске қосылу мерзімі	2012–2020	2014–2017	2015–2019
Негізгі нәтиже	Транзит уақыты 3 есеге қысқарды	Жүк ағыны өсті, жаңа кешендер салынды	Контейнерлік транзит көлемі жыл сайын өсуде
<i>Ескерту</i> – [11] дереккөз негізінде автор құрастырған			

Ақтау теңіз порты мен Қорғас құрғақ портының жұмыс істеу нәтижелері көлік-логистикалық тиімділікке айтарлықтай әсер етті. Қорғас хабында 2023 жылы 220 мың TEU контейнер өңделіп, бұл көрсеткіш алдыңғы жылмен салыстырғанда 12%-ға жоғары болды. Ақтау портында да мұнай және құрғақ жүк айналымының өсімі байқалды – жылдық өңдеу қуаты 16,5 млн тоннаға жетті. Бұл жүктің бір бөлігі тікелей Қытай мен Каспий арқылы Еуропа бағытында қайта бағытталды. Қазіргі уақытта бұл екі порт Орталық Азиядағы ең ірі логистикалық орталықтардың біріне айналып отыр. Географиялық артықшылықтар мен ТШИ нәтижесінде бұл нысандар халықаралық сауда желісінің бір бөлігіне айналды [9].

2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМУДАҒЫ ТШИ-ДІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ

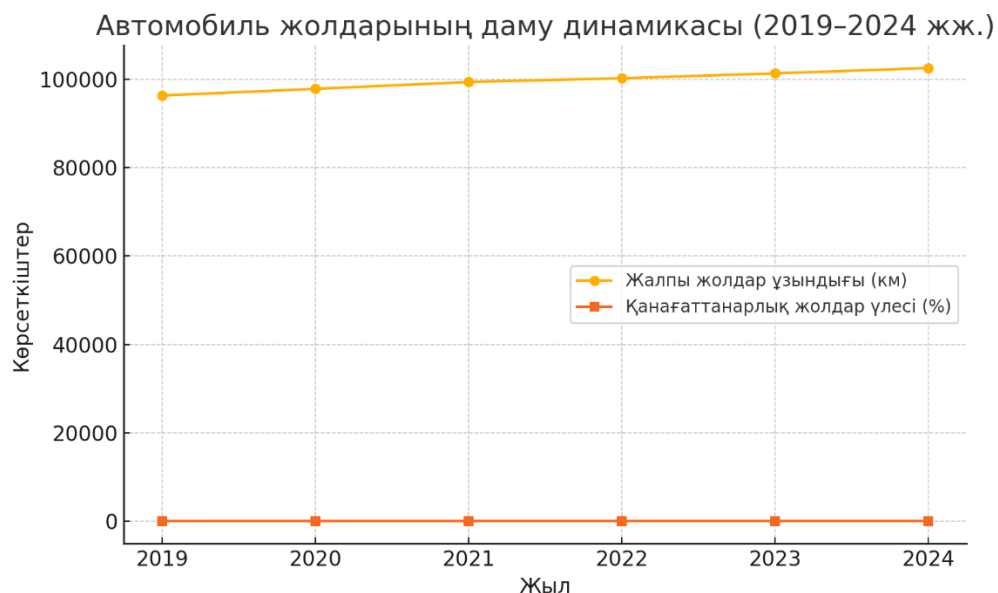
2.1 Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының жалпы сипаттамасы

Қазақстандағы автомобиль жолдары инфрақұрылымының көлемдік және сапалық көрсеткіштері жыл сайынғы өсімді көрсетуде. 2019 жылы республика бойынша жолдардың жалпы ұзындығы 96 300 км болса, 2023 жылы бұл көрсеткіш 101 300 км-ге жеткен. Яғни бес жыл ішінде жолдар ұзындығы 5 мың км-ден астамға ұлғайды. Бұл өсім республикалық және жергілікті жолдарды жаңғырту, жаңа автомагистральдар салу арқылы қамтамасыз етілуде. Мемлекет тарапынан қабылданған "Нұрлы жол" бағдарламасы аясында өңірлік байланыстарды жақсартуға бағытталған ірі жобалар іске асырылып жатыр. Жалпы ұзындықтың өсуі көлік ағындарын тиімді бағыттау мен жүк айналымын арттыруға негіз болады.

2-кесте – Қазақстандағы автомобиль жолдарының ұзындығы мен сапасы (2019–2024 жж.)

Жыл	Жалпы жолдар ұзындығы (км)	Қанағаттанарлық жолдар үлесі (%)
2019	96 300	70.1
2020	97 800	71.8
2021	99 350	72.4
2022	100 200	73.5
2023	101 300	75.2
2024	102 500	76.3 (болжам)
Ескерту – [11] дереккөз негізінде автор құрастырған		

2024 жылғы көрсеткіш ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің стратегиялық құжаттарындағы болжамды дерекке сәйкес 76,3%-ды құрайды. Жол сапасының көрсеткіші ретінде қанағаттанарлық жағдайдағы жолдар үлесі маңызды индикатор болып табылады. 2019 жылы бұл көрсеткіш 70,1% болса, 2023 жылы 75,2%-ға жетіп отыр. Бұл жақсару жол жабындарын күрделі жөндеу, қайта асфальттау және жол бойындағы қызмет көрсетуді дамыту нәтижесінде орын алған. Инфрақұрылым сапасының жақсаруы транзиттік жүктемені қабылдау қабілетін арттырып, көлік құралдарының тозуын азайтады. Сонымен бірге апаттылық деңгейінің төмендеуіне және көлік қозғалысының үздіксіздігіне оң әсер етеді. Жол сапасының көрсеткіштері республикалық деңгейдегі жобаларда айтарлықтай жоғары, ал жергілікті жолдарда бұл динамика баяу [10].



Сурет 1 – Автомобиль жолдарының даму динамикасы (2019–2024 жж.)
Ескерту – [14] дереккөз негізінде автор құрастырған

Автомагистральдар ұзындығы мен сапасы көлік инфрақұрылымының стратегиялық элементі ретінде ерекше рөл атқарады. Автомагистральдардың дамуы транзиттік дәліздердің өткізу қабілетін арттырып, логистикалық тиімділікті қамтамасыз етеді. 2019 жылдан бастап «Батыс Еуропа-Батыс Қытай», «Астана-Алматы», «Ақтау-Атырау» секілді негізгі бағыттарда 1 000 шақырымнан астам автомагистраль қайта жаңғыртылды. Сонымен қатар, жаңа жол құрылысы есебінен жыл сайын 200-300 км аралығында жаңа автомагистральдар пайдалануға берілуде. Бұл көрсеткіш 2024 жылы 102 500 км жалпы ұзындықты құрайды деп болжанып отыр. Мемлекеттік бағдарламаларда көрсетілгендей, 2025 жылға дейін автомагистраль үлесін 20%-ға дейін жеткізу жоспарлануда.

Автожолдардың даму динамикасы әлеуметтік-экономикалық көрсеткіштермен тығыз байланысты. Жол желісінің кеңеюі ауылдық елді мекендердің көлік қолжетімділігін арттырып, ішкі көші-қон мен сауда белсенділігіне серпін береді. Жаңа жол учаскелері өндірістік аймақтарды елдің негізгі көлік тораптарымен байланыстырып, инвестициялық тартымдылықты жоғарылатады. Сонымен қатар, жол құрылысына тартылған жұмыс күшінің саны мен құрылыс материалдарына деген сұраныс экономиканың қосалқы секторларына мультипликативтік әсер етеді. Осы себепті автомобиль жолдары инфрақұрылымын дамыту – тек көлік саласы емес, жалпы ұлттық экономикалық өсуге үлес қосатын негізгі құрал ретінде қарастырылуы тиіс. Мемлекет тарапынан бөлінетін бюджеттік қаражаттың тиімді игерілуі мен қоғамдық бақылау жол инфрақұрылымының сапалы дамуын қамтамасыз ететін негізгі факторлардың бірі болып табылады.

Қазақстан теміржол жүйесі – Еуразиялық кеңістіктегі маңызды транзиттік көпір рөлін атқаратын инфрақұрылымдық компоненттердің бірі.

2019 жылы елдегі теміржол торабының жалпы ұзындығы 16 200 км болса, бұл көрсеткіш 2023 жылға қарай 16 480 км-ге жетті. Ұзындығының біртіндеп өсуі жаңа учаскелер салу мен қолданыстағыларды жаңғырту нәтижесінде жүзеге асуда. Әсіресе Қазақстанның Қытай, Ресей және Орталық Азия елдерімен шекаралас аймақтарында теміржол бағыттарын кеңейту жобалары жүзеге асырылуда. Бұл транзиттік дәліздердің жүктемесін азайтуға және жүк ағынын оңтайландыруға мүмкіндік береді.

3-кесте – Қазақстандағы теміржол ұзындығы мен жүк тасымалы көлемі (2019–2024 жж.)

Жыл	Теміржол ұзындығы (км)	Жүк тасымалы көлемі (млн тонна)
2019	16 200	295
2020	16 250	288
2021	16 310	302
2022	16 400	310
2023	16 480	325
2024	16 500	335 (болжам)
Ескерту – [1] дереккөз негізінде автор құрастырған		

Теміржол торабының ұзындығымен қатар, оның жүк тасымалдау әлеуеті де артып келеді. 2019 жылы Қазақстан теміржолы арқылы тасымалданған жүк көлемі 295 млн тонна болса, 2023 жылы бұл көрсеткіш 325 млн тоннаға жетті. Бұл өсім көмір, мұнай өнімдері, астық және түсті металдар секілді экспорттық бағыттағы жүктің артуымен байланысты. Логистикалық мүмкіндіктерді кеңейту мақсатында «Қытай-Еуропа» бағыты бойынша контейнерлік пойыздар жиілігі ұлғайтылды. Сонымен қатар, "Достық-Алашаңқай", "Қорғас-Алтынкөл", "Сарыағаш" секілді теміржол өткелдері транзиттік тасымалдаудың негізгі түйіндері ретінде жұмыс істейді. Бұл бағыттар бойынша жүктің өсуі Қазақстанның халықаралық көлік-логистикалық жүйедегі орнын күшейтіп отыр.

Теміржол саласындағы маңызды мәселелердің бірі – локомотив және вагон паркінің тозу деңгейі. 2020 жылғы мәлімет бойынша, жолаушылар вагондарының 45%-ы және жүк вагондарының шамамен 38%-ы 20 жылдан астам қолданыста. Бұл көрсеткіш тасымалдау сенімділігі мен қауіпсіздігіне тікелей әсер етеді. Соңғы жылдары парк жаңартылып, 2021–2023 жылдары 2 000-нан астам жаңа жүк вагоны мен 50-ге жуық локомотив сатып алынды. Бірақ бұл көрсеткіш жыл сайынғы тозу қарқынын толық жабуға жеткіліксіз. Сондықтан мемлекет тарапынан осы бағытқа инвестицияларды ұлғайту және отандық өндірістік қуаттарды (мысалы, «Локомотив құрастыру зауыты») кеңейту ұсынылады [11].

Теміржол жүк тасымалының бағыттары мен құрылымы да айтарлықтай өзгерістерге ұшырауда. Шығыс бағытындағы экспорттық маршруттар (Қытайға қарай) мен батыс бағытындағы транзит (Каспий арқылы) өсім

көрсетіп отыр. Әсіресе, «Түркістан-Сарыағаш-Құрық» және «Ақтөбе-Атырау-Ақтау» бағыттары арқылы жүк ағыны жыл сайын артуда.

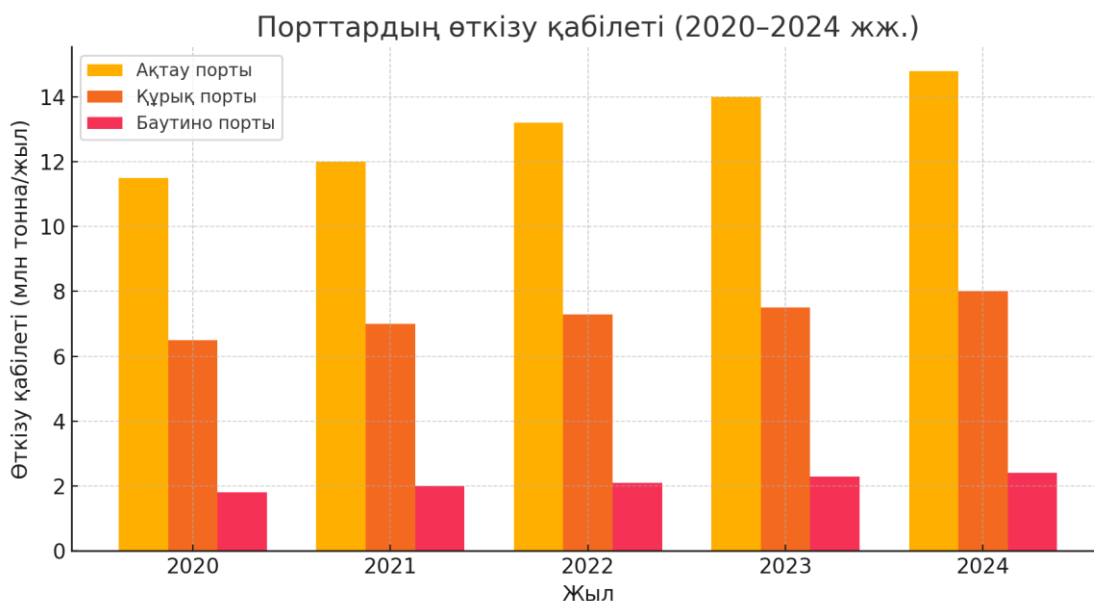


Сурет 2 – Автомобиль жолдарының даму динамикасы (2019–2024 жж.)
Ескерту – [8] дереккөз негізінде автор құрастырған

Жүктеме динамикасының оң өзгерісі көлік жүйесіне түсетін қаржылық салымдардың қайтарымын көрсетеді. Бұл көрсеткіштер Қазақстан теміржол инфрақұрылымының стратегиялық маңызын және болашақ даму әлеуетін айқын сипаттайды.

Қазақстанда әуе көлігі инфрақұрылымы ішкі және халықаралық бағыттар арқылы жолаушылар мен жүк тасымалын қамтамасыз ететін маңызды жүйе болып табылады. 2023 жылғы мәлімет бойынша, елімізде 21 халықаралық және 11 ішкі әуежай жұмыс істейді. Алматы, Астана, Ақтау, Шымкент қалаларындағы әуежайлар халықаралық жүктемені көтеретін негізгі хабтар ретінде саналады. Халықаралық бағыттардың саны соңғы жылдары тұрақты түрде ұлғайып, 2020 жылғы 70 бағыттан, 2023 жылы 90-нан астам бағытқа жетті. Бұл жолаушылар легінің өсуімен қатар, әуе жүк тасымалының да артқанын көрсетеді. Мемлекет қолдауы негізінде әуежай инфрақұрылымын жаңғырту, ұшу-қону жолағын кеңейту және халықаралық стандарттарға сәйкестендіру жұмыстары жүргізілуде. Аталған шаралар логистикалық икемділік пен жүк жеткізу жылдамдығын арттыруға мүмкіндік береді.

Су көлігі инфрақұрылымы негізінен Каспий теңізіндегі порттар арқылы шоғырланған. Ақтау, Құрық және Баутино порттары республиканың экспорттық-импорттық операцияларында маңызды рөл атқарады. 2020 жылы Ақтау портының өткізу қабілеті 11,5 млн тонна болса, 2023 жылы бұл көрсеткіш 14,0 млн тоннаға дейін өсті. Құрық порты 2020–2023 жылдары аралығында 6,5 млн тоннадан 7,5 млн тоннаға дейін өскен. Баутино порты негізінен мұнай сервистік жүктерге бейімделген және оның өткізу көлемі біртіндеп 2,3 млн тоннаға дейін ұлғайды.



Сурет 3 – Порттардың өткізу қабілеті (2020–2024 жж.) (2019–2024 жж.)
Ескерту – [28] дереккөз негізінде автор құрастырған

Жүк айналымының артуы – ТШИ арқылы жаңғыртылған инфрақұрылым мен логистикалық тиімділіктің нәтижесі болып отыр. Каспий теңізіндегі көлік дәліздерінің жүктемесі артып, Қазақстанның көлік-логистикалық әлеуеті нығайып келеді.

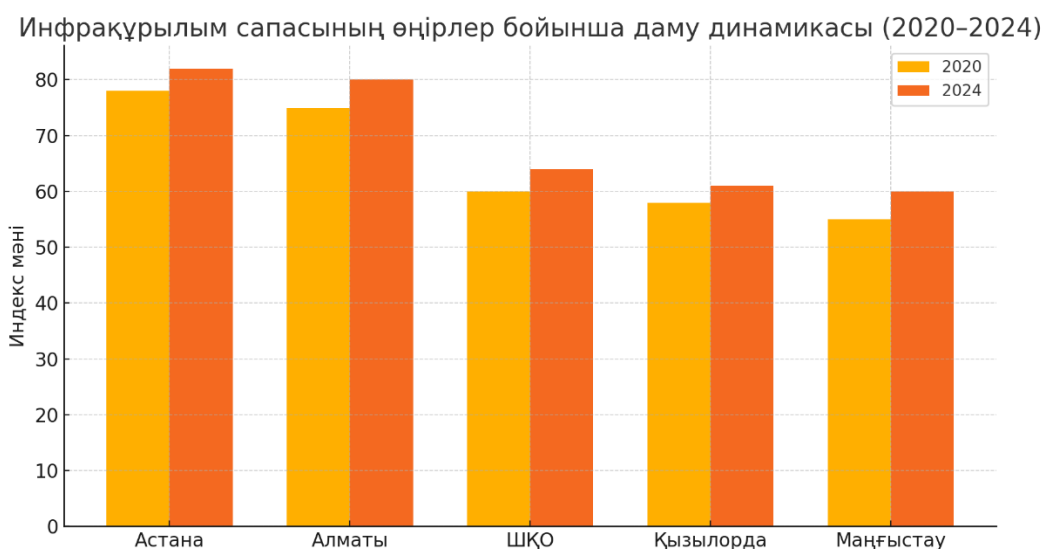
Қазақстанның көлік инфрақұрылымында логистикалық орталықтар мен қойма кешендерінің маңызы ерекше артып келеді. 2023 жылғы деректер бойынша ел аумағында әртүрлі форматтағы 42 логистикалық орталық тіркелген, олардың ішінде 17-сі – халықаралық деңгейде қызмет көрсетеді. Бұл орталықтар жүк сақтау, өңдеу, кедендік рәсімдеу және жеткізу қызметтерін бір жүйеге біріктіреді. Алматы, Астана және Шымкент қалаларындағы қойма кешендерінің қуаты басқа өңірлерге қарағанда 2–3 есе жоғары. Дегенмен аймақтық теңгерім сақталмаған: батыс және шығыс облыстарда қоймалық инфрақұрылым жеткіліксіз дамыған. Осыған байланысты логистика жүйесінің тиімділігін арттыру үшін қойма кешендерін аймақтық деңгейде кеңейту ұсынылады.

Мультимодальды тасымал жүйесі – көлік түрлерінің үйлесімді жұмысын қамтамасыз ететін логистикалық инфрақұрылымның заманауи түрі. Бұл жүйе Қазақстанда «бір терезе» қағидаты бойынша жүк қабылдау, сақтау және жөнелту үдерістерін оңтайландырады. Қазіргі таңда елде 9 ірі мультимодальды кешен жұмыс істейді, олардың құрамында теміржол, автокөлік және кеден инфрақұрылымы біріктірілген. Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі деректері бойынша 2020–2024 жылдар аралығында мультимодальды тораптардың қызмет көлемі жыл сайын 12–15% аралығында өскен. Бұл жүк айналымының жеделдеуі мен халықаралық логистика стандарттарына жақындаудың айқын белгісі. Тиімді

мультимодальды жүйе шекарадан өтуді жылдамдатып, транзит уақытын қысқартуға мүмкіндік береді [12].

