

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

Рыскул Іңкәр Жарқынқызы, Умиртаева Анель Сырымқызы

Халықаралық көлік дәліздері: Орталық Азия елдері үшін жаһандық
бәсекелестік жағдайындағы рөлі мен перспективалары

ДИПЛОМДЫҚ ЖОБА

6В11301 - Көлік қызметтері

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

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

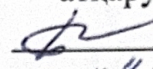
Көлік инженериясы және логистика мектебі

«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

ҚОРҒАУҒА ЖІБЕРІЛДІ

«Логистика» білім беру
бағдарламасының
басшысы міндетін

атқарушы, т.ғ.к., доцент

 Бектилезов А.Ю.
« 4 » 06 2025 ж.

ДИПЛОМДЫҚ ЖОБА

Тақырыбы: Халықаралық көлік дәліздері: Орталық Азия елдері үшін жаһандық
бәсекелестік жағдайындағы рөлі мен перспективалары

6B11301 - Көлік қызметтері

Рецензент:

Әл-Фараби атындағы

ҚазҰУ-нің т.ғ.к., аға оқытушысы

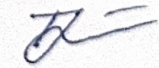
Ахмет С.К.Ахметкалиева

« 3 » маусым 2025 ж.

Орындағандар:

Умиртаева А.С., Рыскул І.Ж

Ғылыми жетекшісі:

Муханова Г.С. 

« 3 » маусым 2025 ж.

Алматы 2025

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

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

Көлік инженериясы және логистика мектебі

«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

БЕКІТЕМІН

«Логистика» білім беру
бағдарламасының

басшысы, т.ғ.к., доцент

 Муханова Г.С.

« 29 » қаңтар 2025 ж.

**Дипломдық жобаны орындауға
ТАПСЫРМА**

Білім алушыларға: Умиртаева А.С, Рыскул І.Ж

Тақырыбы: Халықаралық көлік дәліздері: Орталық Азия елдері үшін жаһандық бәсекелестік жағдайындағы рөлі мен перспективалары.

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

Аяқталған жұмысты тапсыру мерзімі «27» мамыр 2025 ж.

Дипломдық жұмыстың алынған деректері

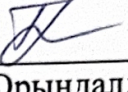
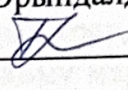
Дипломдық жұмыстың қысқаша мазмұны:

- а) Бұл жұмыста халықаралық көлік дәліздерінің Орталық Азия елдері үшін стратегиялық маңызы мен экономикалық әсері қарастырылды.
- б) Зерттеу барысында Транскаспий халықаралық көлік бағыты мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәліздерінің даму перспективалары мен транзиттік әлеуеті талданды.
- в) Есептеу бөлімінде: Мәтінде Орталық Азия елдері, әсіресе Қазақстан, көлік дәліздерін жаңғыртып, жүк тасымалы уақытын қысқартып, логистикалық тиімділікті арттырғаны айтылған.
- г) Цифрлық шешімдер мен порт инфрақұрылымы транзиттік кірісті көбейтіп, өңірдің экономикалық әлеуетін күшейтті.

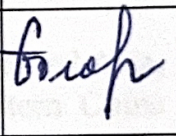
Графикалық материалдар тізімі: 18 сурет және 20 кестеде көрсетілген.

Ұсынылатын негізгі әдебиеттер: 38 атаудан тұрады.

**Дипломдық жобаны дайындау
кестесі**

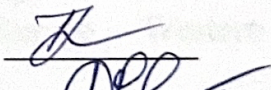
Бөлімдер атауы, әзірленетін сұрақтар тізбесі	Ғылыми жетекшіге ұсыну мерзімдері	Ескерту
Орталық азия елдері үшін жаһандық бәсекелестік жағдайындағы көлік дәліздерінің рөлі	04.02.2025	Орындалды 
Орталық азия елдеріндегі көлік дәліздерінің тиімділігіне талдау	13.03.2025	Орындалды 
Көлік дәліздерін дамыту перспективалары	21.04.2025	Орындалды 

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

Бөлімдердің атауы	Кеңесшілер, (аты-жөні, тегі, ғылыми дәрежесі, атағы)	Қол қойылған күні	Қол
Норма бақылаушы	Болатқызы С. Б., э.ғ.к., қауымдастырылған профессор	28.05.2025	

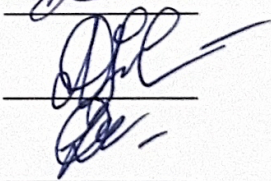
Ғылыми жетекшісі

Муханова Г.С.

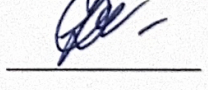


Білім алушы тапсырманы орындауға алды

Умиртаева А.С



Рыскул І.Ж



Күні

" 05 " маусым 2025 ж.

АНДАТПА

Бұл жұмыста Орталық Азия елдеріндегі халықаралық көлік дәліздерінің рөлі мен даму перспективалары қарастырылады. Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізінің тиімділігіне назар аударылды. Зерттеу барысында транзиттік ағындардың экономикалық және геосаяси маңызы, мультимодальды жүйелер мен инфрақұрылымдық саясаттар талданды. Нәтижесінде көлік дәліздерін оңтайландыруға қатысты ұсыныстар жасалды.

Түйінді сөздер: халықаралық көлік дәлізі, транзит, логистика, ТХКБ, Батыс Еуропа – Батыс Қытай, инфрақұрылым.

АННОТАЦИЯ

В работе анализируется роль международных транспортных коридоров в Центральной Азии. Основное внимание уделено Транскаспийскому маршруту и коридору Западная Европа – Западный Китай. Рассматриваются вопросы транзитного потенциала, мультимодальности и инфраструктурного развития. Представлены предложения по повышению эффективности логистических коридоров.

Ключевые слова: транспортный коридор, транзит, логистика, ТМТМ, Западная Европа – Западный Китай, инфраструктура.

ABSTRACT

The thesis analyzes the role of international transport corridors in Central Asia, focusing on the Trans-Caspian route and the Western Europe – Western China corridor. It examines transit potential, multimodality, and infrastructure development. The paper offers recommendations for enhancing corridor efficiency.

Keywords: transport corridor, transit, logistics, TITR, Western Europe – Western China, infrastructure.

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ	5
1 ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІ ҮШІН ЖАҒАНДЫҚ БӘСЕКЕЛЕСТІК ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ РӨЛІ	7
1.1 Халықаралық көлік дәліздерінің теориялық негіздері	7
1.2 Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйенің дамуы	12
1.3 Қазақстанның көлік әлеуеті және жаһандық бәсекелестік	18
2 ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІНДЕГІ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ ТИІМДІЛІГІНЕ ТАЛДАУ	24
2.1 Транскаспий және Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәліздерінің жалпы сипаттамасы	24
2.2 Транзиттік жүк тасымалының ерекшеліктері мен даму үрдістері	32
2.3 Халықаралық дәліздері арқылы тасымалдардың тиімділігін бағалау	40
3 КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІН ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ	48
3.1 Орталық Азиядағы көлік дәліздерін оңтайландыру шаралары	48
3.2 Транзиттік тасымалдауды жетілдіру стратегиялары	56
ҚОРЫТЫНДЫ	63
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ	65

КІРІСПЕ

Қазіргі жаһандану дәуірінде халықаралық көлік дәліздері әлемдік экономикалық қатынастардың маңызды құрамдас бөлігіне айналды. Көлік дәліздері елдер арасындағы тауарлар, қызметтер және адамдар ағынын қамтамасыз етуде негізгі рөл атқарады. Орталық Азия елдері, әсіресе Қазақстан, Өзбекстан, Қырғызстан, Түрікменстан және Тәжікстан, Еуропа мен Азия арасындағы стратегиялық көпір ретінде маңызды орын алады.

Бұл аймақтың географиялық артықшылықтары көлік инфрақұрылымын дамыту және халықаралық сауда ағындарын әртараптандыру үшін мол мүмкіндіктер ұсынады. Орталық Азия елдері тиімді логистикалық жүйелер құру және көлік дәліздерін жетілдіру арқылы жаһандық бәсекеге қабілеттілігін арттыруды мақсат етеді. Осы тұрғыда транзиттік әлеуетті дамыту, халықаралық нарықтарға интеграциялану және көлік қызметтерінің сапасын арттыру өзекті мәселелердің бірі болып саналады.

Дипломдық жұмыстың тақырыбы: «Халықаралық көлік дәліздері: Орталық Азия елдері үшін жаһандық бәсекелестік жағдайындағы рөлі мен перспективалары».

Диплом жұмыстың мақсаты – Орталық Азия елдері үшін халықаралық көлік дәліздерінің рөлін жан-жақты бағалау негізінде көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша нақты ұсыныстар әзірлеу.

Диплом жұмыстың мақсатына жету үшін келесі міндеттер қойылды:

- Халықаралық көлік дәліздерінің теориялық негіздерін қарастыру.
- Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйенің қазіргі жағдайын талдау.
- Қазақстанның және аймақ елдерінің көлік әлеуетін бағалау.
- Көлік дәліздерін жетілдіру және тиімділігін арттыру бойынша ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеу нысаны – Орталық Азия елдерінің халықаралық көлік дәліздері.

Зерттеу пәні – көлік инфрақұрылымын дамыту, транзиттік тасымал ерекшеліктері және логистикалық тиімділікті арттыру мәселелері.

Зерттеудің ғылыми жаңалығы – көлік дәліздерінің Орталық Азия елдері үшін жаһандық экономикалық жүйедегі орны мен маңызын теориялық және практикалық тұрғыдан талдау, сонымен қатар қазіргі жаһандық үрдістер контекстінде көлік инфрақұрылымын дамыту перспективаларын негіздеу.

Зерттеудің ақпараттық базасы – Қазақстан Республикасы мен Орталық Азия елдерінің көлік және коммуникация саласына қатысты нормативтік-құқықтық құжаттары, халықаралық ұйымдардың есептері, ғылыми еңбектер және талдамалық материалдар.

Зерттеудің практикалық маңыздылығы – жұмыста алынған нәтижелер мен ұсыныстар көлік саясатын жетілдіруде және Орталық Азия аймағында халықаралық транзиттік мүмкіндіктерді дамытуда қолданылуы мүмкін.

Зерттеудің теориялық маңыздылығы – Орталық Азия елдеріндегі көлік дәліздерінің дамуы мен олардың жаһандық бәсекелестік жағдайындағы рөлін зерттеу көлік-логистика саласындағы ғылыми білімнің тереңдеуіне үлес қосады. Бұл зерттеу халықаралық көлік дәліздері ұғымының теориялық негіздерін нақтылай отырып, олардың аймақтық экономикалық даму мен жаһандық сауда жүйесіндегі орны туралы түсініктерді жүйелейді.

Жұмыста көлік дәліздерінің құрылымы мен қызмет ету механизмдері талданып, олардың халықаралық экономикалық қатынастар мен интеграциялық процестерге әсері ғылыми тұрғыдан негізделеді. Зерттеу нәтижесінде көлік дәліздерінің Орталық Азия елдерінің экономикалық тұрақтылығы мен жаһандық нарықтағы позициясын нығайтудағы маңызы анықталады.

Сонымен қатар, бұл жұмыс көлік инфрақұрылымын дамыту мен логистикалық тиімділікті арттырудың теориялық модельдерін қолдану арқылы жаңа ғылыми тұжырымдар жасауға мүмкіндік береді. Әлемдік тәжірибені ескере отырып, көлік дәліздерін жетілдіру стратегияларының теориялық негіздері ұсынылады.

Дипломдық жұмыс кіріспеден, үш тараудан, қорытынды мен пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады. Әр тарауда зерттеу мақсатына сәйкес талдау жүргізіліп, негізгі нәтижелер мен ұсыныстар берілген.

1 ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІ ҮШІН ЖАҒАНДЫҚ БӘСЕКЕЛЕСТІК ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ РӨЛІ

1.1 Халықаралық көлік дәліздерінің теориялық негіздері

Қазіргі жаһандану жағдайында халықаралық көлік дәліздері жаһандық экономикалық жүйенің ажырамас құрамдас бөлігі ретінде қалыптасып отыр. Әдебиет көздеріне сүйенсек, көлік дәлізі – бұл мемлекеттер мен аймақтар арасындағы жүйелі түрде ұйымдастырылған көлік бағыттары жиынтығы, олардың негізгі мақсаты — тауарлар, қызметтер және адамдар ағынын тиімді әрі қауіпсіз қамтамасыз ету. Мұндай дәліздер инфрақұрылымдық элементтердің (жолдар, теміржолдар, порттар, терминалдар), институционалдық тетіктердің (кедендік рәсімдер, шекаралық бақылау) және логистикалық қызметтердің (тасымалдау, сақтау, өңдеу) біртұтас үйлесімінен құралады. Бұл ұғым, алғашында экономикалық география және көлік экономикасы саласында қалыптасқанымен, бүгінде халықаралық құқық, аймақтық даму және жаһандық сауда қатынастары теорияларымен тығыз байланысты зерттелуде [1].

Бұдан әрі, халықаралық көлік дәліздерінің мәнін тереңірек ашу үшін олардың негізгі сипаттамаларын анықтап өту қажет. Біріншіден, көпмодальдылық принципі ерекше маңызға ие: халықаралық көлік дәліздері әртүрлі көлік түрлерін (автомобиль, теміржол, теңіз және әуе) біріктіретін кешенді жүйе болып табылады. Екіншіден, көлік дәліздері географиялық үздіксіздік пен инфрақұрылымдық үйлесімділікті талап етеді, яғни дәліз бойындағы барлық мемлекеттерде жолдар мен көлік желілерінің техникалық сипаттамалары бір-бірімен сәйкес болуы шарт. Үшіншіден, құқықтық және әкімшілік рәсімдердің стандартталуы — табысты дәліз жұмысының басты факторы [2]. Халықаралық көлік дәлізі ұғымы мен мәнінің негізгі аспектілері 1-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 1 – Халықаралық көлік дәлізі ұғымы мен мәнінің негізгі аспектілері

№	Негізгі ұғымдар	Мазмұны
1	Халықаралық көлік дәлізі анықтамасы	Елдер арасындағы инфрақұрылымдық және логистикалық байланыстар жүйесі, тауарлар мен адамдар ағынын тиімді қамтамасыз етеді.
2	Көлік дәлізінің құрамдас бөліктері	Физикалық инфрақұрылым + логистикалық қызметтер + құқықтық және әкімшілік рәсімдер.
3	Көпмодальдылық принципі	Әртүрлі көлік түрлерінің (автомобиль, теміржол, теңіз, әуе) үйлесімді интеграциясы.
4	Экономикалық әсері	Сауда айналымын арттыру, ЖІӨ-ге оң ықпал ету, жаһандық нарыққа интеграциялау.
5	Стратегиялық маңызы	Елдердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру және аймақтық тұрақтылықты күшейту.
<i>Ескертпе</i> – автормен [2] дереккөз негізінде құрастырылған		

Халықаралық көлік дәліздері жаһандық нарыққа интеграцияланудың негізгі құралдарының бірі саналады. Өртүрлі елдердің көлік желілерін біріктіре отырып, олар экономикалық аймақтар арасында тікелей сауда қатынастарын орнатуға ықпал етеді. Мысалы, UNESCAP (2023) және World Bank (2022) мәліметтері көлік дәліздерінің сауда көлемін айтарлықтай арттыратынын және жалпы ішкі өнімнің (ЖІӨ) өсуіне оң әсер ететінін көрсетеді. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, тиімді көлік дәліздерінің қалыптасуы елдің логистикалық тартымдылығын арттырып қана қоймай, аймақтық экономикалық интеграцияны да күшейтеді. Бұл әсіресе дамушы елдер үшін өзекті, себебі халықаралық көлік дәліздері олардың жаһандық өндірістік және жеткізу тізбектеріне кіруін жеңілдетеді [3].

Халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігін қамтамасыз ету құрылымы 1-ші суретте көрсетілген.



Сурет 1 – Халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігін қамтамасыз ету
Ескертпе – автормен [3] дереккөз негізінде құрастырылған

Осы тұрғыда, халықаралық көлік дәліздерінің стратегиялық мәні айқындалады. Бір жағынан, олар елдердің экономикалық бәсекеге қабілеттілігін арттыруға мүмкіндік береді. Екінші жағынан, дәліздер аймақтық тұрақтылық пен ынтымақтастықты нығайтуда маңызды рөл атқарады. Әсіресе Орталық Азия сияқты геостратегиялық маңызы жоғары аймақтарда көлік дәліздері аймақтық байланысты жақсарту, сыртқы нарықтарға қол жеткізуді жеңілдету және экономикалық әртараптандыру үшін шешуші құрал болып табылады. Бұл тұрғыда көлік дәліздері тек экономикалық емес, сонымен бірге саяси тұрақтылық пен қауіпсіздікке де үлес қосатын фактор ретінде қарастырылады [4].