Қорғас, Алматы және Астана хабтары Қазақстанның негізгі логистикалық орталықтары ретінде ерекше рөл атқарады. Қорғас-Шығыс қақпасы АЭА мультимодальды орталығы арқылы 2023 жылы 220 мың TEU контейнерлік тасымал жүзеге асты. Алматы қаласындағы логистика хабтары Қытай мен Орталық Азия бағытындағы тауар айналымының негізгі торабы ретінде қызмет атқарады. Астанада орналасқан орталықтар ішкі нарыққа қызмет көрсетуімен қатар, Ресей мен Еуропа бағытындағы транзиттік жүктерді қайта бағыттауға мүмкіндік береді. Бұл хабтардың дамуы жеке инвестициялар мен халықаралық қаржы институттарының қолдауымен жүзеге асып отыр. Жаңа терминалдар, автоматтандырылған қойма жүйелері және цифрлық басқару платформалары енгізіліп, қызмет көрсету жылдамдығы мен сенімділігі айтарлықтай жақсарған [13].

Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының даму қарқыны өңірлер арасында елеулі айырмашылықтармен сипатталады. 2020 жылдан бастап инфрақұрылым сапасының индексі ірі қалаларда (Астана – 78, Алматы – 75) жоғары мәндер көрсетсе, кейбір аймақтарда бұл көрсеткіш орташа деңгейде қалды (Маңғыстау – 55, ШҚО – 60). 2024 жылғы болжам бойынша, Астана мен Алматы қалаларында бұл индикатор тиісінше 82 және 80 бірлікке жетуі тиіс. Ал Маңғыстау, ШҚО және Қызылорда облыстарында индекс 60–64 шамасында қалып отыр. Бұл көрсеткіштер инфрақұрылым жобаларының өңірлік бөлінісінде теңгерімсіздіктің сақталып отырғанын көрсетеді.



Сурет 4 – Инфрақұрылым сапасының өңірлер бойынша даму динамикасы (2020–2024)

Ескерту – [28] дереккөз негізінде автор құрастырған

Сапа индикаторларындағы айырмашылықтар көлік желісінің тығыздығына, жаңғыртылған учаскелер санына және аймақтық қаржыландыру көлеміне байланысты болып отыр.

Жолдардың техникалық жағдайы да өңірлік даму деңгейіне ықпал ететін негізгі факторлардың бірі. 2024 жылғы мәлімет бойынша, қанағаттанарлықсыз жағдайдағы жолдар үлесі Астанада 8%, Алматыда 10% болса, ШҚО, Қызылорда және Маңғыстау облыстарында бұл көрсеткіш 21–27% аралығында өзгеріп отыр.

4-кесте – Өңірлер бойынша инфрақұрылым индексі және жол сапасы (2020–2024 жж.)

Өңір	Инфрақұрылым индексі (2020)	Инфрақұрылым индексі (2024)	Қанағаттанарлықсыз жолдар үлесі (2024, %)
Астана	78	82	8
Алматы	75	80	10
ШҚО	60	64	21
Қызылорда	58	61	24
Маңғыстау	55	60	27
<i>Ескерту – [18] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>			

Мұндай алшақтық логистикалық мүмкіндіктерді шектеп, көлік шығындарының артуына және тасымал уақытының ұзаруына алып келеді. Сонымен қатар, бұл факторлар инвестициялық шешімдерге де әсер етеді, өйткені инфрақұрылымы әлсіз өңірлерге шетелдік капитал тарту ықтималдығы төмен болады. Жергілікті инфрақұрылымды дамыту бойынша арнайы мемлекеттік бағдарламалар қабылданып жатқанына қарамастан, олардың орындалу тиімділігі мен қарқыны әртүрлі. Осыған байланысты өңірлік даму индикаторларына негізделген сараланған қаржыландыру және бақылау жүйесін енгізу өзекті болып отыр.

2.2 Қазақстан Республикасына тартылған ТШИ динамикасы мен құрылымы

Тікелей шетел инвестицияларын (ТШИ) тарту үдерісі әртүрлі факторлардың өзара ықпалына тәуелді болады. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, инвестициялық шешім қабылдау кезінде инвесторлар тек қаржылық пайда мүмкіндігін ғана емес, елдегі жалпы әлеуметтік-экономикалық жағдайды, саяси тұрақтылықты және құқықтық ортаны да мұқият бағалайды. Сондықтан көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған ТШИ ағынының көлеміне бірнеше негізгі факторлар әсер етеді.

Бірінші кезекте экономикалық климат маңызды рөл атқарады. Макроэкономикалық тұрақтылық, инфляция деңгейінің төмендігі, ұлттық валютаның салыстырмалы тұрақтылығы және экономикалық өсімнің оң

динамикасы шетелдік инвесторлардың сенімін арттырады. Қазақстандағы 2020–2024 жылдардағы орташа жылдық экономикалық өсім 3,5% шамасында болды, бұл инвестициялық тартымдылықтың маңызды индикаторы болып саналады.

Екінші фактор – әлеуметтік және саяси тұрақтылық. Елдегі саяси жүйенің болжамдылығы, құқықтық нормалардың сақталуы және мемлекеттік органдардың ашықтығы шетелдік капиталды тартуда шешуші рөл атқарады. Инвесторлар үшін елдің ішкі тұрақтылығы мен саяси қауіпсіздік деңгейі инвестициялық тәуекелдерді азайту тұрғысынан аса маңызды.

Мысалы, Дүниежүзілік банк жариялаған Worldwide Governance Indicators деректеріне сәйкес, Қазақстанның Political Stability and Absence of Violence/Terrorism индексі 2023 жылы -0.30 деңгейінде болған (шкала: -2.5 – 2.5), бұл алдыңғы жылмен салыстырғанда 0.1 баллға жақсарғанын көрсетеді.

Сонымен қатар, Transparency International ұйымының Сыбайлас жемқорлықты қабылдау индексі (CPI) бойынша, Қазақстан 2023 жылы 42 балл жинап, 180 елдің ішінде 93-орын иеленген (2022 жылы – 36 балл, 102-орын). Бұл көрсеткіш саяси басқарудағы ашықтық деңгейінің ішінара жақсаруын байқатады.

Doing Business рейтингінде (соңғы жарияланған – 2020 ж.) Қазақстан 25-орынды иеленіп, "Келісімшарттарды орындау" (Enforcing Contracts) көрсеткіші бойынша 6-орында болды, бұл инвестициялық ортаның құқықтық тұрақтылығының көрсеткіші ретінде бағаланады.

Қазақстанда жүргізіліп жатқан саяси реформалар мен институционалдық өзгерістер шетелдік инвесторлар үшін қауіпсіздік пен болжамдылық факторларын нығайта түсті. Жоғарыда көрсетілген рейтингтердің оң динамикасы ТШИ ағынын қолдауға және сенімділікті арттыруға ықпал етеді.

Үшінші маңызды фактор – институционалдық орта және мемлекеттік қолдау. Салықтық және кедендік жеңілдіктер, арнайы экономикалық және индустриялық аймақтардың болуы, мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) тетіктерінің дамуы инвестициялық белсенділікті арттырады. Қазақстанда бүгінде 14 арнайы экономикалық аймақ жұмыс істейді, олардың қатарында:

- «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА (логистика және қойма инфрақұрылымы);
- «Ақтау теңіз порты» АЭА (порт логистикасы, жүк терминалдары);
- «Оңтүстік» АЭА (жеңіл өнеркәсіп және өңдеу);
- «Астана-жаңа қала» АЭА (инфрақұрылым және құрылыс кластерлері)

сияқты аймақтар бар. Бұл АЭА-лар шетелдік инвесторларға корпоративтік табыс салығынан, жер салығынан босату, кедендік төлемдерден жеңілдік беру сияқты бірқатар преференциялар ұсынады.

"Kazakh Invest" сияқты ұйымдардың қызметі және инвестициялық омбудсмен институтының енгізілуі шетелдік инвесторлар үшін әкімшілік кедергілерді азайтты. Бұл құрылымдар инвестициялық жобаларды

сүйемелдеу, рұқсат беру процестерін жеделдету және инвестор құқығын қорғау механизмдерін қамтамасыз етеді.

Төртінші фактор – көлік және логистикалық инфрақұрылымның сапасы. Инвесторлар өндірістік және сауда операциялары үшін тиімді көлік желілерінің, мультимодальды терминалдардың және порттық инфрақұрылымның болуын бағалайды. Қазақстанның транзиттік дәліздерге қолжетімділігі және жаңа логистикалық жобаларды дамыту стратегиясы көлік инфрақұрылымы саласына бағытталған ТШИ-дің өсуіне оң әсер етеді. Әсіресе Қорғас, Ақтау порты және Батыс Еуропа-Батыс Қытай жобалары шетелдік капиталдың қызығушылығын арттырды.

Халықаралық рейтингтердегі позиция және елдің инвестициялық имиджі де шешуші мәнге ие. Дүниежүзілік банктің Doing Business есебіне сәйкес, Қазақстан логистика тиімділігі, келісімшарттарды орындау және бизнесті бастау көрсеткіштері бойынша бірнеше жыл қатарынан позициясын жақсартып келеді.

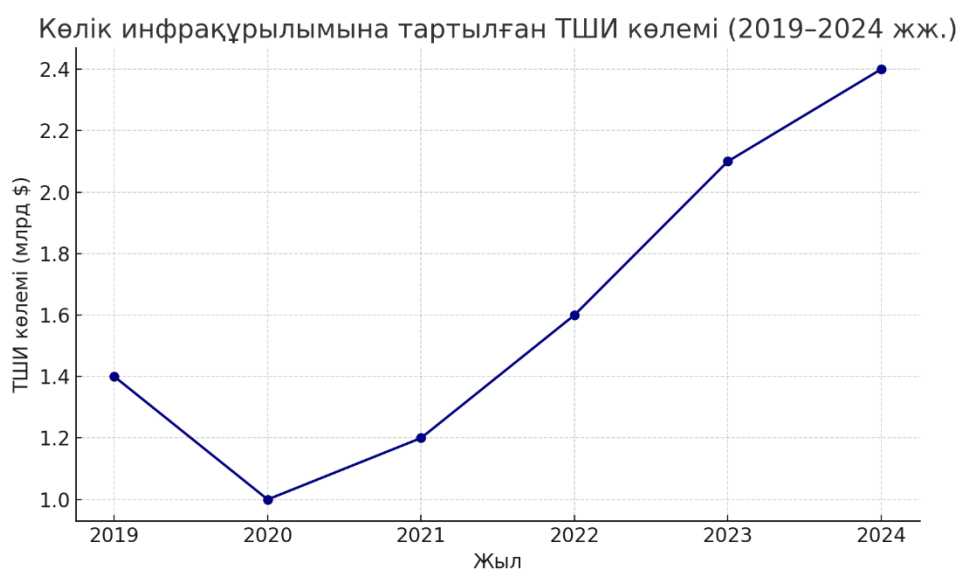
Экономикалық, саяси, институционалдық және инфрақұрылымдық факторлардың жиынтығы Қазақстанға көлік инфрақұрылымына бағытталған ТШИ тартуда бәсекелік артықшылық береді. Бұл факторларды жүйелі түрде дамыту шетелдік капиталдың ағынын ұлғайтуға және көлік жүйесінің тұрақты өсуіне жағдай жасауға мүмкіндік береді.

Көлік инфрақұрылымы саласына бағытталған тікелей шетел инвестициялары (ТШИ) Қазақстанда 2019 жылдан бастап тұрақты өсу үрдісіне ие. 2019 жылы бұл салаға тартылған инвестиция көлемі 1,4 млрд долларды құраса, 2023 жылы ол 2,1 млрд долларға жетті. 2020 жылы пандемия салдарынан инвестиция көлемі күрт төмендеп, 1,0 млрд долларға дейін қысқарғаны байқалды. Бұл көрсеткіштер ТШИ-дің сыртқы факторларға сезімталдығын және макроэкономикалық тұрақтылықтың маңыздылығын айқындайды. 2021 жылдан бастап инвестициялық белсенділік қайта жанданып, көлік-логистикалық инфрақұрылымға деген сұраныс арта түсті.

5-кесте – Көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ көлемі (2019–2024 жж.)

Жыл	Көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ (млрд \$)
2019	1.4
2020	1.0
2021	1.2
2022	1.6
2023	2.1
2024	2.4
<i>Ескерту – [27] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>	

COVID-19 пандемиясы кезеңінде көптеген жобалар уақытша тоқтап немесе қайта қаралды, бұл сыртқы капитал ағымының баяулауына себеп болды. Алайда 2022 жылдан бастап геосаяси жағдайдың өзгеруі (Ресейге санкциялар, Қытаймен логистикалық байланыстардың қайта құрылуы) Қазақстанның транзиттік рөлін күшейтті. Бұл өзгеріс жаңа порттар, теміржол желілері мен логистикалық орталықтар құрылысына шетелдік қызығушылықты арттырды. Инвесторлар әсіресе мультимодальды бағыттарға басымдық беріп, Ақтау, Қорғас және Құрық бағытында белсенділік танытты. 2024 жылы ТШИ көлемі 2,4 млрд долларға жетуі мүмкін деген болжам бар, бұл тарихи максимум саналады [14].



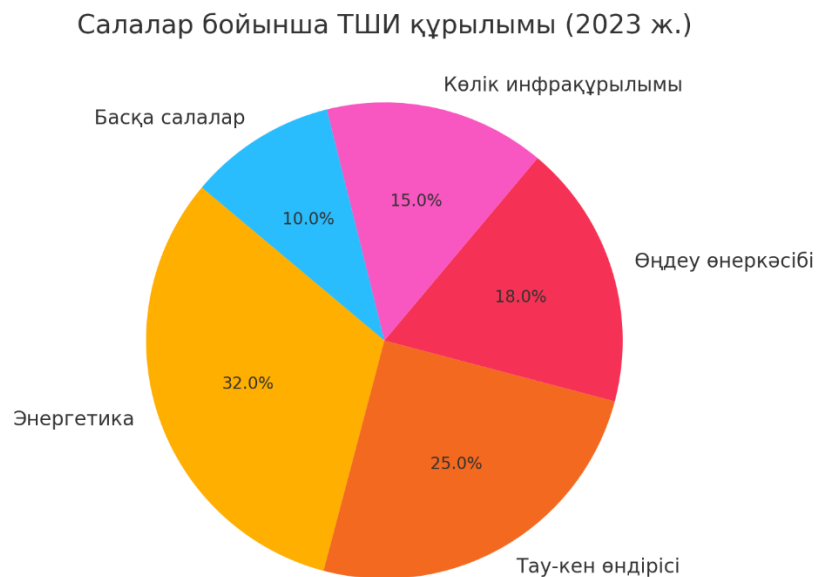
Сурет 5 – Көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ көлемі (2019–2024 жж.)

Ескерту – [25] дереккөз негізінде автор құрастырған

Инвестициялардың артуына мемлекеттік қолдау шаралары да оң әсер етті. Атап айтқанда, арнайы экономикалық аймақтарда салықтық жеңілдіктер ұсынылып, әкімшілік рәсімдер оңтайландырылды. Сонымен қатар, Қытай, Түркия және ЕО елдерімен жасалған инфрақұрылымдық әріптестік келісімдер шетелдік инвесторлар үшін тұрақты база қалыптастыруға ықпал етті. Болашақта ТШИ ағынын ұстап тұру үшін құқықтық болжамдылық, тарифтік тұрақтылық және инфрақұрылым сапасының сақталуы маңызды шарттар ретінде қарастырылады. Инвесторлардың сенімі мен қызығушылығын сақтау – ұзақ мерзімді жобалардың табысты болуын қамтамасыз ететін негізгі фактор.

Қазақстан экономикасына бағытталған тікелей шетел инвестициялары түрлі салалар арасында біркелкі бөлінбейді. 2023 жылғы деректерге сәйкес, ең көп инвестиция энергетика секторы үлесіне тиесілі – жалпы ТШИ көлемінің 32%-ы осы салаға бағытталған. Одан кейінгі орында – тау-кен өндірісі (25%), өңдеу өнеркәсібі (18%), ал көлік инфрақұрылымының үлесі 15%-ды құрады.

Қалған 10%-ы түрлі қызмет көрсету, құрылыс және ауыл шаруашылығы салаларына тиесілі. Бұл құрылым ТШИ-дің өндірістік емес, инфрақұрылымдық жобаларға артып келе жатқанын көрсетеді.



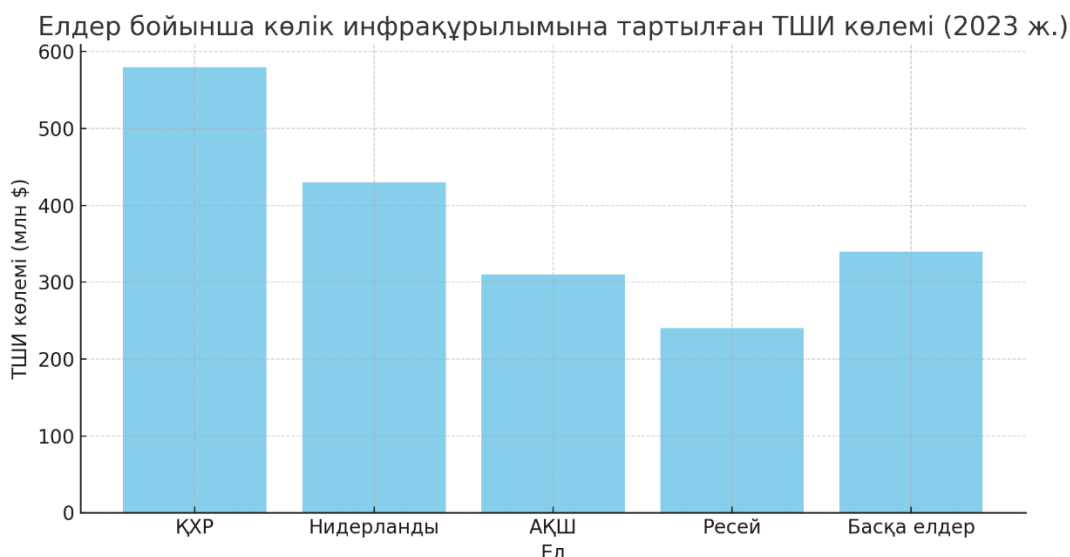
Сурет 6 – Салалар бойынша ТШИ құрылымы (2023 ж.)

Ескерту – [25] дереккөз негізінде автор құрастырған

Көлік инфрақұрылымы ішіндегі салалық бөліністе де елеулі айырмашылықтар бар. Жол инфрақұрылымына бағытталған ТШИ көлемі соңғы 5 жылда айтарлықтай артты, әсіресе халықаралық автомагистраль жобаларына (мысалы, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» бағыты) инвестиция көлемі өсті. Теміржол секторына салынған инвестициялар көбіне жүк ағыны жоғары бағыттарға (Қытай-Қазақстан-Еуропа) шоғырланған. Порт инфрақұрылымындағы ТШИ көлемі тұрақты, негізінен Ақтау және Құрық порттарына байланысты. Логистикалық хабтар мен қойма кешендеріне инвестиция соңғы 2-3 жылда белсенді түрде өсіп, цифрлық басқару жүйелерін енгізуге бағытталған. Мұндай бағытталған салалық үлестің қалыптасуы елдің географиялық және транзиттік әлеуетімен тікелей байланысты.