Халықаралық көлік дәліздерінің ұғымы қазіргі заманғы экономикалық және геосаяси қатынастар жүйесінде ерекше орын алады. Олардың тиімді құрылуы мен қызмет етуі мемлекеттердің жаһандық экономикалық процестерге

катысу мүмкіндіктерін айтарлықтай кеңейтеді. Осы себепті халықаралық көлік дәліздері тек көліктік-коммуникациялық инфрақұрылымның бөлігі ретінде емес, сонымен бірге ұлттық және аймақтық даму стратегиясының ажырамас элементі ретінде қарастырылуы тиіс [5].

Халықаралық көлік дәліздерінің түрлерін жіктеу олардың әртүрлі инфрақұрылымдық сипаттамаларына, географиялық бағытына және тасымалдау әдістеріне негізделеді. Ғылыми әдебиетте көлік дәліздерін бірнеше негізгі түрге бөлу қабылданған: құрлық (автомобиль және теміржол), теңіз, әуе және аралас (көпмодальды) дәліздер. Бұл классификация әрбір дәліздің өзінің логистикалық ерекшеліктеріне және жаһандық сауда желісіндегі функционалдық рөліне ие екенін көрсетеді. Құрлық дәліздері әдетте қысқа және орта қашықтықтағы тасымалдарды қамтамасыз етсе, теңіз дәліздері халықаралық сауда айналымының негізгі үлесін алып отыр. Ал көпмодальды дәліздер бірнеше көлік түрлерінің үйлесімділігін қамтамасыз етіп, жеткізу тиімділігін арттыруға бағытталған, 2-ші суретте көрсетілген [6].



Сурет 2 – Халықаралық көлік дәліздерінің түрлерін
Ескертпе – автормен [6] дереккөз негізінде құрастырылған

Құрлық дәліздері — ең көп таралған түрлердің бірі. Олар автомобиль жолдары мен теміржол желілері арқылы елдер мен аймақтарды байланыстырады. Қазіргі уақытта Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық автожолы сияқты жобалар құрлық дәліздерінің стратегиялық маңызын арттырып отыр. Теміржол дәліздері өз кезегінде жүк тасымалындағы сенімділік пен жоғары өткізу қабілетімен ерекшеленеді. Мысалы, Транссібір магистралі мен Жаңа Жібек жолы жобасы Еуразиялық құрлық дәліздерінің тиімділігін дәлелдейді. Осы дәліздер арқылы уақыт пен шығынды оңтайландыруға қол

жеткізіледі, бұл өз кезегінде аймақтық экономикалық интеграцияға ықпал етеді [7].

Теңіз дәліздері халықаралық көлік жүйесінде ерекше орын алады. Дүниежүзілік сауданың шамамен 80%-ы теңіз тасымалы арқылы жүзеге асырылады, бұл олардың жаһандық экономикадағы маңыздылығын айқын көрсетеді. Теңіз дәліздері порттар желісі арқылы қалыптасады және олар әлемдік нарықтарды байланыстыруда шешуші рөл атқарады. Мысалы, Суэц каналы мен Панама каналы сияқты ірі теңіз дәліздері әлемдік сауда жолдарының негізгі торабы болып саналады. Бұл дәліздер теңіз көлігінің жоғары жүк көтергіштігі мен салыстырмалы төмен тасымалдау шығындарының артықшылықтарын тиімді пайдалануға мүмкіндік береді [8].

Әуе көлік дәліздері, өз кезегінде, жоғары құндылықтағы және уақытқа сезімтал тауарларды тасымалдауда маңызды рөл атқарады. Әуе дәліздері арқылы жүзеге асырылатын тасымал көлемі салыстырмалы түрде аз болғанымен, олардың экономикалық маңызы зор.

Көп модальды көлік дәліздері соңғы онжылдықтарда ерекше назар аударуға ие болды. Олар бірнеше көлік түрлерінің (мысалы, теміржол+теңіз немесе автомобиль+әуе) үйлесімді жұмыс істеуін қамтамасыз етіп, «door-to-door» (үйден үйге дейін) логистиканы ұйымдастыруда тиімділікке қол жеткізеді. Бұл модель уақытты қысқартуға, шығындарды азайтуға және тасымалдау процесінің сенімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Көпмодальды дәліздердің дамуы цифрлық технологиялардың және интеллектуалды көлік жүйелерінің енгізілуімен тығыз байланысты, бұл тасымалдау процестерінің ашықтығы мен тиімділігін арттыруға септігін тигізеді [9]. Халықаралық көлік дәліздерінің түрлері 2-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 2 – Халықаралық көлік дәліздерінің түрлері

№	Көлік дәлізінің түрі	Ерекшеліктері	Мысалдар
1	Құрлық көлік дәліздері (автомобиль және теміржол)	Жер үсті инфрақұрылымы арқылы тасымал; жоғары өткізу қабілеті және сенімділік	Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі, Транссібір магистралі
2	Теңіз көлік дәліздері	Әлемдік сауданың 80%-ын қамтамасыз етеді; жоғары жүк көтергіштігі мен төмен тасымалдау шығындары	Суэц каналы, Панама каналы
3	Әуе көлік дәліздері	Жоғары құндылықтағы және уақытқа сезімтал жүктерді тасымалдау; жылдам жеткізу	Халықаралық әуежайлар желісі (мысалы, Дубай, Франкфурт)
4	Көпмодальды көлік дәліздері	Өртүрлі көлік түрлерінің үйлесімді интеграциясы; жеткізу тиімділігін арттыру	Теміржол + теңіз маршруты («One Belt, One Road» жобасы)
<i>Ескертпе</i> – автормен [9] дереккөз негізінде құрастырылған			

Халықаралық көлік дәліздерінің түрлерінің әртүрлілігі олардың жаһандық сауда жүйесінде бір-бірін толықтыратын рөл атқаратынын көрсетеді. Құрлық, теңіз, әуе және көпмодальды дәліздердің әрқайсысы белгілі бір экономикалық қажеттіліктер мен логистикалық талаптарға жауап береді. Сондықтан көлік дәліздерін дамыту стратегиясы олардың ерекшеліктерін ескере отырып қалыптастырылуы тиіс. Бұл өз кезегінде елдердің жаһандық бәсекеге қабілеттілігін арттыруда және экономикалық тұрақтылығын нығайтуда маңызды фактор болып табылады.

Халықаралық көлік дәліздерінің тиімді жұмыс істеуі үшін олардың құрылымдық элементтері нақты әрі үйлесімді ұйымдастырылуы тиіс. Ғылыми көзқарастарға сүйенсек, көлік дәлізінің құрылымы – бұл бір-бірімен тығыз байланысты инфрақұрылымдық, институционалдық және логистикалық жүйелердің жиынтығы. Бұл жүйелердің әрқайсысы жалпы тасымалдау процесінің үздіксіздігін, сенімділігін және тиімділігін қамтамасыз етуге бағытталған. Көлік дәліздерінің құрылымдық кешенін толыққанды түсіну оларды жобалау мен дамыту стратегияларын дұрыс құру үшін аса маңызды [10].

Алдымен, физикалық инфрақұрылым элементтеріне тоқталған жөн. Бұл құрамға автомобиль жолдары, теміржол желілері, теңіз және өзен порттары, әуежайлар, логистикалық орталықтар мен мультимодальды терминалдар кіреді. Бұл инфрақұрылымдар жүктер мен жолаушыларды тасымалдаудың материалдық негізін құрайды. Әртүрлі көлік түрлері арасында тиімді байланысты қамтамасыз ету үшін мультимодальды тораптардың (мысалы, порт терминалдары мен ішкі логистикалық хабтар) дамуы аса маңызды. Сонымен қатар, көлік инфрақұрылымының сапасы мен техникалық сипаттамалары (жолдардың өткізу қабілеті, станциялардың қуаттылығы, порттардың тереңдігі және т.б.) дәліздің жалпы тиімділігіне тікелей әсер етеді.

Екіншіден, институционалдық және әкімшілік рәсімдер көлік дәліздерінің ажырамас элементі болып табылады. Бұл құрамға кедендік рәсімдер, шекаралық бақылау, санитарлық және фитосанитарлық стандарттар, сондай-ақ лицензиялау мен тасымалдау құжаттарын рәсімдеу жатады. Көлік дәлізінің бойында орналасқан елдер арасындағы құқықтық келісімдер мен үйлестірілген саясаттар процестерді жеңілдетуге және тасымалдау уақытын азайтуға мүмкіндік береді. Мысалы, Біріккен Ұлттар Ұйымының UNESCAP ұйымы шеңберінде қабылданған трансазиялық теміржол келісімі шекарадағы рәсімдерді үйлестіру арқылы тасымалдау тиімділігін арттыруға бағытталған [10].