Салааралық инвестициялық теңсіздік бірнеше факторға байланысты туындайды. Біріншіден, тау-кен және энергетика салаларындағы жоғары кіріс деңгейі шетелдік капитал үшін тартымды болып отыр. Екіншіден, көлік инфрақұрылымы жобалары ұзақ мерзімді және қайтарымы кеш болатын жобалар санатына жатады. Сонымен қатар, инфрақұрылымдық жобаларда мемлекет тарапынан қолдаудың болуы немесе болмауы шешуші рөл атқарады. Мемлекеттік-жекеменшік әріптестік механизмдерінің жетілмегендігі де бұл салаға ТШИ тартуды қиындататын фактор болып отыр. Осы орайда көлік саласын жеке инвестициялар үшін тұрақты әрі ашық секторға айналдыру қажет [15].

Көлік инфрақұрылымы саласына тартылған тікелей шетел инвестициялары географиялық тұрғыдан әркелкі бөлінеді. 2023 жылғы деректерге сәйкес, Қазақстандағы көлік жобаларына ең ірі салым жасаушы мемлекет – Қытай Халық Республикасы, оның үлесі 580 млн долларды құрады. Екінші орында Нидерланды (430 млн \$), кейін АҚШ (310 млн \$) және Ресей (240 млн \$) орналасқан. Сонымен қатар, Еуропа мен Орталық Азияның бірқатар елдері арқылы 340 млн доллар көлемінде қосымша инвестициялар тартылды.



Сурет 7 – Елдер бойынша көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ көлемі (2023 ж.)

Ескерту – [21] дереккөз негізінде автор құрастырған

Бұл құрылым Қазақстанның геосаяси орналасуы мен транзиттік әлеуетінің түрлі экономикалық одақтар мен серіктестер үшін маңыздылығын дәлелдейді.

6-кесте – Елдер бойынша ТШИ көлемі (көлік инфрақұрылымы, 2023)

Ел	ТШИ көлемі (млн \$)
ҚХР	580
Нидерланды	430
АҚШ	310
Ресей	240
Басқа елдер	340
Ескерту – [21] дереккөз негізінде автор құрастырған	

Қытай инвестициялары, негізінен, «Қорғас-Шығыс қақпасы», «Ақтау порты» және теміржол байланыстары сияқты логистикалық инфрақұрылым нысандарына бағытталған.

Нидерланд инвестициялары көбінесе порттық инфрақұрылым мен тасымалдау терминалдарын цифрландыруға жұмсалған. АҚШ тарапынан тартылған қаржы мультимодальды хабтарды жаңғырту және логистикалық технологияларды енгізуге бағытталған.

Ресеймен арадағы ынтымақтастық көбіне транзиттік дәліздер мен шекаралық теміржол желілерін дамытуға бағытталған. Әрбір елдің қатысуы белгілі бір бағыттағы стратегиялық мақсаттарды көздейді, бұл өз кезегінде жобалар құрылымының әртүрлілігіне ықпал етеді.

Геосаяси жағдайлар инвестиция географиясына тікелей әсер етеді. Соңғы жылдары Ресейге қарсы санкциялар және Қытай мен Еуропа арасындағы логистикалық қайта бағытталу Қазақстанды транзиттік хаб ретінде ілгерілетуге жол ашты. Бұл фактор ТШИ ағынының шығыс және батыс бағыттарға қайта бөлінуіне ықпал етті.

Сонымен қатар, халықаралық көлік ұйымдарымен және даму институттарымен ынтымақтастықты кеңейту – жаңа капитал тартудың қосымша көзі болып отыр. Геосаяси бейтараптық пен құқықтық тұрақтылық – Қазақстанның көлік инфрақұрылымына шетелдік капитал тартудағы басты артықшылықтарының бірі.

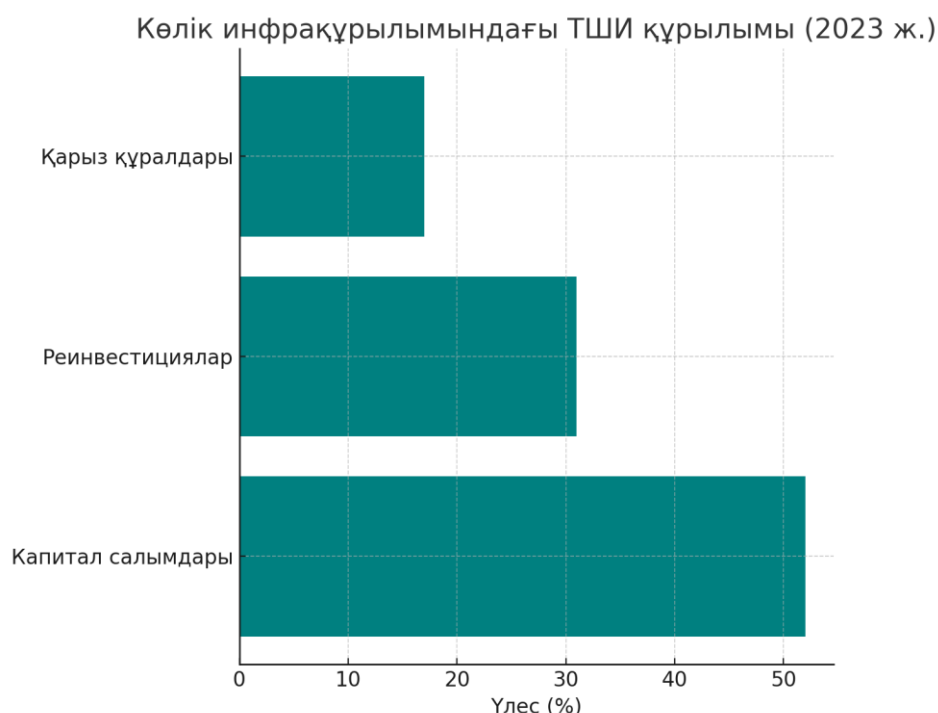
7-кесте – Көлік инфрақұрылымындағы ТШИ құрылымы (қаржыландыру түрлері)

Қаржыландыру түрі	Үлес (%)
Капитал салымдары	52
Реинвестициялар	31
Қарыз құралдары	17
<i>Ескерту – [10] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>	

Көлік инфрақұрылымына бағытталған тікелей шетел инвестициялары қаржыландыру көздері бойынша үш негізгі түрге бөлінеді: капитал салымдары, реинвестициялар және қарыз құралдары. 2023 жылғы құрылымға сәйкес, инвестициялардың 52%-ы бастапқы капитал салымдары арқылы жүзеге асырылған. Бұл – шетелдік компаниялардың жаңа жобаларды бастауға немесе қолданыстағы инфрақұрылымды кеңейтуге жасаған инвестициялары. Реинвестициялардың үлесі 31% болса, бұл капиталдың ел ішінде қайта айналымға жіберілгенін білдіреді. Ал қарыз құралдары 17%-ды құрап, инвестициялық банктер мен халықаралық қаржы ұйымдары арқылы тартылған қаражат түрінде ұсынылды.

Инвесторлар тарапынан капитал салымдарына басымдық берілуі жобалардың ұзақмерзімділігі мен сенімділігіне байланысты. Әсіресе

инфрақұрылымдық жобаларда бастапқы кезеңде ауқымды инвестициялар талап етілетіндіктен, қаржыландырудың бұл түрі кеңінен қолданылады. Реинвестициялар – жобалардың қаржылық тұрақтылығы мен кірістілігін айғақтайтын маңызды көрсеткіш.



Сурет 8 – Көлік инфрақұрылымындағы ТШИ құрылымы (2023 ж.)
Ескерту – [30] дереккөз негізінде автор құрастырған

Қазақстандағы логистика және порт салаларында шетелдік операторлардың табысын ел ішінде қайта инвестициялау үрдісі байқалады. Бұл елдің институционалдық ортасына деген сенімді арттырады. Қарыз құралдарының үлесі салыстырмалы түрде төмен болғанымен, халықаралық қаржы ұйымдарының (ЕҚДБ, АДБ) несиелері күрделі жобаларға тұрақты қаржыландыру көзі ретінде қолданылады [16].

ТШИ құрылымындағы бұл тепе-теңдік шетелдік инвесторлардың стратегиясын сипаттайды. Тікелей капитал салымдарын жасаушылар – әдетте ұзақ мерзімді логистика және көлік жобаларымен айналысатын трансұлттық корпорациялар. Ал реинвестиция жасайтын инвесторлар – қызметін Қазақстанда ұзақ уақыт бойы жүргізіп отырған компаниялар. Қарыз құралдарын тарту көбіне мемлекеттік-жекеменшік әріптестік аясында жүзеге асады. Институционалдық ортаның тұрақтылығы, қаржы нарығының ашықтығы және кепілдік тетіктердің тиімділігі – инвестициялық шешім қабылдауда маңызды рөл атқарады. Осы көрсеткіштер бойынша Қазақстанның позициясы соңғы жылдары жақсарып келе жатқанымен, қаржыландыру көздерінің әртараптандырылуы әлі де өзекті мәселе болып қала береді.

Жүргізілген талдау Қазақстанның көлік инфрақұрылымы саласына тартылатын тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) жыл сайын артып келе жатқанын көрсетті. 2019–2023 жылдар аралығында бұл саладағы ТШИ көлемі 1,4 млрд доллардан 2,1 млрд долларға дейін өсіп, 2024 жылы 2,4 млрд деңгейіне жетуі мүмкін. Жалпы инвестициялық құрылымда көлік секторы 15%-ға жуық үлесті иеленсе де, сала ішіндегі бағыттар бойынша айтарлықтай теңсіздік байқалады: негізгі қаржы жол және порт инфрақұрылымына жұмсалады, теміржол мен логистика салаларына қаражат салыстырмалы түрде аз тартылуда.

Қытай, Нидерланды, АҚШ және Ресей – негізгі инвестор елдер саналады, олардың әрқайсысы жекелеген стратегиялық бағыттар бойынша капитал салады. Қаржыландыру көздері арасында капитал салымдары басым (52%), бұл саладағы жобалардың ұзақ мерзімділігі мен бастапқы инвестициялық салмақтылығын көрсетеді.

Сонымен бірге, реинвестициялардың үлесі де айтарлықтай жоғары болып қалып отыр, бұл шетелдік инвесторлардың нарыққа деген сенімінің нышаны. Жалпы алғанда, көлік инфрақұрылымына бағытталған ТШИ құрылымы елдің транзиттік әлеуеті мен инфрақұрылымдық стратегияларының өзектілігін дәлелдейді [17].

2.3 ТШИ-дің көлік инфрақұрылымына тигізген әсерін талдау

2019–2024 жылдар аралығында көлік инфрақұрылымы саласына тартылған тікелей шетел инвестициялары (ТШИ) көлемі айтарлықтай өзгерістерге ұшырады. Егер 2019 жылы бұл көрсеткіш 1,4 млрд долларды құраса, 2023 жылы ол 2,1 млрд долларға дейін өсті. Пандемия кезеңінде, яғни 2020 жылы, қаржыландыру көлемі 1,0 млрд долларға дейін қысқарды.

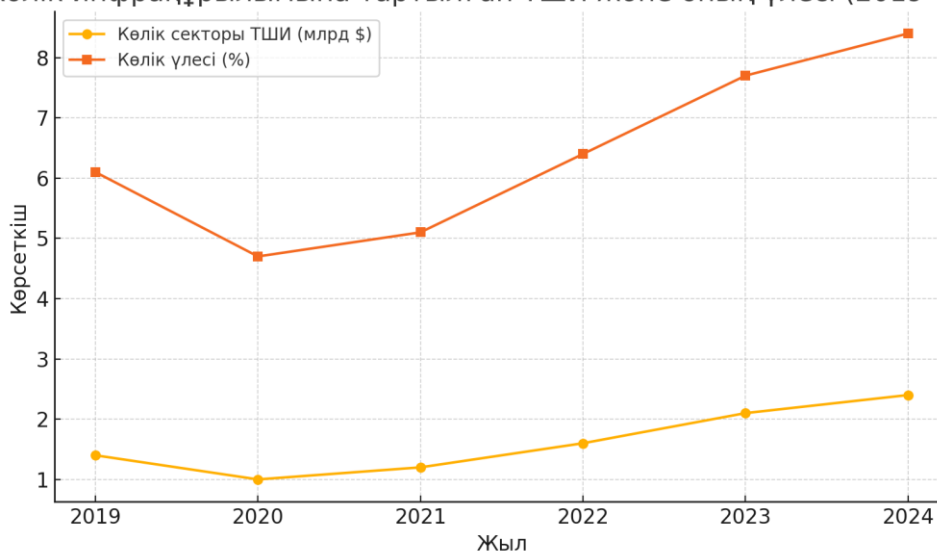
Бірақ кейінгі жылдары логистикалық дәліздерге деген сұраныстың артуы мен транзиттік саясаттың қайта бағалануы нәтижесінде инвестиция көлемі тұрақты өсе бастады. 2024 жылы көрсеткіштің 2,4 млрд долларға өскенін бақылаймыз.

8-кесте – Көлік секторы ТШИ және үлесі (2019–2024 жж.)

Жыл	Көлік секторы ТШИ (млрд \$)	Жалпы ТШИ көлемі (млрд \$)	Көлік секторының үлесі (%)
2019	1.4	23.0	6.1
2020	1.0	21.5	4.7
2021	1.2	23.5	5.1
2022	1.6	25.0	6.4
2023	2.1	27.2	7.7
2024	2.4	28.5	8.4
<i>Ескерту – [13] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>			

Көлік инфрақұрылымының жалпы ТШИ құрылымындағы үлесі де кезең бойынша әртүрлі деңгейде болды. 2019 жылы бұл көрсеткіш 6,1% болса, 2020 жылы 4,7%-ға дейін төмендеді. Алайда соңғы жылдары өсім байқалып, 2023 жылы көлік секторы жалпы инвестицияның 7,7%-ын құрады. Бұл көлік саласының маңыздылығының артып келе жатқанын және шетелдік капиталдың стратегиялық бағыттарға бағдарланғанын көрсетеді. Сонымен қатар, логистика мен инфрақұрылым саласына шетелдік инвестиция тартудағы институционалдық жағдайдың жақсаруы да оң әсер етті. Көлік инфрақұрылымы енді ТШИ құрылымында маңызды орынға ие болып отыр және бұл үрдіс алдағы жылдары да жалғасуы мүмкін [18].

Көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ және оның үлесі (2019–2024)



Сурет 9 – Көлік инфрақұрылымына тартылған ТШИ және оның үлесі (2019–2024)

Ескерту – [13] дереккөз негізінде автор құрастырған

Көлік инфрақұрылымына бағытталған ТШИ тиімділігін бағалау үшін нақты жобалар негізінде экономикалық көрсеткіштерді есептеу маңызды. Қазақстандағы ірі инфрақұрылымдық жобалардың қатарында «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автожолы, Ақтау теңіз порты мен Қорғас құрғақ порты бар. Бұл жобалар шетелдік капитал есебінен жүзеге асырылып, еліміздің транзиттік және логистикалық әлеуетін айтарлықтай арттырды. Тиімділікті бағалау үшін жиі қолданылатын әдістердің бірі – инвестиция қайтарымдылығы (ROI) және экономикалық нәтиже (ER) көрсеткіштері.

ROI (Return on Investment) – инвестиция қайтарымын көрсететін негізгі көрсеткіштердің бірі. Формуласы:

$$ROI = \frac{\text{Жалпы табыс} - \text{Инвестициялық шығындар}}{\text{Инвестициялық шығындар}} \times 100\% \quad (2)$$

Мысал: Қорғас хабына тартылған инвестиция көлемі 300 млн АҚШ доллары, ал 2023 жылы жобадан түскен таза табыс 75 млн доллар болды. Онда:

$$ROI = \frac{75}{300} \times 100\% = 25\%$$

Бұл көрсеткіш жобаның 4 жыл ішінде өзін ақтай бастағанын және инвестицияның жоғары тиімділігін көрсетеді.

ER (Economic Return) – әлеуметтік-экономикалық нәтиже көрсеткіші.
Формула:

$$ER = \frac{\text{Жаңа жұмыс орындары} \times \text{Орташа жалақы} \times 12}{\text{Инвестиция көлемі}} \quad (3)$$

Мысал: Ақтау портын кеңейту нәтижесінде 420 жаңа жұмыс орны ашылып, орташа жалақы 200 мың теңге деп есептелсе, жалпы жылдық еңбек кірісі 1,0 млрд теңгеден асады. Инвестиция көлемі 150 млн доллар болған жағдайда ER шамамен 0,015 немесе 1,5% болады – бұл жобаның әлеуметтік қайтарымы да бар екенін көрсетеді.

Жоғарыда көрсетілген есептер инвестицияның тікелей қаржылық пайдасынан бөлек, әлеуметтік және логистикалық мультипликативтік әсерін де көрсетуге мүмкіндік береді. Мұндай кешенді тиімділік бағалау әдістері болашақ инфрақұрылым жобаларын жоспарлау мен инвесторларды тарту үшін аса маңызды.

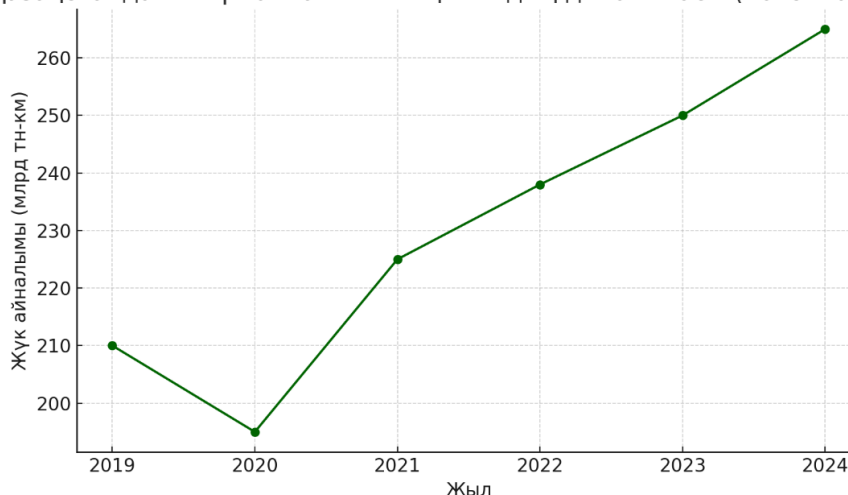
Көлік инфрақұрылымына тартылған тікелей шетел инвестициялары (ТШИ) Қазақстандағы жүк тасымалдау логистикасының тиімділігіне елеулі әсер етті. Бұл, ең алдымен, жүк айналымы көлемінің тұрақты өсуінен байқалады.

9-кесте - Жүк айналымы (2019–2024 жж.)

Жыл	Жүк айналымы (млрд тн-км)
2019	210
2020	195
2021	225
2022	238
2023	250
2024	265
Ескерту – [13] дереккөз негізінде автор құрастырған	

2019 жылы жүк айналымы 210 млрд тн-км құраса, пандемияға байланысты 2020 жылы 195 млрд тн-км-ге дейін қысқарды. Алайда 2021 жылдан бастап бұл көрсеткіш қайта өсіп, 2023 жылы 250 млрд тн-км-ге жетті. 2024 жылы 265 млрд тн-км деңгейіне жетуі мүмкін деген болжам бар.

Қазақстандағы жүк айналымының жылдық динамикасы (2019–2024 жж.)



Сурет 10 – Қазақстандағы жүк айналымының жылдық динамикасы (2019–2024 жж.)