Сонымен қатар, логистикалық қызметтер де көлік дәлізінің құрылымында негізгі орын алады. Оларға жүктерді сақтау, өңдеу, сұрыптау, орау, тасымалдау, сақтандыру және ақпараттық қолдау қызметтері жатады. Қазіргі таңда логистикалық қызметтердің сапасы көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін айқындайтын маңызды факторға айналып отыр. Бұл қызметтердің тиімді ұйымдастырылуы жүктерді жеткізу жылдамдығын арттырып қана қоймай, тасымалдау құнын төмендетуге де мүмкіндік береді. Логистикалық тізбектегі барлық операциялардың біртұтастығы мен ақпараттық ашықтығы заманауи көлік дәліздерінің басты талаптарының бірі болып саналады.

Ақпараттық-коммуникациялық технологиялардың (АКТ) дамуы көлік дәліздерінің құрылымында жаңа мүмкіндіктер ашты. Интеллектуалды көлік жүйелері (ITS), электрондық кеден жүйелері және тасымалдауды қадағалау платформалары тасымалдау процестерінің ашықтығын, қауіпсіздігін және болжамдылығын арттырады. Мысалы, электронды жолсерік жүйелерінің (e-CMR) енгізілуі қағаз құжат айналымын қысқартып, шекарадан өту уақытын азайтады. Осылайша, АКТ көлік дәліздерінің тиімділігін арттырудағы маңызды драйвер болып табылады [11].

Қорытындылай келе, халықаралық көлік дәліздерінің құрылымы – бұл әртүрлі деңгейдегі инфрақұрылымдық, институционалдық және логистикалық элементтердің күрделі жүйесі. Әрбір элементтің тиімді жұмыс істеуі көлік дәлізінің жалпы өнімділігіне және халықаралық сауда процестеріне тікелей әсер етеді. Осы себепті көлік дәліздерін дамыту стратегиясында барлық құрылымдық элементтердің өзара байланысын және үйлесімділігін ескеру аса маңызды болып табылады.

1.2 Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйенің дамуы

Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық жүйесінің қалыптасуы мен дамуы ұзақ тарихи үдерістердің нәтижесі болып табылады. Бұл аймақтың географиялық орны ежелден сауда және мәдени алмасу жолдарының қиылысында орналасқанын көрсетеді. Әсіресе, Ұлы Жібек жолы дәуірінде Орталық Азия елдері Еуразия құрлығының негізгі транзиттік торабына айналды. Бұл кезеңде көлік және сауда инфрақұрылымы негізінен керуен жолдары мен сауда бекеттері түрінде қалыптасып, аймақтың экономикалық және мәдени дамуына ықпал етті.

XX ғасырдың басында және әсіресе Кеңес Одағы кезеңінде Орталық Азия елдерінің көлік жүйесінде түбегейлі өзгерістер орын алды. Кеңестік индустрияландыру саясаты аясында аймақтық инфрақұрылымның дамуына баса назар аударылды. Осы кезеңде теміржол желілерінің кеңеюі ерекше қарқынмен жүзеге асырылды. Мысалы, Түркісіб теміржолы (Түркістан-Сібір теміржолы) 1930 жылдары Қазақстанның оңтүстігі мен Сібір арасындағы байланысты нығайтып, бүкіл аймақтың көлік жүйесін жаңа деңгейге көтерді. Бұл жобалар, бір жағынан, шикізат ресурстарын орталыққа тасымалдау қажеттілігінен туындаса, екінші жағынан, аймақтың экономикалық интеграциясына ықпал етті [12].

Тәуелсіздік алғаннан кейін (1991 жыл) Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық жүйесі сапалы жаңа даму кезеңіне өтті. Бұл кезеңде әрбір мемлекет өзінің ұлттық көлік саясатын қалыптастыруға кірісті. Дегенмен, Кеңес Одағының ыдырауынан кейінгі алғашқы жылдарда көлік инфрақұрылымының тозуы, техникалық стандарттардың әртүрлілігі және институционалдық үйлесімсіздік сияқты елеулі қиындықтар туындады. Бұған қоса, шекаралардың пайда болуы мен кедендік рәсімдердің күрделенуі аймакішілік сауданың және

транзиттік тасымалдардың көлемін айтарлықтай төмендетті. Орталық Азиядағы көлік-логистикалық дамудың эволюциясы 3-ші суретте көрсетілген.



Сурет 3 – Орталық Азиядағы көлік-логистикалық дамудың эволюциясы
Ескертпе – автормен [12] дереккөз негізінде құрастырылған

XXI ғасырдың басында көлік-логистикалық жүйені жаңғыртуға бағытталған ауқымды бағдарламалар жүзеге асырыла бастады. Қазақстан, Өзбекстан, Түрікменстан, Қырғызстан және Тәжікстан секілді елдер көлік инфрақұрылымын дамытуға стратегиялық мән берді. Әсіресе, Қазақстан «Нұрлы Жол» инфрақұрылымды дамыту бағдарламасы аясында ұлттық және халықаралық дәліздерді жетілдіруге ерекше көңіл бөлді. Осы кезеңде Транскаспий халықаралық көлік бағыты және Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі сияқты маңызды жобалар қолға алынды. Бұл бастамалар аймақтың транзиттік әлеуетін арттыруға және жаһандық сауда жүйесіне интеграциялануға бағытталды [13].

Бүгінгі таңда Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйенің тарихи дамуы үздіксіз эволюция үрдісін көрсетеді. Аймақтың көлік инфрақұрылымы біртіндеп жаһандық стандарттарға сәйкес жаңартылып келеді, ал логистикалық қызметтер нарығы біртіндеп қалыптасып, әртараптануда. Сонымен қатар, көлік-логистикалық жүйе тек экономикалық даму факторы ретінде ғана емес, сонымен бірге аймақтық тұрақтылық пен халықаралық ынтымақтастықтың маңызды құралы ретінде де қарастырылып отыр [14].

Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйесінің тарихи дамуының негізгі кезеңдері 3-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 3 – Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйесінің тарихи дамуының негізгі кезеңдері

№	Даму кезеңі	Негізгі сипаттамалар
1	Ежелгі дәуір (Ұлы Жібек жолы)	Орталық Азия Еуразия саудасының негізгі торабы; керуен жолдары мен сауда бекеттерінің дамуы.
2	Кеңес Одағы кезеңі	Теміржол инфрақұрылымының (мысалы, Түркісіб) қарқынды дамуы; шикізат тасымалдау және аймақтық интеграция.
3	Тәуелсіздік алғаннан кейінгі алғашқы жылдар	Көлік инфрақұрылымының тозуы; шекаралар мен кедендік рәсімдердің күрделенуі; сауда көлемінің төмендеуі.
4	XXI ғасырдың басындағы жаңғырту кезеңі	Ұлттық көлік стратегияларының қабылдануы; инфрақұрылымдық жобалардың (Транскаспий бағыты, Батыс Еуропа – Батыс Қытай) іске асуы.
5	Қазіргі кезең	Инфрақұрылымды жаңарту; логистикалық қызметтер нарығының дамуы; аймақтық және жаһандық саудаға интеграциялану.
<i>Ескертпе</i> – автормен [14] дереккөз негізінде құрастырылған		

Орталық Азия елдерінің қазіргі көлік-логистикалық инфрақұрылымы соңғы онжылдықтардағы айтарлықтай өзгерістердің нәтижесі болып табылады. Бүгінгі таңда аймақтың көлік жүйесі бір жағынан кеңестік кезеңнің мұрасына негізделсе, екінші жағынан ұлттық стратегиялар мен халықаралық ынтымақтастық нәтижесінде дамып келеді. Қазіргі инфрақұрылымдық жағдайды талдау Орталық Азия елдерінің транзиттік әлеуетін, сауда ағындарының бағыттарын және көлік желілерінің тиімділігін бағалау үшін маңызды.

Ең алдымен, теміржол инфрақұрылымына тоқталған жөн. Аймақтағы теміржол желілері негізгі транзиттік бағыттарды қамтиды және құрлық ішіндегі тасымалдың негізгі түрі болып саналады. Қазақстан теміржол ұзындығы бойынша ТМД елдері ішінде Ресейден кейінгі екінші орынды алады және өзінің географиялық орналасуы арқылы Еуропа мен Азия арасындағы маңызды көпір рөлін атқарады. Өзбекстан, Түрікменстан және Қырғызстан да өздерінің теміржол желілерін жаңғырту және кеңейту бағытында жұмыс жүргізуде. Атап айтқанда, Қытай – Қырғызстан – Өзбекстан теміржол жобасы аймақтық интеграцияны нығайтуға бағытталған маңызды бастама болып табылады [15].

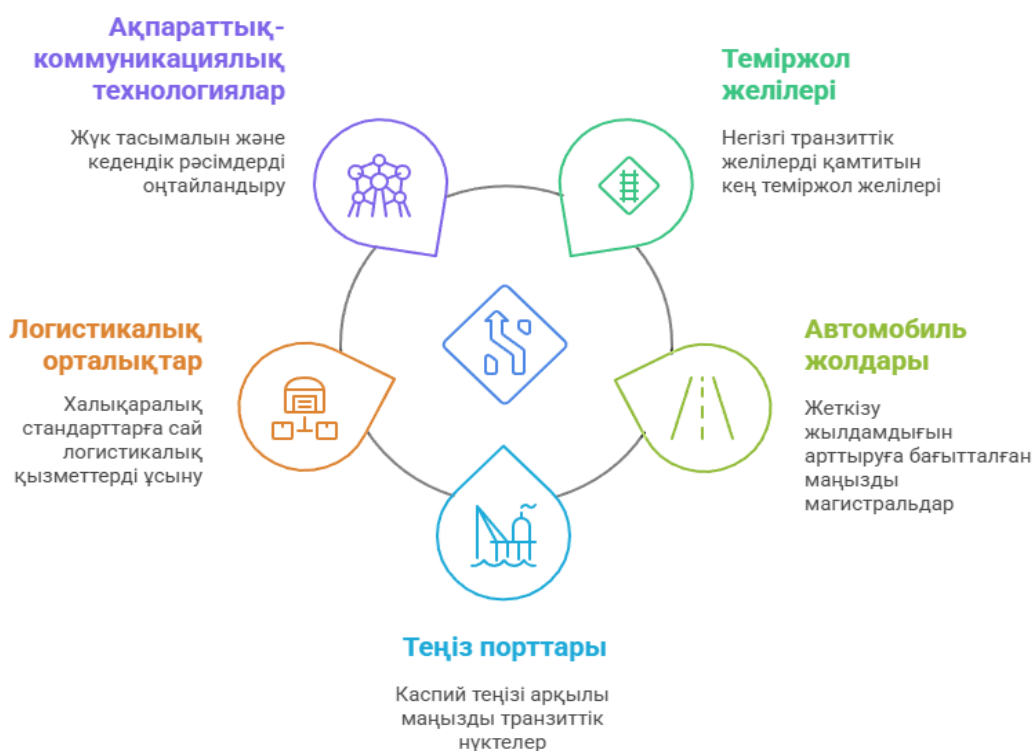
Автомобиль жолдары инфрақұрылымы да айтарлықтай дамып келеді. Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық автомагистралі Орталық Азия арқылы өтетін негізгі бағыттардың бірі болып табылады. Бұл жоба көлік дәлізінің жылдамдығын арттыруға, жеткізу уақыты мен шығындарын азайтуға бағытталған. Алайда, жол сапасының біркелкі еместігі, техникалық

стандарттардың айырмашылықтары және шекаралық өткелдердегі кідірістер әлі де өзекті мәселелер қатарында тұр.

Теңіз және өзен порттары Орталық Азия елдері үшін жанама рөл атқарады, өйткені аймақтың теңізге тікелей шығатын мүмкіндігі жоқ. Дегенмен, Каспий теңізіндегі порттар, әсіресе Ақтау (Қазақстан) және Түрікменбашы (Түрікменстан) порттары маңызды транзиттік тораптар ретінде қызмет етеді. Бұл порттар арқылы Транскаспий халықаралық көлік бағыты іске асырылып, Еуропа мен Қытай арасындағы тауар ағыны қамтамасыз етіледі. Каспийдегі паромдық тасымал жүйесінің жетілдірілуі транзиттік мүмкіндіктерді кеңейтуге ықпал етеді.

Логистикалық орталықтар мен мультимодальды хабтар Орталық Азияда жаңадан дамып келе жатқан инфрақұрылымдық элементтерге жатады. Қазақстандағы «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы, Өзбекстандағы «Ангрен» логистикалық орталығы және Түрікменстандағы халықаралық көлік-логистикалық орталықтар халықаралық стандарттарға сай логистикалық қызметтер көрсетуді көздейді. Бұл орталықтар жүк тасымалдау уақытын қысқартуға, сақтау және сұрыптау процестерін оңтайландыруға бағытталған [16].

Орталық Азияның көлік-логистикалық инфрақұрылымы 4-ші суретте көрсетілген.



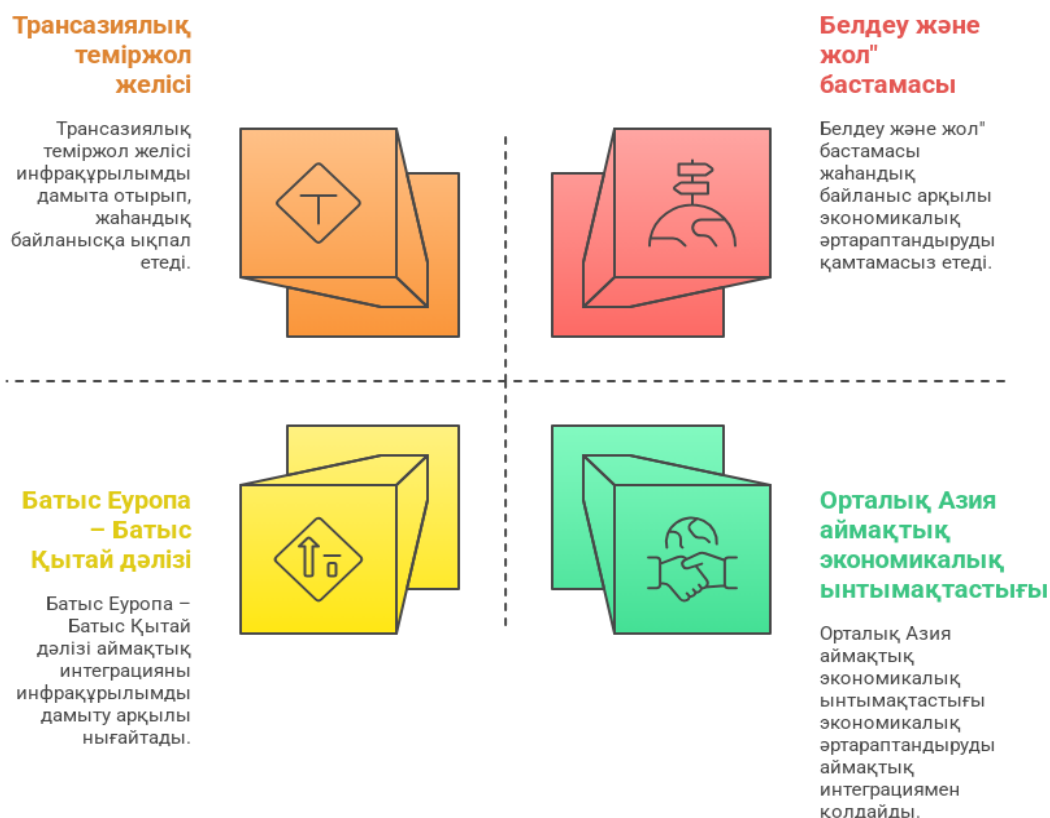
Сурет 4 – Орталық Азияның көлік-логистикалық инфрақұрылымын дамыту

Ескертпе – автормен [16] дереккөз негізінде құрастырылған

Ақпараттық-коммуникациялық инфрақұрылым да көлік-логистикалық жүйенің маңызды құрамдас бөлігіне айналды. Цифрлық платформа арқылы жүк тасымалын қадағалау, электрондық құжат айналымы және кедендік рәсімдерді автоматтандыру жүйелері (мысалы, «Single Window» жүйесі) енгізілуде. Бұл технологиялар шекарадан өту уақытын қысқартуға және тасымалдау процесінің ашықтығын арттыруға мүмкіндік береді [16].

Орталық Азия елдерінің қазіргі көлік-логистикалық инфрақұрылымы қарқынды даму кезеңінде тұр. Инфрақұрылымның жекелеген сегменттерінде елеулі жетістіктерге қол жеткізілгенімен, жүйенің жалпы үйлесімділігін арттыру, стандарттау және шекаралық рәсімдерді жеңілдету бағытында қосымша шаралар қабылдау қажет. Бұл шаралар аймақтың транзиттік әлеуетін толық пайдалану және жаһандық көлік желілеріне тиімді интеграциялану үшін шешуші маңызға ие.

Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық жүйесін дамытудың маңызды құрамдас бөлігі – халықаралық жобалар мен бастамаларға қатысу. Аймақ елдері өздерінің транзиттік әлеуетін толық пайдалану үшін бірқатар ірі өңірлік және жаһандық бағдарламаларға белсенді түрде қатысып келеді. Бұл жобалар көлік инфрақұрылымын жаңғыртуға, сауда ағындарын әртараптандыруға және жаһандық экономикалық жүйеге тиімді интеграциялануға бағытталған. Орталық Азиядағы көлік-логистика жобаларының әсері 5-ші суретте көрсетілген [17].



Сурет 5 – Орталық Азиядағы көлік-логистика жобаларының әсері
Ескертпе – автормен [17] дереккөз негізінде құрастырылған

Ең алдымен, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) туралы атап өткен жөн. Бұл бағдар Қытайдан Қазақстан арқылы Каспий теңізі порттарына, одан әрі Әзербайжан, Грузия және Түркия арқылы Еуропаға дейін созылады. ТХКБ дәлізі "Белдеу және жол" бастамасының (BRI) маңызды элементтерінің бірі ретінде Қытай мен Еуропа арасындағы баламалы, жылдам әрі сенімді құрлық-мұхит бағытын ұсынады. Қазақстандағы Ақтау және Құрық порттарының дамуы, сондай-ақ Каспий теңізі арқылы паром қатынасының кеңеюі бұл дәліздің тиімділігін арттыруға мүмкіндік берді.

Сонымен қатар, Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі аймақ үшін стратегиялық маңызға ие. Бұл жоба Қытайдың Ляньюньган қаласынан басталып, Қазақстан, Ресей және Батыс Еуропа елдері арқылы өтеді. Жалпы ұзындығы 8 445 шақырымды құрайтын бұл дәліз жүктерді Қытайдан Еуропаға небәрі 10-12 күн ішінде жеткізуге мүмкіндік береді. Қазақстан аумағындағы Батыс Еуропа – Батыс Қытай жолының бөлігі толығымен жаңартылып, халықаралық стандарттарға сәйкестендірілді. Бұл өз кезегінде Қазақстанның жаһандық транзиттік хаб ретінде рөлін нығайтады. Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйесін дамытудағы негізгі халықаралық жобалар 4-ші кестеде көрсетілген [18].

Кесте 4 – Орталық Азиядағы көлік-логистикалық жүйесін дамытудағы негізгі халықаралық жобалар

№	Жоба / Бастама атауы	Негізгі сипаттамасы	Аймақ үшін маңызы
1	Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ)	Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі – Әзербайжан – Еуропа бағыты	Баламалы сауда жолы; Қытай мен Еуропа арасындағы жылдам қатынас
2	Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі	Қытай – Қазақстан – Ресей – Батыс Еуропа бағытындағы автожол	Жүк тасымалдау уақытын 2 есеге қысқартады; транзиттік әлеуетті арттырады
3	Трансазиялық теміржол (TAR) және Азиялық тас жолдар желісі (АН)	UNESCAP үйлестіруімен құрылған халықаралық көлік желілері	Аймақты жаһандық көлік инфрақұрылымына интеграциялау
4	CAREC бағдарламасы	Азия Даму Банкі қолдайтын аймақтық ынтымақтастық бастамасы	Көлік инфрақұрылымын дамыту және шекаралық рәсімдерді жеңілдету
5	"Белдеу және жол" бастамасы (BRI)	Қытайдың көлік және логистика инфрақұрылымына инвестиция тарту жобасы	Инфрақұрылымды жаңғырту; логистикалық орталықтар құру
<i>Ескертпе</i> – автормен [18] дереккөз негізінде құрастырылған			

Трансазиялық теміржол (ТАР) және Азиялық тас жолдар желісі (АН) сияқты көпжақты бастамалар да Орталық Азия елдерінің көлік инфрақұрылымын дамытуда маңызды рөл атқаруда. Біріккен Ұлттар Ұйымының UNESCAP ұйымы үйлестіретін бұл бастамалар аймақтың теміржол және автомобиль жолдары жүйелерін жаһандық көлік желілерімен интеграциялауға бағытталған. Трансазиялық теміржол желісінің бір бөлігі ретінде Қазақстан мен Өзбекстан аймақаралық және құрлықаралық тасымалдаудың негізгі хабтарына айналууда.

Азия Даму Банкі (ADB) қолдайтын Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастық (CAREC) бағдарламасы көлік инфрақұрылымын дамыту мен сауда рәсімдерін жеңілдетуге бағытталған тағы бір маңызды халықаралық бастама болып табылады. CAREC көлік стратегиясы аймақ елдерінің арасында өзара байланысты күшейту, жаңа дәліздер құру және шекаралық өткелдерді оңтайландыру мақсатында әзірленген.

Бұған қоса, "Белдеу және жол" бастамасы (BRI) аясында Қытайдың Орталық Азиядағы көлік жобаларына белсенді түрде инвестиция тартуы аймақтың көлік және логистика саласына тың серпін берді. Бұл бастама шеңберінде теміржол желілері, автомобиль жолдары және логистикалық орталықтар сияқты инфрақұрылым нысандары салынып, модернизациялануда [18].

Халықаралық жобалар мен бастамалар Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық инфрақұрылымын жаңғырту мен халықаралық саудадағы рөлін арттыруда шешуші фактор болып табылады. Бұл жобалар тек инфрақұрылымды дамытуға ғана емес, сонымен бірге аймақтың экономикалық әртараптануына, инвестицияларды тартуға және жаһандық жеткізу тізбектеріне интеграциялануға мүмкіндік береді.

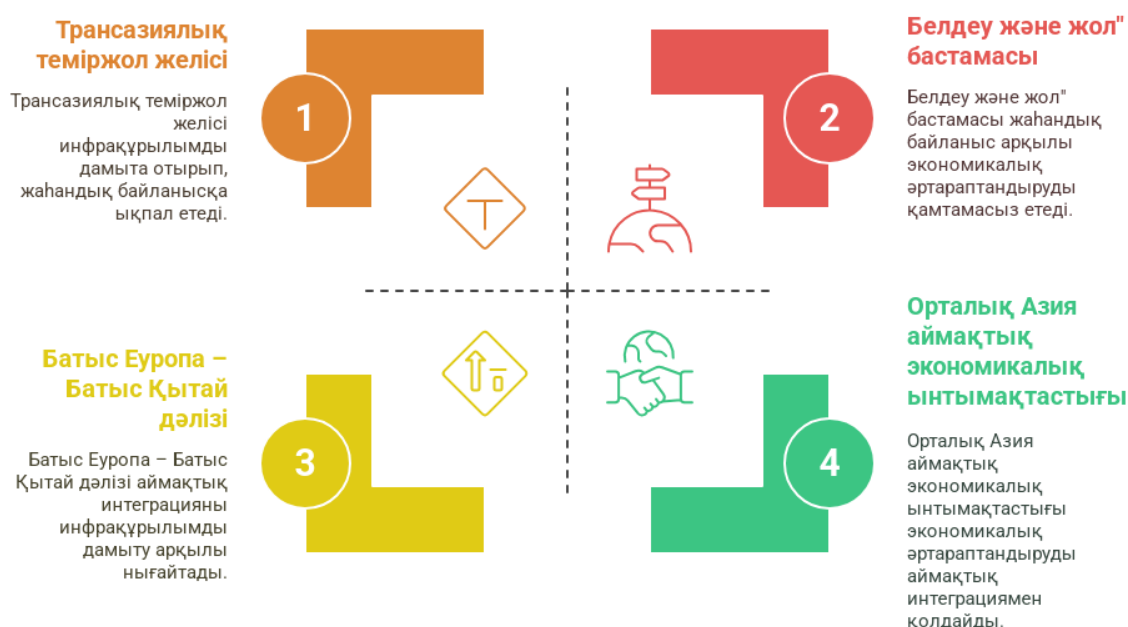
1.3 Қазақстанның көлік әлеуеті және жаһандық бәсекелестік

Қазақстан өзінің ерекше географиялық орналасуы арқасында Еуразия құрлығының маңызды көлік және транзиттік торабына айналу әлеуетіне ие. Бұл мемлекет Еуропа мен Азия арасындағы табиғи көпір қызметін атқара отырып, жаһандық сауда ағындарының маңызды бағыттарын біріктіретін стратегиялық позицияға ие. Географиялық артықшылықтары Қазақстанды Қытай, Ресей, Орталық Азия елдері және Каспий маңы өңірімен байланыстыратын маңызды торап ретінде қалыптастырады. Сонымен қатар, Қазақстан Батыс Еуропа мен Шығыс Азия арасындағы ең қысқа құрлық жолдарының бірін ұсыну арқылы көлік дәліздерінің баламалы және тиімді бағыттарын дамытуда жетекші рөл атқарады.