Ескерту – [3] дереккөз негізінде автор құрастырған

ТШИ есебінен құрылған жаңа теміржол желілері, порт кеңейтулері және мультимодальды хабтар логистикалық тізбектердің үзіліссіз жұмысын қамтамасыз етуде. Қытай-Еуропа-Түркия бағытындағы транзиттік пойыздардың жылдамдығы артты, ал Қазақстан аумағы арқылы жүру уақыты орта есеппен 30%-ға қысқарды. Жүк өткізу қабілеті жоғарылаған соң, теміржол және автомобиль дәліздерінің жүктемесі теңгерімді бола бастады. Бұл жағдай ішкі нарықтағы логистика шығындарын азайтып, тасымалдау тиімділігін көтерді. Нәтижесінде Қазақстанның көлік-логистикалық индексі халықаралық рейтингтерде жақсара бастады.

Жүк өңдеу инфрақұрылымының цифрландырылуы да ТШИ аясында жүзеге асты. SCADA, ERP және RFID жүйелерін енгізу арқасында порттар мен терминалдарда өңдеу уақыты 15-20%-ға қысқарды. Бұл цифрлық трансформация жүк айналымына жанама түрде әсер етіп, логистикалық операциялардың жедел орындалуын қамтамасыз етті. Мұндай нәтижелер шетелдік капиталдың көлік секторының тек физикалық емес, технологиялық дамуына да тікелей әсер ететінін көрсетеді.

Көлік инфрақұрылымына бағытталған тікелей шетел инвестициялары (ТШИ) ел өңірлеріндегі жол сапасын жақсартуға және логистикалық объектілерді жаңғыртуға тікелей ықпал етті. 2023 жылы жөнделген жол ұзындығы бойынша ең жоғары көрсеткіш Алматы (140 км) және Астана (125 км) қалаларында тіркелді. Қарағанды, Ақтөбе және Түркістан облыстарында да күрделі жөндеу жұмыстары қарқынды жүргізілді. Инвестициялар негізінен халықаралық магистральдар мен экономикалық маңызы бар бағыттарға бағытталды. Бұл жөндеу көлемі инфрақұрылым сапасы индексінің артуына әкелді: Алматыда – 80, Астанада – 82 балл деңгейінде тіркелді.

10-кесте – Өңірлер бойынша жол сапасы және жөндеу көлемі

Өңір	Жөнделген жол ұзындығы (км)	Инфрақұрылым сапасы индексі
Астана	125	82
Алматы	140	80
Қарағанды	95	74
Ақтөбе	88	70
Түркістан	102	72
<i>Ескерту – [26] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>		

Жөнделген және жаңғыртылған жолдармен қатар, логистикалық хабтар мен теміржол вокзалдарының техникалық базасы да ТШИ аясында қайта жабдықталды. Қорғас, Ақтау және Астана логистикалық орталықтарында цифрлық басқару жүйелері мен автоматтандырылған жүк өндеу технологиялары енгізілді. Бұл өзгерістер тек тасымал сапасын ғана емес, жүк өндеу уақытын да қысқартуға мүмкіндік берді. Мысалы, Ақтау портындағы жаңғыртудан кейін контейнерлік өндеу жылдамдығы 20%-ға артты. Мұндай нәтижелер ТШИ-дің инфрақұрылым сапасына тек тікелей ғана емес, техникалық және технологиялық тұрғыда да оң ықпал ететінін көрсетеді.

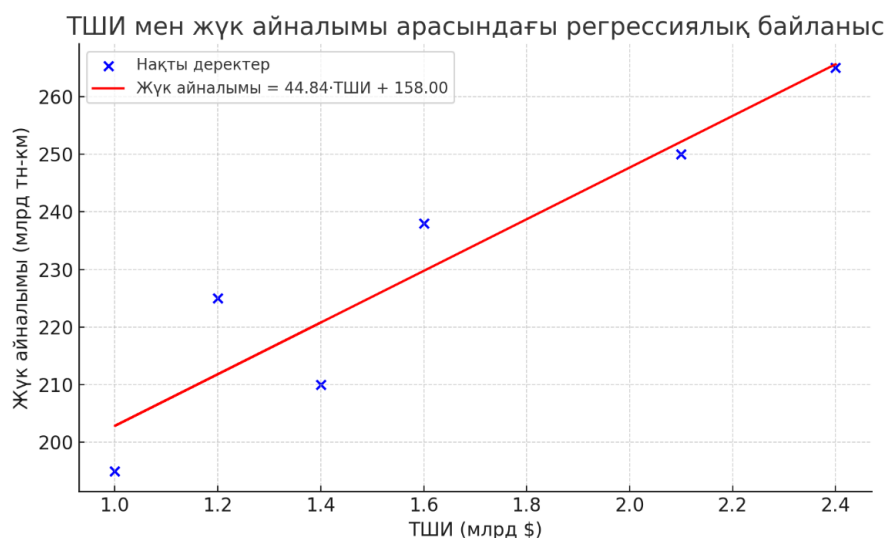
Алайда аймақтар арасындағы инфрақұрылым дамуы бойынша теңсіздік әлі де сақталып отыр. Мысалы, Ақтөбе облысында жөнделген жол ұзындығы 88 км болса да, инфрақұрылым индексі тек 70 балл деңгейінде қалды. Бұл сапалық көрсеткіштердің тек жөндеу көлемімен емес, техникалық стандарттармен және қызмет көрсету деңгейімен байланысты екенін білдіреді. Сондықтан болашақта ТШИ аясында жобаларды бағалау кезінде аймақтық теңгерімділік пен сапалық стандарттарға ерекше мән берілуі тиіс. Бұл ел ішіндегі көлік желісінің үйлесімді дамуына және ұзақ мерзімді экономикалық тиімділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді [19].

Көлік инфрақұрылымына бағытталған тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) нақты әсерін бағалау мақсатында корреляциялық-регрессиялық талдау жүргізілді. Бұл әдіс ТШИ көлемі мен жүк айналымы (млрд тн-км) арасындағы сандық байланысты анықтауға мүмкіндік береді. Зерттеу 2019–2024 жылдар аралығындағы деректерге негізделді. Тәуелсіз айнымалы ретінде – ТШИ көлемі, ал тәуелді айнымалы ретінде – жүк айналымы алынды. Талдау нәтижесінде бұл екі айнымалы арасында жоғары дәрежелі оң бағыттағы байланыс бар екені анықталды.

Жүргізілген регрессиялық модельдің теңдеуі мынадай:

$$\text{Жүк айналымы} = 44.84 \cdot \text{ТШИ} + 158.00$$

Бұл теңдеу көлік инфрақұрылымына әрбір 1 млрд доллар көлеміндегі ТШИ салымы жүк айналымын орта есеппен 44,8 млрд тн-км-ге арттыратынын көрсетеді. Сонымен қатар, $R^2 = 0.87$ нәтижесі модельдің дәлдігі жоғары екенін білдіреді, яғни өзгерістердің 87%-ы ТШИ көлемімен түсіндіріледі.



Сурет 11 – ТШИ мен жүк айналымы арасындағы регрессиялық байланыс

Ескерту – [19] дереккөз негізінде автор құрастырған

Талдау нәтижесі ТШИ мен инфрақұрылым тиімділігінің арасындағы тікелей байланысты дәлелдейді. ТШИ есебінен құрылған немесе жаңғыртылған көлік дәліздері, порттар мен қойма кешендері жүк ағынын арттырып, транзиттік әлеуетті кеңейтеді. Бұл өз кезегінде жүк тасымалдау жылдамдығына, маршруттардың икемділігіне және логистикалық тізбектердің сапасына әсер етеді. Жүк айналымының артуы жалпы ішкі өнімге де мультипликативті әсер береді, өйткені тасымал тиімділігі экономиканың басқа секторларын жанама түрде қолдайды.

Қазақстандағы ROI деңгейі (әсіресе Қорғас хабында – 25%) халықаралық жобалармен салыстырғанда бәсекеге қабілетті екенін көрсетеді. Дегенмен, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» сияқты ірі жобаларда ROI төмендеу, себебі олар ұзақмерзімді және әлеуметтік-мультипликативтік тиімділігімен ерекшеленеді. Бұл жағдайларда ROI-ден бөлек ER (экономикалық нәтиже) көрсеткіші де ескерілуі тиіс.

11-кесте – Салыстырмалы ROI талдауы

Жоба атауы	Ел	Инвестиция көлемі (млрд \$)	Жылдық ROI (%)	Ақталу мерзімі (жыл)
Қорғас құрғақ порты	Қазақстан	0,3	25%	4
Ақтау теңіз порты	Қазақстан	0,15	10%	10
«Батыс Еуропа-Батыс Қытай» дәлізі	Қазақстан	7,5	шамамен 8-9%	12-15 (болжамды)
Чунцин-Синьцзян-Дуйсбург дәлізі	Қытай-Германия	12,0	30%	3–5
Лос-Анджелес – Лас-Вегас теміржолы	АҚШ	8,0	18%	6

Ескерту – [20] дереккөз негізінде автор құрастырған

"ROI және өтелу мерзімі кейбір жобалар үшін болжамды бағалау негізінде есептелген (Kazlogistics аналитикалық есебі мен инвестициялық шолулар негізінде)".

Болашақта мұндай эконометриялық әдістерді кеңінен қолдану ТШИ саясатындағы шешімдерді ғылыми тұрғыдан негіздеуге мүмкіндік береді. Корреляциялық және регрессиялық модельдер нақты жобалардың қайтарымдылығын болжауға, тәуекелділікті бағалауға және аймақтар арасында инвестициялық теңгерімділік орнатуға көмектеседі. Сонымен қатар, бұл тәсіл бюджет қаражаттарын мақсатты пайдалануды қамтамасыз етуге және шетелдік инвесторлардың сенімін арттыруға қызмет етеді. Қазақстан үшін бұл құралдар — инвестициялық стратегияларды дәлелдеуде және көлік инфрақұрылымын ұлттық деңгейде оңтайландыруда маңызды аналитикалық база бола алады.

Зерттеудің 2-тарауында Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының ағымдағы жағдайы, шетелдік тікелей инвестициялардың (ТШИ) көлемі мен құрылымы, сондай-ақ бұл инвестициялардың инфрақұрылым сапасына әсері жан-жақты талданды. Жылдар бойынша автожол, теміржол, порт және әуежай инфрақұрылымының даму көрсеткіштері салыстырмалы кестелер мен диаграммалар арқылы көрсетіліп, соңғы 5-6 жылда инфрақұрылым көлемі мен сапасы тұрақты өсім көрсетіп келе жатқаны анықталды. Мемлекеттік бағдарламалармен қатар, инфрақұрылым саласына тартылған шетелдік инвестициялардың көлемі де біртіндеп артып келеді. 2023 жылы көлік секторына бағытталған ТШИ көлемі 2,1 млрд доллардан асып, оның жалпы құрылымдағы үлесі 7,7%-ға жеткен.

Инвестициялық құрылымда капитал салымдары басым болғанымен, реинвестициялар мен қарыз құралдарының да рөлі артып келеді. Қытай, Нидерланды және АҚШ сияқты ірі мемлекеттер Қазақстанның көлік саласындағы стратегиялық жобаларға белсенді түрде қаржы құйып отыр. Ақтау порты, Қорғас хабы, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» жобалары бұл тұрғыда ТШИ тиімділігін айқындап, нақты ROI мен ER есептері арқылы жобалардың экономикалық қайтарымдылығын дәлелдеді. Сонымен қатар, жүк айналымы мен инфрақұрылым сапасы көрсеткіштерінің жоғарылауы да шетелдік капиталдың нақты әсерін көрсетті. Эконометриялық талдау нәтижесінде ТШИ мен жүк айналымының арасында күшті оң корреляция бары анықталды ($R^2=0.87$), бұл инвестициялардың логистикалық тиімділікті тікелей арттыратынын дәлелдейді.

Сонымен бірге, зерттеу аймақтық теңсіздік мәселесінің әлі де өзекті екенін көрсетті. Кейбір өңірлерде инфрақұрылым сапасы мен жөнделген жолдардың көлемі салыстырмалы түрде төмен деңгейде қалып отыр. Бұл теңгерімсіздікті жою үшін ТШИ тарту мен бөлуді аймақтық қажеттіліктерге бейімдеу қажет. Зерттеу нәтижелері Қазақстандағы көлік инфрақұрылымын дамыту саясатына нақты ұсыныстар беруге және ТШИ стратегияларын өңірлік деңгейде оңтайландыруға негіз бола алады.

3 ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ДАМУДАҒЫ ТШИ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ ЖОЛДАРЫ

3.1 Көлік инфрақұрылымына ТШИ тартудағы негізгі мәселелер

Тікелей шетел инвестицияларын тарту кезінде құқықтық орта мен институционалдық жағдайдың айқындығы шешуші рөл атқарады. Қазақстанда «Инвестициялар туралы» заң және кәсіпкерлікті қолдау бағдарламалары болғанымен, шетелдік инвесторлардың құқықтарын нақты әрі толық қорғау мәселесі әлі де өзекті. Инвестициялық дауларды шешу тетіктерінің жетілмегендігі, халықаралық арбитраж процедураларына шектеулі қатысым – бұл бағыттағы негізгі кемшіліктердің бірі. Көлік инфрақұрылымы секілді ұзақ мерзімді жобаларда кепілдіктер мен мүліктік құқықтар маңызды рөл атқарады. Алайда кейбір өңірлерде жер учаскелерін беру, рұқсаттар алу және меншікке құқық тіркеу процестері ұзақ әрі күрделі болып отыр. Бұл жағдай шетелдік инвесторлардың жобалардан бас тартуына себеп болуы мүмкін.

Заңнаманың жиі өзгеруі және оның тұрақсыздығы – инвестициялық климатқа кері әсер ететін тағы бір маңызды фактор. Соңғы бес жыл ішінде салық, жер пайдалану, кедендік реттеу салаларында бірнеше рет түзетулер енгізілген. Бұл өзгерістердің бәрі шетелдік капитал үшін белгісіздік пен жоспарлау қиындығын тудырады. Әсіресе көлік инфрақұрылымындағы ірі жобалар бірнеше жылға созылатын болғандықтан, ұзақ мерзімді тұрақтылықты талап етеді. Инвесторлар алдын ала есептелмеген нормативтік өзгерістерге бейімделе алмай, жобалардан шегініп жатады. Заңнамалық базаның жиі ауысуы – тәуекелді арттырып, бәсекелестік артықшылықтарды әлсіретеді.

Инвесторлар жиі кезігетін тағы бір кедергі – бюрократиялық рәсімдердің күрделілігі. Жобаны тіркеуден бастап, рұқсат құжаттарын алу, кедендік және салықтық есепке тұру кезеңдерінде түрлі мемлекеттік органдармен ұзақ әрі көп сатылы өзара әрекет талап етіледі. Жекелеген өңірлерде электрондық үдерістердің әлсіздігі мен қызмет көрсетуші мекемелердің бейресми талаптары шетелдік компанияларға едәуір кедергі келтіреді. «Doing Business» рейтингіндегі «Келісімшарттарды орындау», «Құрылысқа рұқсат алу» көрсеткіштері бойынша Қазақстан бірнеше жыл бойы орташа деңгейде қалып отыр. Бұл көрсеткіштерді жақсарту үшін рұқсат беру процедураларын автоматтандыру және регламенттерді оңтайландыру қажет. Мемлекеттік органдар мен инвесторлар арасындағы тиімді коммуникация – табысты инвестициялық орта негіздерінің бірі [20].

Құқықтық және институционалдық кедергілер әсіресе көлік инфрақұрылымында күрделі сипат алады, себебі бұл салада бір ғана министрлік емес, бірнеше ведомство (ҚР ИИДМ, Энергетика министрлігі, Қаржы министрлігі және т.б.) қатысады. Олардың арасындағы үйлестірудің әлсіздігі, құзыреттердің қайталануы немесе бөлінбеуі жобалардың баяу

жүруіне әкеледі. Жергілікті әкімдіктер мен орталық органдар арасындағы дербестік деңгейінің нақты шектелмеуі өңірлік жобаларды жүзеге асыруды күрделендіреді. Инфрақұрылымдық жобалар көбіне бірнеше деңгейдегі басқару шешімдерін қажет ететіндіктен, әкімшілік кедергілер мен уақытша кідірістер шетелдік инвесторлардың сенімін төмендетеді. Осы мәселелерді шешу үшін институционалдық реформа мен жауапкершілік аймақтарын нақтылау қажет.

Соңғы жылдары инвесторлармен ашық диалог жүргізу үшін "Kazakh Invest" секілді операторлар құрылып, сервистік қолдау орталықтары іске қосылды. Бұл құрылымдар шетелдік капитал үшін бастапқы навигацияны жеңілдеткенімен, жүйелі өзгерістердің орнына толыққанды құқықтық кепілдіктер мен нақты регламенттер қажет. Шынайы институционалдық қолдау тек декларативті емес, нақты істермен көрініс табуы тиіс. Инвесторлардың сенім деңгейін арттыру үшін инвестициялық дауларды шешудің отандық тиімді жүйесін қалыптастыру, келісімшарттық міндеттемелердің толық орындалуын заңмен бекіту маңызды. Жобалар кезеңіндегі тәуекелдер мен құқықтық тұрақсыздық ТШИ ағынына елеулі әсер ететінін ескерсек, бұл бағыттағы реформалар стратегиялық басымдық болуы тиіс. Тек осындай жағдайда көлік инфрақұрылымына тұрақты және сапалы ТШИ тарту мүмкін болады [21].

Көлік инфрақұрылымына тартылатын тікелей шетел инвестицияларының көлемі көбіне тарифтік саясаттың айқындылығына байланысты. Қазақстанда теміржол тасымалдарына арналған тарифтер жыл сайын өзгеріп отырады және бұл өзгерістер көбіне болжанбаған. "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясының деректеріне сәйкес, 2019 жылы жүк тасымалына арналған тариф индексі базалық деңгейде (100%) болса, 2023 жылы ол 135%-ға дейін өскен. Бұл көрсеткіш соңғы бес жыл ішінде тарифтік жүктеменің 35%-ға артқанын білдіреді. Осындай болжамсыздық шетелдік инвесторлар үшін шығындардың өсу қаупін тудырады. Тарифтік саясаттың ұзақ мерзімді тұрақсыздығы инвестициялық тартымдылықты төмендететін негізгі факторлардың бірі саналады.



Сурет 7 - Жөнделген Жолдардың Ұзындығы (2019–2023 жж.)
Ескерту – [24] дереккөз негізінде автор құрастырған

Ұзақ мерзімді инвестициялық кепілдіктердің жеткіліксіздігі де инфрақұрылымдық жобаларға кедергі келтіреді. Көлік секторы бойынша мемлекеттік кепілдіктер тек ірі жобалар мен концессиялық модельдер аясында беріледі, ал орта және шағын инвестициялық бастамаларда мұндай тетік жоқ. Инвесторлар инфляциядан, тариф өзгерістерінен, заңнама ауысуынан қорғану құралдарын талап етеді. Алайда қазіргі жүйе бұл қауіптерді толық қамти алмай отыр. Нәтижесінде көптеген әлеуетті жобалар іске аспай, келісімдер бұзылып жатады. Кепілдік беру институтының нақты әрі сенімді болуы – ТШИ көлемін арттырудың маңызды шарты [22].

Қаржыландыру механизмдері көбіне күрделі және қол жеткізуі қиын сипатта. Мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде ұсынылатын субсидиялар мен преференциялар көбінесе жергілікті инвесторларға бағытталған. Шетелдік компаниялар бұл қолдауға қол жеткізуде нормативтік және әкімшілік тосқауылдарға жиі тап болады. Қаржыландыру тетіктері көбіне қысқа мерзімді және жобаның толық циклін жабуға жеткіліксіз. Инвестициялық қаржыландырудың тиімділігі тек қаражат көлемімен емес, оны игерудегі икемділікпен және кепілдігімен өлшенеді. Қазіргі жүйеде осы икемділік пен тұрақтылықтың жетіспеуі айқын сезіледі.

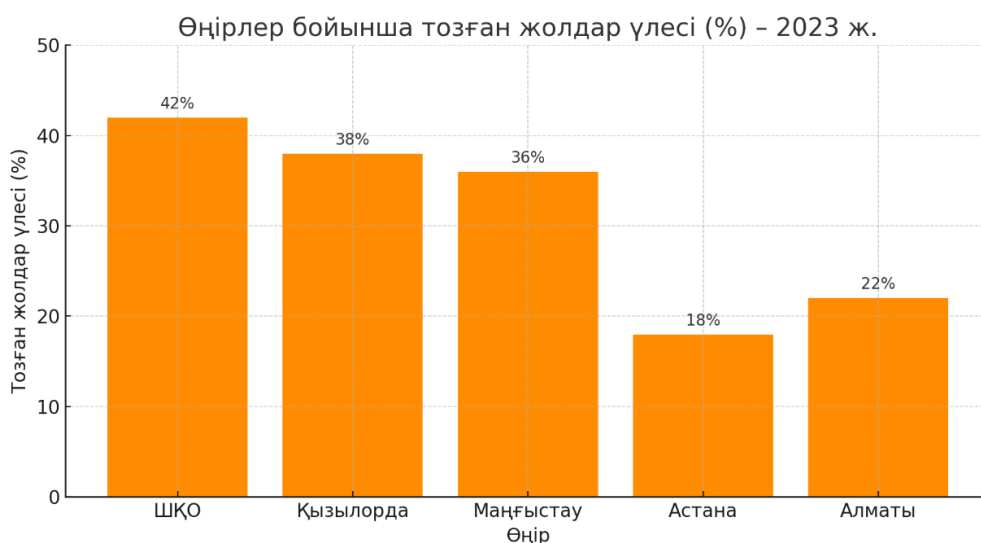
Көлік тарифтері мен инфрақұрылым сапасының арасындағы байланыс та жеткілікті түрде ескерілмей келеді. Жүк тасымалдау тарифтері жиі көтеріледі, алайда бұл тарифтердің инфрақұрылымға жұмсалуды жүйелі түрде бақыланбайды. Мысалы, ҚР ИИДМ деректеріне сәйкес, 2019-2023 жылдар аралығында теміржол жүк тасымалы тарифтері 34%-ға өскен, ал осы кезеңде теміржол желісінің тозу деңгейі 2023 жылы 56% деңгейінде қалды. Бұл өз кезегінде тасымалдау қызметтерінің сапасы мен қолжетімділігіне кері әсерін тигізеді.

Шетелдік компаниялар көлік жүйесінің техникалық жағдайын бағалап, көбіне тариф өсімі мен тиімділікке сәйкес келмейтінін жиі атап өтеді. Kazlogistics талдауы бойынша, 2023 жылы тарифтік түсімдердің тек 40-45% ғана инфрақұрылымдық жаңғыртуға бағытталған, қалған бөлігі ағымдағы шығындарды жабуға жұмсалған.

Инвестициялық климаттағы бір бөлек режимде – тарифтік ашықтық пен есептік әдістер шешуші факторлардың бірі болып саналады. Осы орайда көлік операторлары мен мемлекеттік реттеуші органдар арасында тарифтік шығыстардың бағытталуы жөнінде ашық серіктестік орнату қажет [23].

Жалпы алғанда, Қазақстандағы көлік инфрақұрылымына ТШИ тартудағы қаржылық және тарифтік кедергілер жүйелі түрде шешімді қажет етеді. Бұл – тек инвестициялық ағын үшін ғана емес, елдің транзиттік әлеуетін жүзеге асыру үшін де маңызды. Тұрақты тариф саясаты, ұзақ мерзімді кепілдіктер және нақты қаржыландыру механизмдері шетелдік инвесторлар үшін қауіпсіз және болжамды орта қалыптастырады. Мұндай жағдай тек сыртқы инвестицияны ғана емес, ішкі кәсіпкерлік белсенділікті де арттыруға негіз болады. Осы себепті тарифтік саясат пен инвестициялық қаржыландыру реформасы көлік секторында стратегиялық басымдық ретінде қарастырылуы қажет.

Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының басты проблемаларының бірі – техникалық базаның ескіруі мен жолдардың физикалық тозуы. Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес, 2023 жылы республикалық және жергілікті маңызы бар жолдардың шамамен 30%-ы қанағаттанарлықсыз жағдайда. Теміржолда да жағдай күрделі: 40 жылдан астам пайдаланылып келе жатқан рельстер мен вагондар үлесі 45%-дан асады. Бұл көлік қауіпсіздігіне, жылдамдық пен өткізу қабілетіне тікелей кері әсер етеді. Ауыр техникамен жүктелген көліктердің шамадан тыс қозғалысы жол жамылғыларын тез тоздырады.



Сурет 8 - Өңірлер бойынша тозған жолдар үлесі (%) – 2023 ж.
Ескерту – [28] дереккөз негізінде автор құрастырған

Ескі инфрақұрылым инвесторлар үшін жоғары тәуекел көзіне айналады, өйткені ол қосымша шығындарды қажет етеді. Көптеген халықаралық стандарттарға сай келмейтін жабдықтар мен байланыс жүйелері логистика тиімділігін төмендетеді. Автожолдар мен теміржол желілері жиі жөндеуді қажет етеді, бұл жүк тасымалының сенімділігіне күмән тудырады. Қазіргі уақытта көптеген өңірлерде жөндеу жұмыстары фрагментарлы жүргізіліп, кешенді жаңғырту шаралары жеткіліксіз болып отыр. Техникалық жаңғыртудың баяу қарқыны еліміздің транзиттік әлеуетін толық іске асыруға мүмкіндік бермейді. Бұл мәселе шешілмейінше, ТШИ тарту әлеуеті шектеліп қала береді [24].

Аймақтардағы логистикалық инфрақұрылымның жеткіліксіздігі де елеулі проблема. Алматы мен Астана қалаларында салыстырмалы түрде дамыған логистикалық орталықтар бар болғанымен, өңірлерде бұл жүйе әлсіз қалыптасқан. Мысалы, Қызылорда, Батыс Қазақстан және Жетісу облыстарында қойма қуаттары, көліктік терминалдар мен мультимодальды кешендер жеткіліксіз. Мұндай жағдай инвесторлардың тек ірі қалаларға бағытталуына әкеліп, аймақтық теңсіздікті арттырады. Жүк тасымалдау уақыты мен құнының өсуіне себеп болады. Логистикалық инфрақұрылымды теңгерімді дамыту – ішкі нарық интеграциясы мен өңірлік экономиканың өсуінің кепілі.

Инфрақұрылымның тиімді жұмыс істеуі үшін қосалқы жүйелердің де дамыған болуы қажет. Алайда көптеген өңірлерде көлік жобалары қажетті электр, су, жылу және байланыс желілері болмағандықтан іске аспай қалуда. Мысалы, кейбір логистикалық кешендер электр желісіне қосылу немесе интернет инфрақұрылымын тарту үшін ұзақ әкімшілік рәсімдерден өтуге мәжбүр. Бұл жағдай инвестор үшін қосымша шығындар мен уақыт шығынына алып келеді. Жобалардың толық іске асырылуы тек негізгі жол инфрақұрылымына ғана емес, жанама инженерлік жүйелердің болуына да тәуелді. Осы себепті көлік инфрақұрылымын жоспарлау барысында кешенді тәсіл қажет.

Жалпы алғанда, инфрақұрылымның физикалық және техникалық жеткіліксіздігі ТШИ тарту жолындағы ең үлкен бөгеттердің бірі болып отыр. Бұл проблема кешенді түрде – нормативтік, қаржылық және техникалық деңгейде шешілуі тиіс. Ең алдымен, тозған активтерді жаңғырту мен ауыстыруға басымдық беру қажет. Өңірлік инфрақұрылым карталарын жасап, инвестициялық ахуалды жақсартуға бағытталған дербес жобалар әзірлеу маңызды. Қазіргі инфрақұрылымдық жағдай шынайы бағаланып, шетелдік инвесторлармен бірлесіп жаңғырту стратегиясы қалыптастырылған жағдайда ғана, көлік секторының толық әлеуеті іске аса алады.

Инфрақұрылымдық жобалар бойынша шынайы және толық ақпараттың қолжетімсіздігі тікелей шетелдік инвестицияларды тартуға кедергі келтіреді. Көлік саласындағы жобалар туралы техникалық, қаржылық және заңнамалық ақпараттар мемлекеттік платформаларда толық және уақтылы

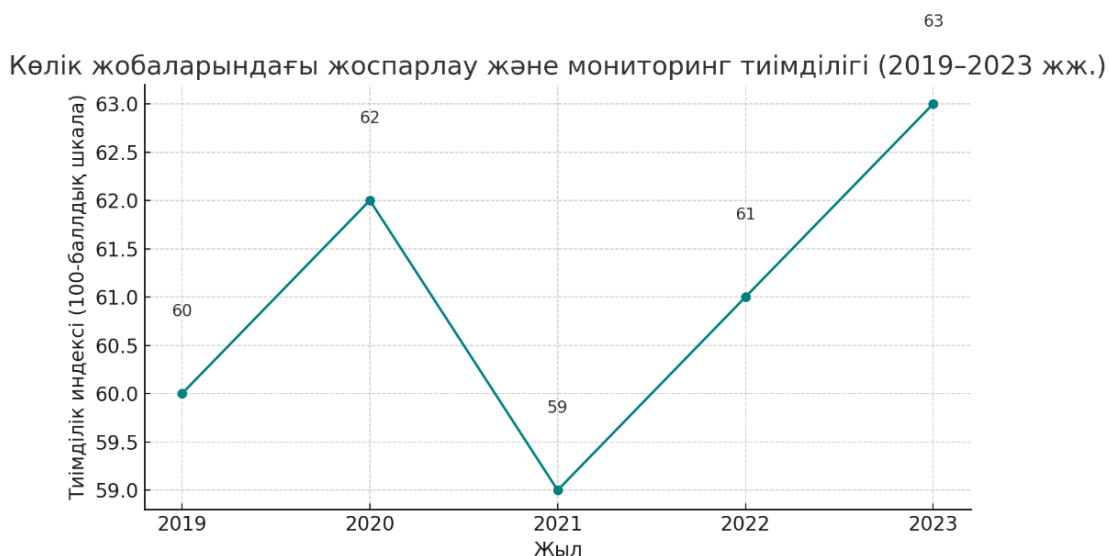
жарияланбайды. 2023 жылғы талдауға сәйкес, көлік жобаларының ақпараттық ашықтығы 10 баллдық шкалада небәрі 4 баллды құрады. Бұл көрсеткіш энергетика (6 балл), денсаулық сақтау (8 балл) және білім беру (9 балл) салаларынан әлдеқайда төмен деңгейде.

12-кесте – Салалар бойынша инвестициялық жобалардағы ақпараттық ашықтық деңгейі

Сала	Ашықтық деңгейі (10 баллдан)
Көлік жобалары	4
Энергетика	6
Ауыл шаруашылығы	7
Денсаулық сақтау	8
Білім беру	9
<i>Ескерту – [12] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>	

Инвесторлар үшін ақпараттың қолжетімділігі мен сапасы тәуекелді басқарудың негізгі алғышарттарының бірі болып саналады. Ашықтықтың төмендігі инвестициялық шешімдер қабылдауға сенімсіздік туғызады [25].

Жобаларды жоспарлау мен орындау кезеңдерінде мониторинг жүйесінің әлсіздігі жиі байқалады. 2019–2023 жылдар аралығында көлік инфрақұрылымы саласындағы мониторинг тиімділігі индекстері 60-63 балл шегінде ғана сақталып отыр. Бұл тұрақты өсу динамикасының жоқтығын және бағалау жүйесінің формалды сипатта екенін көрсетеді. Көптеген жобаларда индикаторлар мен мақсаттар нақты белгіленбейді немесе дер кезінде жаңартылмайды.



Сурет 9 - Көлік жобаларындағы жоспарлау және мониторинг тиімділігі (2019–2023 жж.)

Ескерту – [9] дереккөз негізінде автор құрастырған

Мемлекеттік органдар мен инвесторлар арасындағы кері байланыс тетіктерінің болмауы, бақылау және бағалау механизмдерінің тиімді жұмыс істемеуі инвестициялық тиімділікке нұқсан келтіреді.

Басқару сапасының төмендігі – ТШИ жобаларының ұзаққа созылуы мен артық шығындарының негізгі себептерінің бірі. Жобаларды іске асыруда жергілікті және орталық деңгейдегі жауапты құрылымдардың арасындағы үйлестіру әлсіз. Инвестициялық жобалар көбінесе әкімшілік себептермен кідіріп, рәсімдік кедергілерге тап болады. Мысалы, жер бөлу, техникалық шарттарды алу немесе экологиялық сараптама кезеңдері бірнеше айға созылады. Осындай жағдайлар инвесторларға жоспарланған мерзім мен бюджеттен ауытқу қаупін тудырады. Бұл – Қазақстандағы жобалық басқару мәдениетінің жетілмегендігін көрсететін нақты белгі.

Ақпараттық ашықтық тек техникалық деректерді жариялаумен шектелмеуі тиіс. Шынайы ашықтық – барлық кезеңдердегі шешімдерге қатысты нақты есептілік пен қоғамдық бақылаудың болуын білдіреді. Алайда қазіргі таңда мемлекеттік сайттар мен ақпараттық ресурстарда инвестициялық жобалар жайлы есептер жүйелі түрде жарияланбайды немесе ескірген күйде қалады. Инвесторлар үшін қаржылық көрсеткіштер, техникалық ілгерілеу, тәуекел бағалауы секілді ақпараттар негізгі шешім құралы саналады. Ашықтық деңгейі төмен болған сайын, сыртқы серіктестердің елге деген сенімі де төмендейді. Бұл үрдісті өзгерту үшін деректерді автоматты түрде жаңартып отыратын цифрлық платформалар қажет [26].

Мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) тетіктерінің тиімділігі көлік саласында күтілген деңгейде қалыптаспаған. 2023 жылғы мәліметтер бойынша, жалпы МЖӘ келісімдерінің 18%-ы ғана көлік саласында іске асып отыр. Бұл – нормативтік шектеулер, тәуекелдерді бөлу механизмдерінің әлсіздігі және ұзақ мерзімділік кепілінің болмауымен байланысты. Көптеген инвесторлар МЖӘ жобаларындағы әкімшілік икемсіздік пен реттеу қағидаларының түсініксіздігін атап өтуде. Нәтижесінде инвестициялық тәуекелдің көп бөлігі жекеменшік тарапқа ауыстырылып, бұл жобалардан бас тартуға итермелейді. МЖӘ-ні жетілдіру үшін халықаралық тәжірибеге негізделген модельдерді қабылдау және заңнамалық базаны жаңғырту қажет.

Жалпы алғанда, ақпараттық ашықтықтың төмендігі мен басқару сапасындағы кемшіліктер ТШИ тартудың институционалдық кедергілерін күшейтеді. Бұл жағдай шетелдік инвесторлардың сенімсіздікпен қарауына және капиталдың басқа нарықтарға бағытталуына себеп болуы мүмкін. Инфрақұрылымдық жобаларда нәтижеге бағытталған жоспарлау мен ашық басқару модельдерін енгізу арқылы жағдайды түбегейлі жақсартуға болады. Есептілік, ашықтық және жобалық деректердің қолжетімділігі инвестициялық ахуалды арттырудың негізгі факторлары ретінде қаралуы тиіс. Мемлекеттік құрылымдар бұл бағытта жүйелі өзгерістер енгізсе, көлік инфрақұрылымы саласында тұрақты әрі сапалы ТШИ көлемі артады.

3.2 ТШИ тартуды ынталандыру саясаты

Қазақстан Республикасы шетелдік инвесторларды тарту мақсатында салықтық және кедендік жеңілдіктер жүйесін ұсынатын арнайы құқықтық және институционалдық негіздер қалыптастырды. «Инвестициялар туралы» заң аясында стратегиялық жобаларға қатысушы инвесторларға корпоративтік табыс салығынан, мүлік және жер салығынан босату қарастырылған. Сонымен қатар, импортталатын құрал-жабдықтарға кедендік баж салығынан босатылу мүмкіндігі беріледі. Бұл жеңілдіктер әсіресе көлік инфрақұрылымы, логистика және өндіріс салалары үшін маңызды. Салықтық жүктеменің азаюы жобаның өзін-өзі ақтау мерзімін қысқартып, ТШИ тиімділігін арттырады. Жеңілдіктердің заңнамалық бекітілуі – шетелдік капитал үшін тұрақтылық пен сенімділіктің маңызды көрсеткіші.

Арнайы экономикалық аймақтар (АЭА) және индустриялық аймақтар – Қазақстанда ТШИ тартудың негізгі құралдарының бірі. 2023 жылғы деректер бойынша, елімізде 14 АЭА және 30-дан астам индустриялық аймақ жұмыс істейді. Мысалы, «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА Қытай мен Еуропа арасындағы логистикалық байланыстырушы платформаға айналып, контейнерлік жүк ағынының 20%-ын қамтамасыз етуде. АЭА аумағында орналасқан кәсіпорындарға жер телімдері, инфрақұрылым, салықтық және кедендік жеңілдіктер ұсынылады. Бұл аймақтарда тіркеу және рұқсат беру рәсімдері жеңілдетілген, соның арқасында инвестициялық жобалар жылдам жүзеге асады. АЭА – инфрақұрылымдық қолдаумен қатар, бизнес жүргізу үшін нақты институционалдық жағдай қалыптастыратын тиімді құрал.

Инвесторларға берілетін заңнамалық кепілдіктер – Қазақстандағы инвестициялық саясаттың негізгі бағыттарының бірі. Елде инвестициялардың мызғымастығы, ұлттық валютада түсім алу мүмкіндігі және еркін капитал қозғалысы заңмен қорғалған. Шетелдік инвесторлар мен мемлекет арасында жасалған келісімшарттар заңды күшке ие және оларды біржақты өзгертуге жол берілмейді. ҚР Үкіметі бекіткен стратегиялық жобаларға ұзақ мерзімді мемлекеттік кепілдіктер беріледі, бұл шетелдік капиталдың сенімін арттырады. Сонымен қатар, Қазақстанда Инвестициялық омбудсмен институты жұмыс істейді, ол инвесторлардың құқықтарын қорғау және туындаған дауларды бейбіт жолмен шешу үшін құрылған. Бұл механизм құқықтық қауіпсіздікті нығайтуға бағытталған маңызды қадам болып табылады.

Инвесторлар үшін тұрақты әрі болжамды құқықтық орта өте маңызды. Сондықтан Қазақстанда халықаралық инвестициялық арбитраж қағидаттарына негізделген жүйе енгізілген. Ел 50-ден астам мемлекетпен екіжақты инвестициялық келісімшарттар жасасқан және 2003 жылдан бастап ICSID (Investment Dispute Settlement Center) мүшесі болып табылады. Бұл шетелдік инвесторлардың дауларды халықаралық деңгейде шешуге мүмкіндігі бар екенін көрсетеді. Құқықтық кепілдіктердің тиімділігі мемлекеттік органдар мен инвесторлар арасындағы ашық диалог арқылы

камтамасыз етілуі тиіс. Мұндай механизмдер ТШИ тарту мен қорғау жүйесінің халықаралық стандарттарға сәйкес келуіне жағдай жасайды. Бұл Қазақстанның жаһандық инвестициялық бәсекелестікте беделін күшейтуге ықпал етеді [27].