Әуелде Қазақстанның кең байтақ аумағы (2,7 миллион шаршы километрден астам) және шекаралас елдермен (Қытай, Ресей, Өзбекстан, Қырғызстан, Түрікменстан) көршілес болуы елдің транзиттік мүмкіндіктерін кеңейтуге қолайлы жағдай жасайды. Қазақстанның Қытаймен шекаралас

аймақтарында орналасқан маңызды көлік торабы — «Қорғас» халықаралық шекаралық ынтымақтастық орталығы — Азия мен Еуропа арасындағы сауда байланыстарын нығайтуда ерекше орын алады. Бұл орталық арқылы Қытайдан Еуропаға бағытталған тауар ағындары оңтайландырылып, мультимодальды тасымалдау жүйелері дами түсуде [19].

Қазақстанның Каспий теңізіне шығу мүмкіндігі Транскаспий халықаралық көлік бағытын (ТХКБ) дамыту үшін маңызды алғышарттардың бірі болып табылады. Ақтау және Құрық порттарының инфрақұрылымын жаңарту арқылы Қазақстан Еуропа мен Кавказ елдеріне теңіз арқылы шығудың тиімді мүмкіндіктерін ұсынып отыр. Бұл бағыт Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдері үшін де еуропалық нарықтарға баламалы қатынас жолын қамтамасыз етеді, нәтижесінде Қазақстанның транзиттік рөлі артып келеді Қазақстанның көлік-логистикалық әлеуеті 6-шы суретте көрсетілген [19].



Сурет 6 – Қазақстанның көлік-логистикалық әлеуеті
Ескертпе – автормен [19] дереккөз негізінде құрастырылған

Қазақстанның аумағы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздері (мысалы, Батыс Еуропа – Батыс Қытай, Трансасиялық теміржол және Солтүстік – Оңтүстік дәлізі) оның жаһандық сауда жүйесіне интеграциялануын жеделдетуде. Бұл дәліздер Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғыртуға және халықаралық стандарттарға сәйкестендіруге мүмкіндік беруде. Осындай жобалардың іске асуы нәтижесінде елдің логистикалық тартымдылығы артып, әлемдік жеткізу тізбектеріне ену мүмкіндігі күшейе түсті.

Қазақстанның географиялық артықшылықтары оның көлік және транзит саласындағы бәсекелестік қабілетін қалыптастыруда шешуші рөл атқарады. Дегенмен, бұл әлеуетті толық іске асыру үшін инфрақұрылымды одан әрі жаңғырту, мультимодальды тасымалдауды дамыту және шекаралық рәсімдерді

оңтайландыру бағытында жүйелі шаралар қабылдау қажет. Қазақстан өзінің географиялық орналасуынан туындайтын мүмкіндіктерді ұтымды пайдалана отырып, Еуразиялық көлік-логистикалық кеңістікте жетекші орын алуға ұмтылуы тиіс.

Қазақстан өзінің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында халықаралық көлік дәліздерін белсенді түрде жетілдіруде және инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруда. Бүгінгі таңда елдің аумағы арқылы өтетін көлік дәліздері Еуропа мен Азия арасындағы ең қысқа және сенімді құрлық жолдарының бірі болып табылады. Бұл бағыттар Қазақстанның көлік-логистикалық стратегиясының өзегін құрайды және жаһандық жеткізу тізбектеріне тиімді қосылуға мүмкіндік береді. Қазақстандағы негізгі көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық жобалар 6-шы кестеде көрсетілген.

Кесте 6 – Қазақстандағы негізгі көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық жобалар

№	Дәліз / Жоба атауы	Негізгі сипаттамасы	Маңызы
1	Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі	Қытай – Қазақстан – Ресей – Батыс Еуропа бағытындағы халықаралық автожол	Жүк тасымалдау уақытын қысқартады; транзиттік тартымдылықты арттырады
2	Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ)	Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі арқылы Әзербайжан, Түркия және Еуропаға шығу бағыты	Сауда жолдарын әртараптандыру; баламалы бағыт ұсыну
3	Трансазиялық теміржол (TAR)	Қытай – Қазақстан арқылы Еуропаға бағытталған теміржол желісі	Құрлықаралық жүк тасымалдауды жылдамдату
4	Солтүстік – Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі	Қазақстан арқылы Парсы шығанағы порттарына шығу маршруты	Жаңа сауда нарықтарына қол жеткізу
5	"Нұрлы Жол" бағдарламасы	Қазақстандағы көлік инфрақұрылымын жүйелі жаңғырту жобасы	Дәліздердің үйлесімділігін арттыру; ұлттық көлік желісін дамыту
6	Қорғас – Шығыс қақпасы арнайы экономикалық аймағы	Қытай – Қазақстан шекарасындағы мультимодальды логистикалық хаб	Азия мен Еуропа арасындағы сауда ағынын оңтайландыру
<i>Ескертпе</i> – автормен [20] дереккөз негізінде құрастырылған			

Біріншіден, Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі Қазақстан үшін стратегиялық маңызға ие. Бұл дәліз Қытайдың Ляньюньган портынан басталып, Қазақстан арқылы Ресейге және одан әрі Батыс Еуропаға

дейін созылады. Қазақстан аумағындағы жалпы ұзындығы шамамен 2 787 шақырымды құрайтын жол толықтай халықаралық стандарттарға сәйкестендіріліп жаңартылды. Бұл жоба жүк тасымалдау уақытын екі есеге қысқартуға және жеткізу шығындарын төмендетуге мүмкіндік берді, нәтижесінде Қазақстанның транзиттік тартымдылығы айтарлықтай артты.

Екіншіден, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) Қазақстанның батыс порттарынан (Ақтау және Құрық) Каспий теңізі арқылы Әзербайжан мен Грузияға, одан әрі Түркия мен Еуропаға дейін жалғасатын баламалы дәліз ретінде дамуда. Бұл бағыттың маңыздылығы Ресей арқылы өтетін дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті төмендету және әртараптандыру мүмкіндігімен байланысты. ТХКБ жобасының табысты дамуы үшін Ақтау және Құрық порттарының инфрақұрылымы жаңартылып, мультимодальды тасымалдау мүмкіндіктері кеңейтілді [20].

Сонымен қатар, Трансазиялық теміржол (ТАР) және Солтүстік – Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі сияқты көпжақты жобалар аясында Қазақстан теміржол инфрақұрылымын жаңғырту жұмыстарын жүргізуде. Қазақстан арқылы өтетін Трансазиялық теміржол бағыты Қытай мен Еуропа арасындағы жылдам теміржол қатынасын қамтамасыз етеді. Өз кезегінде Солтүстік – Оңтүстік дәлізі Парсы шығанағындағы порттарға шығуға мүмкіндік береді, бұл Қазақстан үшін жаңа сауда нарықтарына қол жеткізу тұрғысынан аса маңызды.