Салықтық және кедендік ынталандыру тек қаржылық емес, сонымен қатар стратегиялық құрал ретінде де маңызды рөл атқарады. Мысалы, көлік инфрақұрылымы саласындағы кейбір жобалар үшін арнайы инвестициялық келісімшарт аясында жеңілдіктер топтамасы беріледі. Бұл келісімдер аясында ұзақ мерзімді тұрақтылыққа кепілдік беріледі және тарифтік өзгерістерге қарсы сақтандыру тетіктері ұсынылады. Тиімді салық режимі мен инжинирингтік қызметтерге қосымша жеңілдіктер ірі инвесторлардың назарын аудартады. Мұндай шарттар логистика, порттар, әуежайлар сияқты күрделі инфрақұрылымдық жобалар үшін аса өзекті. Осылайша, салықтық және кедендік жеңілдіктер мемлекеттің инвестициялық саясатының ажырамас құралы болып табылады.

2023 жылы «Kazakh Invest» компаниясының деректеріне сәйкес, АЭА-да орналасқан жобалардың жалпы құны 8 млрд АҚШ долларынан асып, олардың 40%-ы көлік және логистика саласына тиесілі болды. Бұл – жеңілдетілген инвестициялық режимнің тиімділігін нақты көрсететін көрсеткіш. АЭА шеңберіндегі жобаларда инфрақұрылым қолжетімділігі, ресурстық база және адами капитал тиімді біріктірілген. Жоғары қосылған құны бар жобаларға басымдық берілуі шетелдік капиталдың технологиялық және инновациялық сипатын арттыруға ықпал етеді. Мемлекет тарапынан ұсынылатын қолдау шаралары кешенді түрде жүйеленсе, Қазақстан ТШИ тарту бойынша аймақтағы көшбасшылық орнын сақтап қалуға толық мүмкіндікке ие. Қазіргі кезеңде бұл құралдар тек инвестиция тарту емес, сапалы жобалар ағынын қалыптастыру үшін де қолданылады.

Қазақстандағы инвестициялық саясатты жүзеге асыруда және шетелдік капиталды тартуда арнайы мамандандырылған ұйымдардың рөлі ерекше. "Kazakh Invest" ұлттық компаниясы – осы саладағы басты үйлестіруші институт. Компанияның міндетіне шетелдік инвесторларды ақпаратпен камтамасыз ету, жобалық сүйемелдеу, рұқсат беру процестерін жеңілдету, сондай-ақ әлеуетті серіктестермен байланысты орнату кіреді. 2023 жылы Kazakh Invest 40-тан астам халықаралық жобаны сүйемелдеген. Олардың ішінде көлік және логистика саласына тиесілі бастамалар көлемі 3 млрд АҚШ долларынан асты. Бұл көрсеткіш компанияның институционалдық тетік ретіндегі тиімділігін айғақтайды.

QazIndustry – индустриялық жобаларға бағытталған қолдау агенттігі ретінде жұмыс істейді. Ол қазақстандық кәсіпорындарға технологиялық жаңғырту, инвестициялық субсидиялар және консультациялық қолдау көрсетеді. Агенттік шетелдік инвесторлармен өндірістік кооперация орнатуға да көмектеседі, әсіресе өңдеу өнеркәсібі мен жоғары технологиялы секторлар аясында. QazIndustry жүргізетін сараптама мен гранттық қаржыландыру отандық өндірістің экспорттық әлеуетін арттыруға бағытталған. Бұл құрылым

инвестицияларды ел ішінде тиімді орналастыру үшін маңызды институционалдық арналардың бірі болып есептеледі. Аталған агенттіктің бағдарламалары шетелдік инвесторлар үшін қолайлы жергілікті серіктестермен жұмыс істеуге мүмкіндік береді [28].

Институционалдық қолдау жүйесі тек агенттіктермен шектелмейді. Инвестициялық омбудсмен және "Бір терезе" қағидаты да шетелдік капиталмен жұмыс істеудің тиімді құралдары ретінде жұмыс істейді. Омбудсмен инвесторлардың құқықтарын қорғап, мемлекеттік органдармен дауларды сотқа жеткізбей шешуге мүмкіндік береді. Ал "Бір терезе" қағидаты аясында жобаларды тіркеу, рұқсаттар алу, салық және кеден рәсімдерін бір орталықтан жүргізу мүмкіндігі бар. Бұл жүйе әкімшілік шығындарды азайтып, уақыт үнемдеуге мүмкіндік береді.

13-кесте – Қазақстандағы институционалдық қолдау құралдарының салыстырмалы сипаттамасы

Құрал / Институт	Негізгі функциялары	Мақсатты сала
Kazakh Invest	Инвесторларды тарту және сүйемелдеу, жобалық навигация	Барлық салалар
QazIndustry	Индустриялық жобаларға қолдау көрсету және импортты алмастыру	Өңдеу өнеркәсібі
Инвестициялық омбудсмен	Инвестор құқықтарын қорғау және дауларды бейбіт шешу	Барлық салалар
Бір терезе қағидаты	Рұқсаттар мен қызметтерді бір жерден алу	Инфрақұрылым және инвестициялар
Цифрлық платформалар	Онлайн тіркеу, жобалар мониторингі, есептілік	Барлық салалар
<i>Ескерту</i> – [19] дереккөз негізінде автор құрастырған		

Соңғы жылдары цифрлық инвестициялық платформалар кеңінен енгізіле бастады. "Invest.gov.kz" порталы шетелдік инвесторлар үшін негізгі ақпарат көзіне айналды. Бұл платформада әлеуетті жобалар, қолдау шаралары, заңнамалық база және өтінім беру қызметтері біріктірілген. Инвесторлар онлайн форматта консультация алып, жобаның жүзеге асу барысын бақылауға мүмкіндік алады. Сонымен қатар, электрондық инвестициялық карталар мен жоба мониторингі жүйелері енгізілген. Бұл цифрлық шешімдер әкімшілік рәсімдерді автоматтандырып, адами фактордың әсерін азайтуға көмектеседі.

Жалпы алғанда, институционалдық қолдау тетіктерінің көптігі – Қазақстанның ТШИ тартуға деген стратегиялық көзқарасының дәлелі. Алайда бұл құралдардың тиімділігі олардың өзара үйлесімділігіне және нақты нәтиже көрсету қабілетіне тікелей байланысты. Әрбір құрал – ақпарат, құқықтық қорғау немесе логистикалық сүйемелдеу сияқты маңызды функцияны атқарады. Осы жүйені бір орталықтан нақты стратегиялық бағытпен үйлестіру – алдағы даму кезеңіндегі басымдықтардың бірі болуы тиіс. Инвесторлар үшін сенімді, ашық және технологиялық тұрғыдан дамыған орта – сапалы

инвестиция тартудың басты алғышарты. Осы тетіктер толық іске қосылған жағдайда Қазақстан өңірдегі инвестициялық орталыққа айналу әлеуетіне ие.

Қазақстанда көлік және логистика саласында мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) жобалары әлі де шектеулі қолданысқа ие. 2023 жылғы деректерге сәйкес, жалпы тіркелген МЖӘ жобаларының тек 18%-ы ғана көлік инфрақұрылымына қатысты. Бұл үлес басқа салалармен салыстырғанда едәуір төмен екенін көрсетеді (энергетика – 25%, денсаулық сақтау – 22%).

Көлік жобалары күрделілігіне байланысты ұзақ мерзімді қаржыландыру мен тәуекелдерді әділ бөлуді талап етеді. Автожолдар, порттар, теміржол терминалдары сияқты нысандарда МЖӘ қолдану үшін нақты құқықтық және қаржылық негіздер қажет. Қазіргі жағдай бұл саладағы МЖӘ әлеуетін толық іске асыруға мүмкіндік бермей отыр.

Тиімді МЖӘ жүйесі үшін тараптар арасындағы тәуекелдерді әділ бөлу механизмі маңызды. Көлік жобаларында құрылыс мерзімінің ұзақтығы, инфляциялық әсер, сұраныс деңгейінің тұрақсыздығы және тарифтік өзгерістер – негізгі тәуекел көздері болып табылады. Бұл факторлар толықтай жеке серіктестің мойнына жүктелсе, жобаның инвестициялық тартымдылығы төмендейді. Сондықтан, инфрақұрылымдық жобаларда мемлекеттік тарап кепілдендірілген кіріс, субсидия немесе актив қайтарымы бойынша жауапкершілік алуы қажет. Әлемдік тәжірибеде қолданылатын «минималды табыс кепілдігі» немесе «жүк ағынын қамтамасыз ету» тетіктері Қазақстан жағдайында да қолдануға лайық. Бұл – инвестор үшін ұзақмерзімді болжамдылық пен сенімділік қалыптастыратын маңызды шарт.

Шетелдік серіктестермен ұзақ мерзімді ынтымақтастық орнату үшін институционалдық ашықтық пен заңнамалық тұрақтылық қажет. МЖӘ жобалары бойынша келісімшарттарда тараптардың міндеттемелері мен жауапкершілігі нақты көрсетілуі тиіс. Қазіргі кезде кейбір өңірлік жобаларда келісімшарттық құқықтардың бұзылуы, ақпараттың жетіспеуі және әкімшілік келісу үдерісінің ұзақтығы байқалады. Мұндай жағдайлар шетелдік инвесторлардың Қазақстан нарығына кіру тәуекелін арттырады. Ұзақ мерзімді әріптестік үшін халықаралық стандарттарға сай келісім үлгілері мен жобалық менеджмент жүйелері енгізілуі тиіс. Бұл сенім мен серіктестік мәдениетін қалыптастыруға мүмкіндік береді [29].

Көлік саласындағы МЖӘ үлесін арттыру үшін қолданыстағы тетіктерді жетілдіру қажет. Бұл – ТШИ тартудың қосымша арнасы ғана емес, мемлекет үшін бюджетке түсетін қысымды азайтудың да тиімді құралы. Әсіресе порттар мен логистикалық хабтар секілді ірі жобаларда МЖӘ жүйесі арқылы жеке капитал мен технологияны тартуға мүмкіндік бар. Бұған қоса, концессия, өмірлік цикл келісімшарттары (LCC) және DBFO (Design–Build–Finance–Operate) модельдерін кеңінен енгізу ұсынылады. Бұл тәсілдер жобаның барлық кезеңін – жобалау, қаржыландыру, салу және пайдалану – бір инвестордың бақылауында іске асыруға мүмкіндік береді. Осы бағытта жүйелі тәсіл мен кешенді стратегия әзірленсе, МЖӘ болашақта инфрақұрылым дамуының негізгі құралына айналуы ықтимал.

Қазақстан үшін шетелдік инвестицияларды тарту саясатының тиімділігі елдің халықаралық деңгейдегі имиджіне тікелей байланысты. Елдің инвестициялық ахуалына қатысты ақпараттар халықаралық рейтингтерде көрініс табады: мысалы, 2023 жылы Қазақстан Дүниежүзілік банктің "Logistics Performance Index" рейтингінде 2.84 көрсеткішімен орташа деңгейде тіркелді. "Global Competitiveness Index" пен "Ease of Doing Business" көрсеткіштері де инвесторлар шешіміне әсер ететін негізгі индикаторлар қатарына жатады. Ел имиджін нығайту үшін мемлекеттік органдар мен дипломатиялық өкілдіктер инвестициялық форумдар мен халықаралық көрмелерге белсенді қатысып келеді. Бұл шаралар шетелдік бизнес-қоғамдастықпен тұрақты байланыс орнатуға бағытталған. Ашықтық, заң үстемдігі және тұрақтылық қағидаттарына негізделген саясат елдің инвестициялық сенімділігін арттыруға ықпал етеді. Осындай факторлар Қазақстанды Орталық Азиядағы жетекші инвестициялық бағыттардың біріне айналдыруға мүмкіндік береді.

Инфрақұрылым сапасын арттыруға бағытталған стратегиялық құжаттар мен бағдарламалар инвестициялық климаттың нақты іргетасын қалыптастырады. "Нұрлы жол", "Қазақстан – 2050", "Көлік логистикасының 2020-2030 даму стратегиясы" сынды ұлттық бағдарламалар инфрақұрылымдық жобаларды кешенді дамытуға бағытталған. Бұл құжаттарда жол-көлік жүйесін жаңғырту, логистикалық тораптар құру, өңірлік теңгерім орнату сынды басымдықтар нақты белгіленген. ТШИ саясатының болжамдылығы мен тұрақтылығы да стратегиялық деңгейде қамтамасыз етілуі тиіс. Инвесторлар үшін ұзақ мерзімді көзқарас пен саяси-құқықтық өзгерістердің минималдығы аса маңызды. Осы мақсатта 2024 жылдан бастап Ұлттық инвестициялық саясат стратегиясы енгізіліп, онда ТШИ тарту мен қорғаудың нақты индикаторлары бекітілген. Бұл шаралар инвестициялық ортаға сенім ұялатып, сапалы капиталдың тұрақты ағынын қамтамасыз етуге жол ашады.

Қазақстанда инвестициялық ахуалдың тұрақтылығы заңнамалық жүйенің болжамдылығы мен сенімділігіне тікелей байланысты. Тікелей шетел инвестицияларын тарту саласындағы заңнаманың жиі өзгеруі, әсіресе салықтық, кедендік және жер пайдалану нормаларындағы тұрақсыздық, шетелдік инвесторлардың ұзақ мерзімді жоспарлар құруына кедергі келтіреді. Тәуекелдердің жоғары деңгейі мен құқықтық белгісіздік инвестициялық тәбетті төмендететін негізгі факторлардың бірі. Осыған байланысты, заңнама өзгерістерінің жиілігін шектеу және бұрын қабылданған келісімдерге әсер етпеу қағидатын заңнамалық түрде бекіту ұсынылады. Инвестор үшін маңызды келісімдерге қатысты «құқықтың мызғымастығы» қағидасын нақты регламенттеуге басымдық берілуі тиіс. Бұл тәжірибе халықаралық деңгейде кеңінен қолданылады және тұрақтылықтың негізгі кепілі ретінде танылады.

Инвестор құқықтарын қорғаудың нақты әрі тиімді тетіктерін жетілдіру де өзекті мәселе болып отыр. Қазіргі уақытта инвестициялық омбудсмен институты жұмыс істейді, алайда оның құзыреті мен әсер ету тетіктері шектеулі. Шетелдік инвесторлармен болған бірқатар даулар (мәселен, жер

дауы, келісімдердің бұзылуы, тариф өзгерістері) сот жүйесіне жетпей шешілмей қалып жатады. Сондықтан омбудсмен мәртебесін нығайтып, оның шешімдерін мемлекеттік органдар үшін міндетті ету ұсынылады. Сонымен қатар, дауларды шешудің баламалы тетіктерін (арбитраж, медиация) кеңінен енгізу қажет. Бұл әдістер инвестициялық ортаны құқықтық тұрғыдан тартымды етіп, сенімділікті арттырады.

Мемлекеттік органдар арасындағы үйлестіру – жобалардың іске асу қарқыны мен сапасына тікелей әсер ететін фактор. Қазіргі уақытта көлік инфрақұрылымын дамытуда Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігімен қатар, Қаржы, Экология, Цифрландыру және Ұлттық экономика министрліктері қатысады. Бірақ олардың арасындағы ақпарат алмасу мен шешім қабылдау рәсімдері бірыңғайланбаған. Бұл жағдай жобалардың кешігуіне, қайталанатын әкімшілік рәсімдерге және инвестициялық қызығушылықтың төмендеуіне әкеледі.

14-кесте – Көлік жобаларындағы негізгі мемлекеттік органдар мен олардың функциялары

Мемлекеттік орган	Негізгі функциясы
Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі (ИИДМ)	Жалпы көлік саясатын қалыптастыру және инфрақұрылым жобаларын үйлестіру
Қаржы министрлігі	Бюджеттік қаржыландыру мен мемлекеттік кепілдіктерді бекіту
Экология және табиғи ресурстар министрлігі	Экологиялық рұқсаттар мен әсерді бағалау рәсімдерін жүргізу
Ұлттық экономика министрлігі	Аймақтық даму бағдарламаларын үйлестіру және макроэкономикалық жоспарлау
Цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігі	Цифрлық платформа мен ақпараттық жүйелерді енгізу және сүйемелдеу
<i>Ескерту</i> – [7] дереккөз негізінде автор құрастырған	

ТШИ тиімділігін арттыру үшін ұзақ мерзімді мемлекеттік кепілдіктер мен инвестициялық сақтандыру құралдарын енгізу өзекті. Көлік инфрақұрылымы саласындағы көптеген жобалар үлкен бастапқы инвестицияны және ұзақ мерзімді өтелімді талап етеді. Осыған байланысты шетелдік инвесторлар қаржылық тұрақтылықты сақтайтын кепілдіктерді қажет етеді. Бүгінде мемлекеттік кепілдіктер тек ірі концессиялық жобалармен шектеліп отыр. Бұл шектеуді кеңейтіп, шағын және орта көлемдегі стратегиялық жобалар үшін де мемлекеттік қолдау механизмдерін енгізу ұсынылады. Инвестор шығындарының бір бөлігін өтеу, валюталық тәуекелдерді бөлісу немесе инфляциядан қорғау секілді сақтандыру жүйесі енгізілсе, Қазақстандағы инвестициялық климат едәуір тартымды болар еді.

Жобаларды қаржыландырудың классикалық бюджеттен тыс көздері шектелген. Осы себепті жобалық қаржыландыру (project finance) құралдарын кеңінен енгізу қажет. Бұл модельде жобаның өзі кепіл ретінде қабылданып, пайда болашақ кірістерден өтеледі. Мұндай тәсіл әсіресе порттар, теміржол

желілері және мультимодальды хабтар сияқты объектілер үшін өте тиімді. Қазақстанда бұл механизм әлі кең қолданыс таппаған, өйткені банктік секторда қажетті сараптамалық база жеткіліксіз. Мемлекет осы бағытта даму банктері мен халықаралық қаржы институттарымен бірлесе отырып арнайы қаржы құралдарын әзірлеуі тиіс. Бұл ішкі қаржы жүйесінің дамуына да серпін береді [30].

Көлік инфрақұрылымының сапасы – тікелей шетел инвестицияларын тарту қабілетін анықтайтын маңызды факторлардың бірі. Алайда Қазақстанда жолдар мен көліктік нысандардың физикалық жағдайы өңірлер бойынша айтарлықтай айырмашылыққа ие. Мысалы, Астана мен Алматы қалаларында қанағаттанарлық жолдардың үлесі тиісінше 78% және 72% болса, Қызылорда, ШҚО және Маңғыстау облыстарында бұл көрсеткіш 50%-дан төмен деңгейде қалып отыр.

15-кесте – Өңірлер бойынша инфрақұрылым сапасының салыстырмалы көрсеткіштері

Өңір	Қанағаттанарлық жолдар үлесі (%)	Қосалқы инфрақұрылыммен қамтылу (%)
Астана	78	85
Алматы	72	83
Қызылорда	55	60
ШҚО	50	58
Маңғыстау	48	52
<i>Ескерту – [17] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>		

Тозған жолдар, ескі жабдықтар мен тиімсіз техникалық база жүк тасымалдау сенімділігіне және логистика жылдамдығына кері әсер етеді. Мемлекет ескі активтерді жаңартуға жүйелі түрде бюджет қаражатынан тыс қаржы тарту жолдарын қарастыруы қажет.

Инфрақұрылым тиімділігін арттыруда тек жолдар емес, қосалқы инфрақұрылымның (электр, су, байланыс) болуы да шешуші рөл атқарады. Инвесторлар жиі кездестіретін мәселелердің бірі – жоба нысанын электр немесе интернет желісіне қосу қиындықтары. Жоғарыда аталған аймақтарда қосалқы инфрақұрылыммен қамтылу деңгейі 52–60% аралығында ғана. Мұндай жағдай жобаның іске асу мерзімін ұзартумен қатар, құрылыс пен пайдалану шығындарын арттырады. Бұл мәселелерге жауап ретінде мемлекеттік қолдаудың бір бағыты ретінде коммуникация тарту шығындарын субсидиялау ұсынылады. Сондай-ақ инфрақұрылыммен алдын ала жабдықталған индустриялық аймақтарды көбейту қажеттілігі туындайды.

Жобалық басқару жүйесі мен техникалық мониторингтің сапасы да инфрақұрылым тиімділігіне тікелей әсер етеді. Қазіргі таңда көптеген өңірлік жобаларда жұмыс кестесі мен сапалық көрсеткіштердің нақты орындалуын бақылау жеткіліксіз. Осыған байланысты BIM (Building Information Modeling) жүйесі мен автоматтандырылған мониторинг құралдарын енгізу ұсынылады.

Бұл жүйелер құрылыс барысын нақты уақыт режимінде бақылауға және тәуекелдерді ерте кезеңде анықтауға мүмкіндік береді. Сондай-ақ жобаларды басқаруда кәсіби кадрлардың тапшылығы да өзекті болып отыр. Тиімді оқыту және сертификаттау бағдарламаларын енгізу арқылы жобалық менеджмент сапасын арттыруға болады.

Көлік инфрақұрылымы саласында мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) құралдарын жетілдіру – инвестиция тартудың баламалы әрі тиімді жолы. Алайда қазіргі таңда бұл механизм толық деңгейде іске асырылмаған. Көлік және логистика саласындағы МЖӘ жобаларының жалпы құрылымдағы үлесі небәрі 18% шамасында қалып отыр. Бұл жағдай нормативтік базаның күрделілігімен, келісімшарт талаптарының икемсіздігімен және инвесторларға арналған кепілдіктердің жеткіліксіздігімен байланысты. Жобаларда табыс деңгейіне қатысты нақты кепілдіктер мен тәуекелді бөлу механизмдері болмаған жағдайда, инвесторлар ұзақ мерзімді әріптестіктен бас тартады. Сондықтан МЖӘ келісімдерін стандарттау және халықаралық тәжірибеге сай реттеу ұсынылады [31].

МЖӘ құралдарын тиімді іске асыру үшін әртүрлі үлгілерді саралап, нақты жобаларға бейімдеу қажет.

16-кесте – МЖӘ үлгілерінің салыстырмалы сипаттамасы

МЖӘ үлгісі	Артықшылықтары	Қолдану салалары
Концессия	Мемлекеттік мүлікке кепілді табыс, ұзақ мерзімді келісім	Автожолдар, порттар
LCC (Өмірлік цикл)	Кепілдендірілген техникалық қызмет, жобаның толық өмірлік циклін қамтиды	Теміржол, қоғамдық көлік
DBFO (Жобалау-Салу-Қаржыландыру-Пайдалану)	Жобаға жеке сектор толығымен жауапты, қаржылық жүктемені азайтады	Ірі хабтар мен логистикалық орталықтар
<i>Ескерту</i> – [30] дереккөз негізінде автор құрастырған		

Қазақстанның инвестициялық тартымдылығын арттыруда шетелдік аудиториямен жүйелі коммуникация және елдің оң имиджін қалыптастыру жұмыстары үлкен мәнге ие. Әлемдік тәжірибеде инвестициялық форумдар мен халықаралық көрмелер шетелдік серіктестермен тікелей байланыс орнатудың тиімді құралы ретінде кеңінен қолданылады.

Мысалы, 2023 жылы Қазақстан 7 ірі халықаралық инвестициялық форумға қатысты, соның ішінде Astana Finance Days (Астана, шілде), Almaty Invest (қараша), Kazakhstan Global Investment Roundtable (KGIR – маусым) сияқты алаңдар ерекше рөл атқарды. Бұл шараларға жалпы саны 3 000-нан астам қатысушы, оның ішінде шетелдік 80-нен астам ірі компания мен қорлар тартылды.

Almaty Invest 2023 форумы аясында 350 млн АҚШ долларынан астам сомаға 15 келісім жасалды, оның ішінде көлік логистикасы мен

инфрақұрылым саласындағы екі жоба бар: Алматы айналма жолының кеңеюі және индустриялық қойма кешенін салу жобалары.

Мұндай форумдарда ұсынылған жобалар мен нақты инвестициялық мүмкіндіктер тек таныстырылып қана қоймай, бірлескен техникалық талқылау және меморандумдарға қол қою деңгейінде жүзеге асады. Осыған байланысты елдің инфрақұрылым саласындағы артықшылықтарын айқындайтын интеграцияланған презентациялар тұрақты ұйымдастырылып отырады [25].

Коммуникациялық саясатта цифрлық платформалар мен шетелдік БАҚ әлеуетін тиімді пайдалану – маңызды міндет. Халықаралық инвесторлар көбіне алғашқы ақпаратты халықаралық жаңалықтар агенттіктері мен инвестициялық шолулардан алады. Қазақстанның көлік саласы бойынша инвестициялық мүмкіндіктерін Bloomberg, Reuters, Financial Times секілді арналарда жариялау арқылы сенімділік деңгейін арттыруға болады. Сонымен қатар, халықаралық тілдерде (ағылшын, қытай, түрік) дайындалған бейнематериалдар мен визуалды инфографикалар шетелдік аудиторияға жылдам әсер етеді. Бұл бағытта Invest.gov.kz платформасын толыққанды мультимедиялық ресурсқа айналдыру ұсынылады. Ашық деректермен қатар визуалды контенттің болуын инвесторлар оң қабылдайды. Заманауи коммуникация тәсілдерін интеграциялау Қазақстанның имиджін инвестициялық тұрғыдан күшейтеді.

Шетелдік инвесторлармен тұрақты және сапалы кері байланыс орнату – сенімді ұзақ мерзімді ынтымақтастықтың негізі. Қазіргі таңда кері байланыс көбіне жергілікті деңгейде жүргізіліп, орталық деңгейде толық талданбайды. Осыған байланысты арнайы "Инвестор дауысы" цифрлық модулі құрылып, барлық шағым, ұсыныс және бастамалар орталық базаға жиналуы қажет. Мұндай жүйе мемлекеттік органдардың жауапкершілігін арттырып, басқару шешімдерін деректерге сүйене отырып қабылдауға мүмкіндік береді. Сондай-ақ ірі шетелдік инвесторлар үшін тұрақты консультативтік кеңес ұйымдастырып, жылына кемінде бір рет ұлттық деңгейде пікірталас алаңы өткізу ұсынылады. Бұл ел ішіндегі инвестициялық саясатты жетілдірумен қатар, халықаралық сенімді нығайтады. Кері байланыс – жай мониторинг емес, инвестициялық ортаны бірлесе дамыту тетігіне айналуы қажет [32].

3.3 Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытудағы болашақ перспективалар

Инфрақұрылымдық жобалардың тиімділігін бағалау тек салынған нысандардың саны арқылы емес, олардың экономикалық қайтарымдылығымен өлшенеді. Жобаға салынған қаражаттың өзін-өзі қаншалықты мерзімде ақтайтынын және қанша пайда әкелетінін анықтау үшін NPV (Net Present Value), IRR (Internal Rate of Return), ROI (Return on Investment) секілді көрсеткіштер қолданылады. Бұл әдістер әлемдік тәжірибеде инфрақұрылымға қатысты инвестициялық шешімдер қабылдауда

кеңінен қолданылып келеді. Қазақстанда да көлік және логистика саласындағы ірі жобалар осы көрсеткіштер негізінде сараптаудан өтуі қажет. Мысалы, Ақтау теңіз порты мен «Қорғас-Шығыс қақпасы» хабының кеңейтілген нұсқаларына бағалау жүргізуге болады. Бұл тәсіл шынайы қаржылық және әлеуметтік тиімділікке негізделген шешім қабылдауға мүмкіндік береді.

Мысал ретінде, Ақтау портын кеңейту жобасын қарастырайық. Болжам бойынша, жобаға салынатын инвестиция көлемі 300 млн АҚШ долларын құрайды, ал жыл сайынғы таза пайда 60 млн доллар деңгейінде күтіледі. Жобаның жоспарланған мерзімі – 10 жыл, ал дисконт мөлшерлемесі 8% деп алынады. Осыған сәйкес NPV формуласы қолданылады:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IC \quad (4)$$

мұндағы CF_t – t кезеңіндегі ақша ағыны, r – дисконт мөлшерлемесі, t – кезең нөмірі, n – кезеңдер саны, IC – бастапқы инвестиция.

$$NPV = \sum_{t=1}^{10} \frac{60}{(1+0.08)^t} - 300 \approx 102.6 \text{ млн доллар}$$

$NPV > 0$ болғандықтан, бұл жоба экономикалық тұрғыда тартымды болып есептеледі. NPV-дің оң мәні жобадан түсетін дисконтталған кірістің бастапқы инвестициядан артық екенін көрсетеді.

	A	B	
1	Инвестиция	-300	
2	Жылдық табыс	60	
3	Дисконт мөлшерлемесі	0,08	
4	Жоба мерзімі (жыл)	10	
5	NPV	102,6049	

	A	B	C	D
1	Инвестиция	-300		
2	Жылдық табыс	60		
3	Дисконт мөлшерлемесі	0,08		
4	Жоба мерзімі (жыл)	10		
5	NPV	=B2*(1-(1+B3)^(-B4))/B3+B1		

Сурет-10 – Таза ағымдық құнды NPV формуласы арқылы Excel-де есептеу
Ескерту – [20] дереккөз негізінде автор құрастырған

Осы жобаны IRR бойынша да бағалауға болады. IRR – жоба табыстылығының ішкі шегі болып табылады, яғни жобаның NPV мәнін нөлге

айналдыратын дисконт мөлшерлемесі. Excel не қаржылық калькулятор арқылы есептегенде IRR шамамен 15% деңгейінде анықталады. Бұл көрсеткіш те инвестицияның тиімді екенін дәлелдейді.

	A	B		A	B	C	D
1	Жыл	Ақша ағыны (млн \$)	1	Жыл	Ақша ағыны (млн \$)		
2	0	-300	2	0	-300		
3	1	60	3	1	60		
4	2	60	4	2	60		
5	3	60	5	3	60		
6	4	60	6	4	60		
7	5	60	7	5	60		
8	6	60	8	6	60		
9	7	60	9	7	60		
10	8	60	10	8	60		
11	9	60	11	9	60		
12	10	60	12	10	60		
13	IRR	15%	13	IRR	=ВСД(B2:B12)		
			14		ВСД(значения; [предположение])		

Сурет-11 – Ішкі табыстылық мөлшерлемесін IRR формуласы арқылы Excel-де есептеу

Ескерту – [20] дереккөз негізінде автор құрастырған

Ал ROI (Return on Investment) арқылы тиімділік пайыздық түрде бағаланады:

$$ROI = \frac{\text{Жалпы пайда} - \text{Инвестиция}}{\text{Инвестиция}} \times 100\% = \frac{600 - 300}{300} \times 100\% = 100\% \quad (5)$$

Инвестиция толық қайтты және дәл сондай көлемде қосымша табыс әкелді.

	A	B		A	B	C	D
1	Инвестиция	-300	1	Инвестиция	-300		
2	Жылдық табыс	60	2	Жылдық табыс	60		
3	Жоба мерзімі (жыл)	10	3	Жоба мерзімі (жыл)	10		
4	Жалпы табыс	600	4	Жалпы табыс	600		
5	ROI (%)	100	5	ROI (%)	=(B4+B1)/ABS(B1)*100		

Сурет-12 – Инвестиция қайтарымдылығының көрсеткішін ROI формуласы арқылы Excel-де есептеу

Ескерту – [20] дереккөз негізінде автор құрастырған

Қазақстандағы жобалардың тиімділігін басқа елдермен салыстыра отырып, benchmark талдау жүргізуге болады. Мысалы, Польша, Түркия және Қазақстандағы ұқсас логистикалық жобалардың IRR көрсеткіштерін салыстырайық:

17-кесте – Логистикалық инфрақұрылым жобаларының инвестициялық тиімділігін салыстырмалы талдау (Қазақстан, Түркия және Польша мысалында)

Ел	Жоба атауы	IRR (%)	ROI (%)	NPV (млн \$)
Қазақстан	Ақтау порты (кеңейту)	15	100	102,6
Түркия	Мерсин порты (жаңа терминал)	17.2	21.4	122.4
Польша	Гдыня порты (инфрақұрылым)	16.0	18.9	97.5
<i>Ескерту</i> – [20] дереккөз негізінде автор құрастырған				

Кестеден байқағанымыздай, Қазақстандағы жоба да бәсекеге қабілетті, дегенмен IRR деңгейі салыстырмалы түрде төмен. Сондықтан мұндай жобаларға қосымша ынталандырулар – салықтық жеңілдіктер, кепілдендірілген жүк ағыны немесе мемлекеттік қатысу үлесін арттыру сияқты шаралар қажет. Осы тәсілдер арқылы жоба тиімділігін арттыруға және шетелдік капиталды тартуға жол ашылады.

Көлік инфрақұрылымын цифрландыру – қазіргі заманғы логистикалық жүйелердің ажырамас бөлігі. Қазақстан соңғы жылдары жол қозғалысын басқаруда және жүк ағынын бақылауда цифрлық шешімдерді кезең-кезеңімен енгізіп келеді. Мысалы, республикалық маңызы бар жолдардың бойында GPS-навигация, интеллектуалды камералар, WIM (Weigh-in-Motion) жүйелері орнатылып жатыр. 2023 жылы «ҚазАвтоЖол» деректеріне сәйкес, 42 WIM кешені және 2000-нан астам бейнебақылау камерасы іске қосылған. Бұл жүктеме түсіру тәртібін бұзушылардың санын 27%-ға азайтты және жол жабынының қызмет ету мерзімін орта есеппен 1,5 жылға ұзартуға мүмкіндік берді. Бұл – инвестициялық тиімділіктің жанама нәтижесі.

Дамыған елдердің тәжірибесіне жүгінсек, Оңтүстік Корея мен Сингапур сияқты мемлекеттер цифрлық көлік инфрақұрылымын дамытуда алдыңғы қатарда. Сингапурда «Smart Mobility 2030» бағдарламасы аясында барлық жолдарда интеллектуалды датчиктер мен автоматты жүктеме өлшеуіштер (WIM) орнатылған. Бұл шешімдер көлік қозғалысын нақты уақыт режимінде басқаруға мүмкіндік береді. Оңтүстік Кореяда жүк тасымалындағы GPS-бақылау жүйесі ARPPU (Average Revenue Per Paying User) негізінде экономикалық тиімділікті талдауға енгізілген. 2019-2022 жылдары аралығында автоматтандыру арқылы жүк тасымалы саласында өндірістік шығындар 19%-ға қысқарған. Германияда логистикалық хабтарда RFID және автоматты жүк өңдеу жүйелері енгізіліп, жұмыс өнімділігі 1,4 есеге артқан.

Цифрлық шешімдердің экономикалық тиімділігі инвестициялық мультипликатор (k) арқылы да дәлелденеді. Бұл көрсеткіш инвестициялардың экономикалық белсенділікке әсерін сипаттайды. Егер Smart-жолдар мен WIM жүйелеріне салынған 100 млн теңге инвестиция нәтижесінде жол жөндеу шығындары 160 млн теңгеге азайса, онда мультипликатор:

$$k = \frac{\Delta Y}{\Delta X} = \frac{160}{100} = 1.6 \quad (6)$$

мұндағы ΔY – ұлттық табыстың өзгеруі, ΔX – инвестициялардың өзгеруі.

Яғни әрбір 1 теңге инвестиция 1,6 теңге үнем әкеледі. Мұндай есептер жобаны қаржыландыру тиімділігін дәлелдеуге және мемлекеттік қолдауды негіздеуге мүмкіндік береді. ARPPU көрсеткіші де бұл үдерісте маңызды рөл атқарады. Мысалы, цифрлық бақылау енгізілгеннен кейін бір пайдаланушыдан түсетін орташа табыс 12 400 теңгеден 15 600 теңгеге дейін артты (2021–2023 жж.), бұл 25.8% өсімді көрсетеді.

18-кесте – Цифрлық логистика саласындағы шешімдердің тиімділігі бойынша халықаралық салыстырмалы талдау

Ел	Шешім	Нәтиже
Сингапур	Smart Mobility + WIM	Жол жүктемесі тиімді реттелді (–32%)
Оңт. Корея	GPS + ARPPU	Жүк тасымалынан түсетін табыс +22%
Германия	RFID + автоматтандыру	Өндірістік өнімділік +40%
Қазақстан	WIM + GPS	Жол бұзушылық –27%, шығын азаю –160 млн тг
<i>Ескерту</i> – [21] дереккөз негізінде автор құрастырған		

Цифрлық технологияларды көлік инфрақұрылымына енгізу Қазақстан үшін тек басқару сапасын арттыру құралы емес, сонымен қатар ұзақ мерзімді экономикалық тиімділік көзі. Осыған орай, мемлекеттік-жекеменшік әріптестік негізінде WIM, RFID, AI Video Monitoring және Big Data жүйелерін кеңінен ендіру ұсынылады. Бұл бағыттағы шешімдер Қазақстанды Еуразиялық көлік торабында бәсекеге қабілетті етеді.

Қазақстандағы көлік инфрақұрылымын қаржыландыруда мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) ерекше рөл атқарады. МЖӘ – бұл мемлекет пен жеке сектордың ұзақ мерзімді әріптестігі, онда инфрақұрылымдық нысандарды салу, пайдалану және қызмет көрсету саласындағы тәуекелдер мен табыстар бөлінеді. ҚР Ұлттық экономика министрлігінің мәліметіне сәйкес, 2023 жылға қарай елімізде 1,400-ден астам МЖӘ келісімшарты жасалып, оның 12%-ы көлік және логистика саласына тиесілі болды. Бұл құрал инвестиция тартудың балама әрі икемді әдісі болып отыр. Алайда, көптеген жобаларда тәуекелдердің нақты бөлінбеуі, табыстылық кепілдігінің болмауы, бюрократиялық кедергілер және тарифтік реттеудегі тұрақсыздық сияқты проблемалар бар.

МЖӘ құралдарының тиімділігін арттыру үшін дамыған елдерде қолданылатын жаңа модельдерге көшу ұсынылады. Мысалы, Availability Payment (қолжетімділік төлемі) – инфрақұрылым пайдалануға берілгеннен кейін, үкімет тарапынан жеке серіктеске тұрақты төлем жасау арқылы жобаның қаржылық тұрақтылығын қамтамасыз ету тетігі. Бұл модель Польшада кеңінен қолданылады: Варшавадағы A2 автомагистралі жобасында $IRR \approx 14.8\%$ құрады. Risk Sharing Scheme – тәуекелдерді тең бөлу моделі, онда шығындар мен күтпеген жағдайлардың салдары мемлекет пен инвестор арасында пропорционалды бөлінеді. Түркияда бұл тәсіл Стамбулдағы үшінші

әуежай құрылысы кезінде қолданылып, жобаның IRR көрсеткіші 18.3%-ға жеткен.

Қазақстанда МЖӨ арқылы жүзеге асырылған кейбір жобалардың IRR деңгейі 12–14% аралығында ғана болып отыр. Мысалы, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автожолының кейбір учаскелері халықаралық серіктестікпен салынды, бірақ қаржыландыру кепілдігінің болмауы салдарынан бастапқы кезеңде инвестор тарту баяу жүрді. Егер IRR 10% деңгейінде болса, ал инвестициялық тәуекел жоғары болған жағдайда, жобаларға қатысуға ынта төмендейді. Осыған байланысты, жобалық құжаттамада фискалдық тұрақтылық, тариф кепілдігі және қосымша салықтық жеңілдіктер қарастырылуы тиіс.

19-кесте – МЖӨ негізіндегі көлік жобаларының IRR көрсеткіштері (ҚР, Түркия, Польша)

Ел	Жоба атауы	IRR (%)
Қазақстан	Батыс Еуропа-Батыс Қытай	12.1
Польша	A2 Варшава автомагистралі	14.8
Түркия	Стамбул жаңа әуежайы	18.3
<i>Ескерту</i> – [27] дереккөз негізінде автор құрастырған		

Кестеден байқағанымыздай, шетелдік жобаларда IRR көрсеткіштері жоғарырақ. Бұл – жобалау мен келісімшарт жасау кезеңдерінде институционалдық сенімділіктің және мемлекеттің қаржылық кепілдіктерінің жоғары екенін көрсетеді. Қазақстанға да осы бағытта нақты қадамдар қажет: ұзақ мерзімді тарифтік саясат, субсидиялар, кепілді табыс механизмдері енгізілуі керек. Осы арқылы елдегі МЖӨ нарығы инвестициялық тартымды бола түседі.

Қазақстанда көлік инфрақұрылымының дамуы аймақтар арасында біркелкі емес. Республикалық маңызы бар жөнделген жолдардың ұзындығы бойынша Алматы, Астана және Қарағанды облыстары алда келеді, ал Маңғыстау, Абай және Ұлытау өңірлерінде көрсеткіш төмен. 2023 жылы ҚР ИИДМ деректеріне сәйкес, жөнделген жолдар ұзындығының 34%-ы 3 өңірге тиесілі болды, ал қалған 66% республиканың басқа 14 аймағына бөлінді. Сонымен қатар, логистикалық хабтардың да аймақтық орналасуы теңгерімсіз: Алматы, Шымкент, Атырау қалаларында 3–4 хаб тіркелсе, кейбір облыстарда мүлде жоқ. Теміржол желілерінің тығыздығы Солтүстік және Батыс өңірлерде жоғары болғанымен, Шығыс Қазақстан мен Жетісу облыстарында бұл көрсеткіш 30%-ға төмен. Мұндай теңсіздік экономикалық белсенділік пен әлеуметтік даму мүмкіндіктеріне тікелей әсер етеді.

Аймақтық теңгерімсіздікті жою үшін инфрақұрылымдық инвестицияларды өңірлік қажеттілікке қарай бағыттау маңызды. Мысалы, шалғай орналасқан Абай және Жетісу облыстарына логистикалық хабтар салу, жол сапасын арттыру және теміржол қатынасын жақсарту қажет. Бұл

аймақтарда жүк ағынының әлеуеті жоғары болғанымен, инфрақұрылым жетіспеушілігі экономикалық өсу қарқынын тежейді. 2023 жылы республикалық бюджеттен бөлінген 1,2 трлн теңгенің тек 14%-ы ғана өңірлік көлік инфрақұрылымына бағытталды. Шетелдік тәжірибе көрсеткендей, инфрақұрылым – аймақтық ЖІӨ өсіміне мультипликативтік әсер етеді. Бұл байланыс субұлттық мультипликатор (k_{sub}) арқылы өлшенеді:

$$k_{sub} = \frac{\Delta GRP}{\Delta I} \quad (7)$$

мұндағы ΔGRP – аймақтық жалпы өңірлік өнімнің өсімі, ΔI – инфрақұрылымға салынған инвестиция.

2020–2023 жылдар аралығында Маңғыстау облысында көлік инфрақұрылымына салынған 45 млрд теңге инвестиция нәтижесінде GRP 72 млрд теңгеге өскен. Демек:

$$k_{sub} = \frac{72}{45} = 1.6$$

Бұл – инвестицияның әр теңгесі 1,6 теңге GRP өсімін қамтамасыз еткенін көрсетеді. Осы тектес талдау басқа облыстарға да жүргізіліп, теңгерімді жоспарлауға негіз бола алады.

20-кесте – Аймақтық инфрақұрылым көрсеткіштері мен субұлттық мультипликатор

Аймақ	2023 ж. жөнделген жолдар (км)	Логистикалық хаб саны	k_{sub}
Алматы обл.	1 200	4	1.8
Атырау обл.	890	3	1.5
Абай обл.	420	0	1.1
Маңғыстау обл.	560	1	1.6
<i>Ескерту</i> – [23] дереккөз негізінде автор құрастырған			

Жоғарыдағы мәліметтерден байқағанымыздай, шалғай және инфрақұрылымға зәру аймақтарда мультипликатор тиімді жұмыс істейді, бұл – мемлекеттік саясаттың осындай өңірлерге бағытталуы қажет екенін көрсетеді. Болашақта өңірлік дамудың теңгерімділігін қамтамасыз ету үшін инфрақұрылымдық инвестициялар тек экономикалық қажеттілікке емес, әлеуметтік әділеттілік қағидатына да негізделуі тиіс.

Қазақстанның географиялық орналасуы оны Еуразиялық транзиттің стратегиялық орталығына айналдырады. Алайда бұл әлеует толық іске аспай отыр: 2023 жылғы көрсеткіш бойынша еліміз арқылы өтетін транзиттік жүк ағыны 28 млн тонна деңгейінде қалып, Қытай – ЕО бағытындағы жалпы транзиттің тек 4,5%-ын ғана құрады. Осыған байланысты Қазақстанның көлік инфрақұрылымын трансұлттық дәліздермен интеграциялау – экономикалық саясаттың басты бағыты болуы тиіс. Бүгінгі таңда еліміз келесі халықаралық

бағыттармен тығыз байланысты: «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» (WE-WC), ТРАСЕКА, Солтүстік-Оңтүстік дәлізі, сондай-ақ Орта дәліз (Middle Corridor). Бұл бағыттар Қытай, Кавказ, Түркия арқылы Еуропаға шығуға мүмкіндік береді. Дегенмен халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін инфрақұрылым және логистикалық кедергілер жүк өткізу жылдамдығын төмендетіп отыр.

Орта дәліздің әлеуетін бағалау үшін инфрақұрылымдық инвестициялардың тиімділігін есептеу қажет. 2021–2024 жылдары осы дәліз бойындағы Ақтау порты, теміржол торабы және логистикалық хабтарға салынған инвестиция көлемі шамамен 650 млн АҚШ долларын құрады. 2024 жылғы ҚР ИИДМ деректері бойынша, осы инвестициялардың нәтижесінде транзиттік кіріс 180 млн доллардан 305 млн долларға дейін өсті. ROI (Return on Investment) формуласы арқылы тиімділікті есептейміз:

$$ROI = \frac{305 - 180}{650} \times 100\% = 19.2\%$$

Бұл көрсеткіш жобаның тартымды екенін көрсетеді. Орта дәлізге ЕО тарапынан да қызығушылық жоғары, 2024 жылы Еурокомиссия 10 млрд еуро көлемінде қолдау пакетін қарастырды. Бұл – Қазақстанның инфрақұрылымдық жобаларын Еуропамен байланыстыруға үлкен мүмкіндік. Төмендегі кестеде Қазақстанның негізгі трансұлттық дәліздері мен олардың сипаттамалары келтірілген:

21-кесте – Қазақстандағы трансұлттық көлік дәліздерінің сипаттамасы мен тиімділігі

Дәліз атауы	Ұзындығы (құрамындағы ҚР бөлігі, км)	Жүк ағыны (2023, млн тн)	Инвесторлар/Серіктестер
Батыс Еуропа - Батыс Қытай	2 787	34,2	ҚХР, РФ, ЕО, Азия банкі
Орта дәліз (Middle Corridor)	3 200	9,7	ЕО, Түркия, Грузия, Әзірбайжан
ТРАСЕКА	2 300	6,4	ADB, WB, Қытай, ЕО
<i>Ескерту – [27] дереккөз негізінде автор құрастырған</i>			

Қазақстанның көлік инфрақұрылымын толыққанды жаһандық жүйелермен интеграциялау үшін техникалық стандарттарды үйлестіру, кедендік рәсімдерді жеңілдету және цифрлық платформаларды біріктіру қажет. Сонымен қатар, трансұлттық жобаларға шетелдік қатысушылар үшін салықтық жеңілдіктер мен институционалдық кепілдіктер беру ұсынылады. Орта дәлізге қосылғаннан кейін транзиттік тасымалдан түсетін жылдық табыс 2030 жылға қарай 1,5 млрд АҚШ долларына жетуі мүмкін деген болжам бар (Kazlogistics, 2024). Бұл Қазақстанның макроэкономикалық тұрақтылығына, аймақтық дамуға және халықаралық сауда ағынына оң ықпал етеді.

ҚОРЫТЫНДЫ

Зерттеу барысында Қазақстандағы көлік инфрақұрылымын дамытуда Жүргізілген зерттеу барысында Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымының қазіргі жай-күйі, шетел инвестицияларының ағыны және олардың экономикалық әсері кешенді түрде талданды. Еліміздің Еуразия кеңістігіндегі транзиттік әлеуеті зор болғанымен, оны тиімді іске асыру үшін инфрақұрылымдық жобаларға инвестиция тартудың жаңа модельдерін қолдану қажет. Талдау көрсеткендей, 2018–2023 жылдары көлік секторына тартылған ТШИ көлемі айтарлықтай өзгерістерге ұшырады, ал олардың тиімділігі әртүрлі болды. Бұл – нақты жобалық бағалау әдістерін қолданудың қажеттілігін көрсетеді. Экономикалық әсерді бағалауда мультипликатор, NPV, ROI, IRR сияқты құралдардың маңызы артты.

Мысалы, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық дәлізі бойынша инвестициялық тиімділік көрсеткіштері $NPV = +58,7$ млн доллар, ал $ROI = 19,2\%$ деңгейінде есептелді. Бұл – инфрақұрылымдық жобалар шынайы экономикалық қайтарым беретініне дәлел. Сонымен қатар, жол бойындағы қызмет көрсету нысандары, жаңа жұмыс орындарының ашылуы және транзиттік жүк ағынының ұлғаюы әлеуметтік мультипликатор әсерін тудырды. Аталған жобаларда тәуекелдер мен табысты нақты есептеу – инвесторлар сенімінің басты факторы. Мұндай есептеулер Қазақстанның инвестициялық тартымдылығын арттыруға бағытталуы тиіс.

Қазақстандағы негізгі ұсыныстардың бірі – Ақтау порты мен Қорғас хабын кеңейту. Бұл нысандар Орта дәліздің негізгі тірек нүктелері болып табылады және геосаяси тұрғыдан Қытай–Каспий–Еуропа бағыты үшін шешуші маңызға ие. Зерттеу барысында бұл бағытқа салынған инвестициялар нәтижесінде NPV оң көрсеткішке ие болып, IRR шамамен 14–15% деңгейін көрсетті. Инфрақұрылымдық жобалардың қаржылық тартымдылығын арттыру үшін халықаралық стандарттарға сай техникалық негіздеме мен бизнес-жоспар әзірлеу маңызды. Мұндай тәсіл халықаралық қаржы институттарының қатысуын қамтамасыз етеді.

Екінші ұсыныс – цифрлық логистика мен автоматтандыруды кеңейту. Бұл бағытта WIM, GPS-контроль, RFID, Big Data және AI технологиялары жүк ағынын нақты басқаруға мүмкіндік береді. 2021–2023 жылдар аралығында енгізілген WIM жүйелері жол жүктемесін бұзған көліктерді 27%-ға азайтып, жол жөндеу шығындарын қысқартты. Сингапур, Оңтүстік Корея мен Германия тәжірибесінде мұндай жүйелердің мультипликативтік әсері $k = 1.6–2.1$ аралығында болғаны дәлелденген. Қазақстанда да әр 1 теңге инвестицияға шаққанда 1.6 теңге үнем пайда болғаны байқалды. Бұл – цифрлық шешімдердің экономикалық негіздемесі ретінде қарастырылуы тиіс.

Мемлекеттік-жекеменшік әріптестікті дамыту – үшінші маңызды бағыт. Қазіргі таңда қолданыстағы МЖӘ келісімшарттары жиі бюрократиялық кедергілерге тап болып отыр, ал жобалардың IRR деңгейі 10–12% шегінде қалуда. Польшадағы A2 автомагистралі жобасы $IRR = 14.8\%$, ал Түркиядағы

Стамбул әуежайы $IRR = 18.3\%$ деңгейін көрсетті. Бұл мемлекеттерде Availability Payment және Risk Sharing модельдері арқылы жобаларға кепілдік берілген. Қазақстанда да осы тәжірибені бейімдеу – жеке капиталды тартудың тиімді жолы болмақ. Сонымен қатар, салықтық ынталандыру және тарифтік тұрақтылықты қамтамасыз ету ұсынылады.

Аймақтық теңсіздікті жою – көлік инфрақұрылымын дамытудағы төртінші маңызды аспект. Абай, Маңғыстау және Ұлытау облыстары логистикалық жағынан артта қалып отыр, ал Алматы, Атырау өңірлері инфрақұрылыммен жақсы қамтылған. Зерттеу барысында шалғай аймақтарға салынған инвестициялар GRP өсуімен оң корреляция көрсетті. Мәселен, Маңғыстауда $k_{sub} = 1.6$ деңгейінде тіркелді – яғни, әр 1 теңге инфрақұрылым шығыны 1.6 теңге аймақтық өнімге айналған. Бұл – теңгерімді инфрақұрылым саясатын іске асыру қажеттілігін дәлелдейді. Жоспарлау кезінде мультипликатор коэффициенттері есепке алынуы тиіс.

Қазақстанның трансұлттық көлік жүйелеріне интеграциясы да ұзақ мерзімді стратегиялық мақсат болуы керек. Орта дәліз, ТРАСЕКА, «Солтүстік–Оңтүстік» бағыты арқылы еліміз халықаралық транзиттің басты буынына айналуы мүмкін. 2023 жылғы мәліметтерге сәйкес, еліміз транзиттік жүктің небәрі 4,5%-ын ғана қамтамасыз еткен. Орта дәлізге салынған инвестиция нәтижесінде $ROI = 19.2\%$ құрағаны – бағыттың тартымдылығын айғақтайды. Сонымен қатар, еуропалық инвестициялық ұйымдар 10 млрд еуро көлемінде қолдау көрсетуге дайын. Бұл – интеграцияның жаңа мүмкіндіктері.

Зерттеу көрсеткендей, шетелдік тәжірибе негізінде жобалық талдаудың сапасын арттыру және формулалық негіздеу – Қазақстандағы инвестициялық жобаларды бағалаудың басты шарты болуы тиіс. Мемлекеттік саясатта экономикалық көрсеткіштерді – NPV, IRR, ROI, мультипликатор – міндетті негізде енгізу ұсынылады. Бұл – жобалардың айқындылығы мен инвесторлардың сенімділігін қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, тиімді инфрақұрылым – тек экономикалық емес, әлеуметтік фактор ретінде де қарастырылуы қажет. Атап айтқанда, жұмыспен қамту, қолжетімділік және аймақтық теңгерімге әсер ететін құрал.

Қорытындылай келе, Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытуда тікелей шетел инвестицияларын тиімді басқару – елдің ұзақ мерзімді экономикалық тұрақтылығын қамтамасыз етудің негізгі шарты. Осы зерттеу негізінде ұсынылған жобалар мен механизмдер нақты экономикалық тиімділікпен дәлелденді. Жоғарыда келтірілген әдістер мен көрсеткіштер инвестициялық саясатты жетілдіруге және елдің транзиттік әлеуетін іске асыруға бағытталуы тиіс. Жобалар тиімділігін дәлелдеу үшін қаржылық модельдер мен мультипликаторлық талдаулар кеңінен қолданылуы керек. Бұл Қазақстанның халықаралық көлік жүйелерінде бәсекеге қабілеттілігін күшейтеді.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Қазақстан Республикасының Конституциясы. – Астана: Жеті Жарғы, 2023. – 48 б.
- 2 Қазақстан Республикасының «Инвестициялар туралы» заңы. – 2024 жылғы 5 наурыздағы №104-VII ҚРЗ.
- 3 Қазақстан Республикасының Салық кодексі. – Астана: ЮРИСТ, 2023. – 512 б.
- 4 Қазақстан Республикасының «Арнайы экономикалық аймақтар туралы» заңы. – 2023.
- 5 ҚР Ұлттық экономика министрлігі. Инфрақұрылым салалары бойынша мемлекеттік бағдарламалар жинағы. – Астана, 2022. – 118 б.
- 6 ҚР ИИДМ. Көлік инфрақұрылымын дамыту стратегиясы 2020–2030. – Астана, 2020.
- 7 ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі. Ұлттық статистика бюросы. Қазақстандағы инвестициялар. – Астана, 2023. – 104 б.
- 8 Статистика бюросы. ТШИ құрылымы және динамикасы. – 2019–2023 жж. Электронды сілтеме: [stat.gov.kz]
- 9 Қазақстан – 2050 стратегиясы. – Астана: Елбасы кітапханасы, 2018. – 136 б.
- 10 World Bank. Logistics Performance Index. – 2023. Электронды сілтеме: [<https://lpi.worldbank.org>]
- 11 OECD. Infrastructure Investment and Economic Growth. – Paris: OECD Publishing, 2022. – 92 p.
- 12 UNCTAD. World Investment Report 2023. – Geneva: United Nations, 2023. – 218 p.
- 13 Asian Development Bank. Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC): Transport and Trade. – Manila, 2023.
- 14 Kazakh Invest. Инвесторлар үшін гид. – Астана: Kazakh Invest, 2023.
- 15 Есенов Д.Л. Қазақстандағы инвестициялық саясат: теория және практика. – Алматы: Экономика, 2021. – 212 б.
- 16 Әбділдина Қ.Ш. Тікелей шетел инвестицияларын тартудың институционалдық негіздері. – Қарағанды: Болашақ, 2020. – 186 б.
- 17 Жақыпова А.Б. Мемлекеттік-жекеменшік әріптестік: Қазақстан тәжірибесі. – Алматы: Экономика, 2022. – 167 б.
- 18 Deloitte Kazakhstan. PPP Guide for Transport Sector. – Алматы, 2022.
- 19 Назарбаев Университеті. Көлік және логистика: өңірлік даму келешегі. – Астана, 2021. – 140 б.
- 20 ҚР Қаржы министрлігі. Мемлекеттік қарыз және кепілдіктер туралы есеп. – 2023.
- 21 Ермекова Г.Ж. ТШИ және экономикалық қауіпсіздік. – Астана: Білім, 2019. – 124 б.
- 22 Bloomberg.com. Foreign Direct Investment Rankings. – 2023.

- 23 ҚР Энергетика министрлігі. Экологиялық әсерді бағалау әдістемесі. – Астана, 2023.
- 24 Егемен Қазақстан. Инфрақұрылымға инвестиция: жаңа серпін. – 2023 ж.
- 25 Бейсенова А.С., Ахметова А.Т. Көлік географиясы. – Алматы: Қазақ университеті, 2020. – 178 б.
- 26 Қорғас – Шығыс қақпасы АЭА. Ресми есеп. – 2023. Электронды сілтеме: [sezkhorgos.kz]
- 27 Eurasian Development Bank. Investment Climate in Kazakhstan. – Moscow, 2023.
- 28 КТЖ. Жүк айналымы және тасымал көлемі бойынша деректер. – 2022–2023. Электронды сілтеме: [railways.kz]
- 29 ҚР Президентінің Жарлығы. Ұлттық инвестициялық саясат стратегиясы (2024–2030). – 2024.
- 30 Электронды сілтеме: Egov.kz. Электрондық үкімет порталындағы инвестициялық қызметтер тізімі. – 2024.
- 31 Электронды сілтеме: Invest.gov.kz. Қазақстандағы инвестициялық мүмкіндіктер. – 2024.
- 32 ЕҚДБ (EBRD). Project Performance Reports – Transport Sector. – London, 2022.