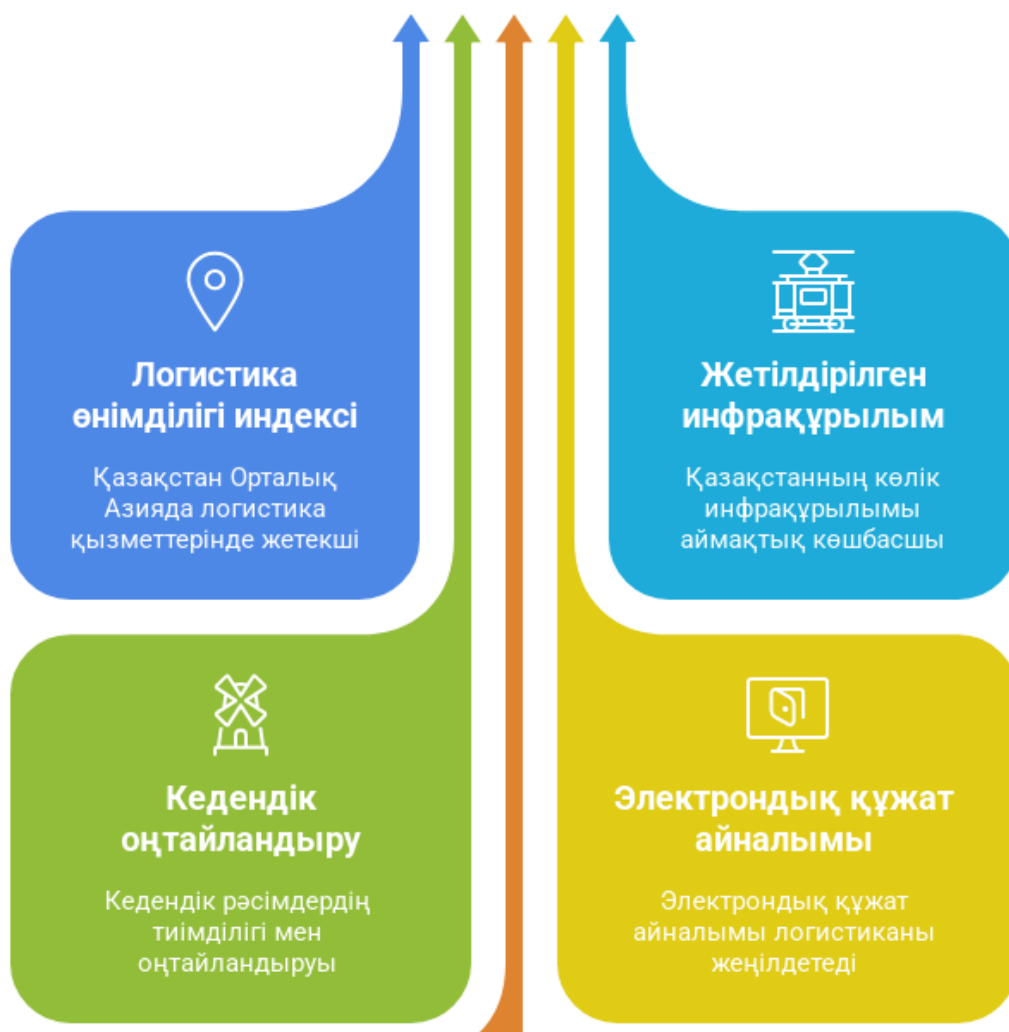
Қазақстанда жүзеге асырылған ірі инфрақұрылымдық жобалар да көлік әлеуетін дамытуда шешуші рөл атқарады. Әсіресе, "Нұрлы Жол" инфрақұрылымды дамыту бағдарламасы аясында еліміздің теміржол, автожол және логистикалық инфрақұрылымы жүйелі түрде жаңғыртылды. Аталған бағдарлама халықаралық дәліздермен үйлесімділікті қамтамасыз етіп, Қазақстанды жаһандық көлік жүйесінің ажырамас бөлігіне айналдыруға бағытталған.

Сондай-ақ, Қорғас – Шығыс қақпасы арнайы экономикалық аймағы мен Ляньюньган (Қытай) – Қорғас (Қазақстан) логистикалық орталығы жобалары мультимодальды тасымалдауды дамытуға мүмкіндік берді. Бұл жобалар Азия мен Еуропа арасындағы сауда ағындарын оңтайландырып, Қазақстанның халықаралық логистикалық желідегі рөлін күшейтті.

Қазақстандағы негізгі көлік дәліздері мен инфрақұрылымдық жобалар елдің көлік-логистикалық әлеуетін арттыруда және жаһандық бәсекеге қабілеттілігін нығайтуда негізгі факторлардың бірі болып табылады. Болашақта бұл бағыттарды одан әрі дамыту арқылы Қазақстан халықаралық сауда мен транзит саласындағы стратегиялық орнын айтарлықтай күшейте алады.

Қазақстанның көлік-логистикалық қызметтер секторы соңғы онжылдықта қарқынды дамып, елдің экономикалық және транзиттік әлеуетін арттыруда маңызды рөл атқара бастады. Логистика және көлік қызметтерін дамыту Қазақстанның «Нұрлы Жол» инфрақұрылымды дамыту бағдарламасының, сондай-ақ «Қазақстан–2050» стратегиясының негізгі бағыттарының бірі ретінде айқындалды. Бұл саладағы жетістіктер халықаралық деңгейде де мойындалып, еліміздің әлемдік рейтингтердегі орнын жақсартуға ықпал етті.

Ең алдымен, Қазақстанда көлік-логистика қызметтерінің инфрақұрылымдық негізі едәуір жақсарды. Ірі мультимодальды логистикалық орталықтар (мысалы, Қорғас – Шығыс қақпасы арнайы экономикалық аймағы, Астана және Алматы маңындағы қойма кешендері) заманауи халықаралық стандарттарға сәйкес құрылды. Бұл орталықтар жүк сақтау, сұрыптау, қайта өңдеу, кедендік рәсімдеу және экспедиторлық қызметтерді бір жерде біріктіру арқылы көлік-логистика тізбектерінің тиімділігін арттырды. Сонымен қатар, Қазақстанда мультимодальды тасымал жүйесін дамытуға ерекше көңіл бөлінуде, бұл құрлықаралық сауда бағыттарының бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін маңызды. Қазақстанның көлік саласындағы жетістіктері 7-ші суретте көрсетілген.



Сурет 7 – Қазақстанның көлік саласындағы жетістіктері
Ескертпе – автормен [21] дереккөз негізінде құрастырылған

Қазақстанның халықаралық логистика және көлік саласындағы көрсеткіштері де оң нәтижелерге жетуде. Дүниежүзілік банктің Логистика өнімділігі индексі (Logistics Performance Index, LPI) деректері бойынша, Қазақстан Орталық Азия аймағында логистика қызметтерінің сапасы бойынша жетекші орында тұр. 2023 жылғы есепте Қазақстан логистика инфрақұрылымының сапасы мен шекаралық рәсімдердің тиімділігі

көрсеткіштері бойынша біршама жоғары балл алды. Бұл жетістіктер кедендік рәсімдерді оңтайландыру, электрондық құжат айналымын енгізу және тасымалдау процестерін цифрландыру бағытында жүргізілген реформалардың нәтижесі болып табылады.

Дүниежүзілік экономикалық форумның (World Economic Forum) Жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексіне (Global Competitiveness Index) Қазақстанның көлік инфрақұрылымы көрсеткіштері де соңғы жылдары тұрақты түрде жақсарды. Автожол сапасы, теміржол инфрақұрылымының тиімділігі және әуе қатынасының сапасы бойынша Қазақстан аймақтық көшбасшы мәртебесіне ие. Бұл көрсеткіштер көлік саласындағы мемлекеттік саясаттың дұрыс бағытта жүргізіліп жатқанын айғақтайды [21].

Алайда, кейбір қиындықтар әлі де бар екенін атап өткен жөн. Логистикалық қызметтердің әртүрлілігі мен интеграция деңгейінің жеткіліксіздігі, кейбір шекаралық өткелдердегі процедуралардың баяулығы және аймақтық байланыстардың біркелкі еместігі Қазақстанның логистикалық тартымдылығын толық пайдалану мүмкіндігін шектейді. Сондықтан логистикалық қызметтердің цифрландырылуын тереңдету, мультимодальды тораптарды дамыту және халықаралық стандарттарды кеңінен енгізу – алдағы даму басымдықтарының бірі болып табылады.

Қорытындылай келе, Қазақстанның көлік-логистика қызметтері секторы дамудың жаңа кезеңіне өтті. Халықаралық рейтингтердегі орнын жақсарту, инфрақұрылымды жетілдіру және логистикалық қызметтердің сапасын арттыру елдің жаһандық көлік желісіндегі рөлін нығайтуға ықпал етуде. Бұл үрдістер Қазақстанды Орталық Азияның негізгі транзиттік және логистикалық хабтарының біріне айналдыру мақсатында одан әрі жалғасуы тиіс.

2 ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІНДЕГІ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ ТИІМДІЛІГІНЕ ТАЛДАУ

2.1 Транскаспий және Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәліздерінің жалпы сипаттамасы

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) — Қытайдан Еуропаға дейінгі жүк тасымалын қамтамасыз ететін стратегиялық маңызы жоғары мультимодальды көлік дәлізі. Бұл бағыт Қытайдың шығысындағы Ляньюньган портынан басталып, Қазақстан, Каспий теңізі арқылы Әзербайжан, Грузия және Түркия арқылы Еуропа нарығына шығады. ТХКБ дәлізі «Белдеу және жол» бастамасы шеңберінде дамып жатқан құрлық және теңіз қатынастарының маңызды элементі ретінде қарастырылады.

Әуелде, ТХКБ-ның құрылымы мультимодальды тасымалдауға негізделген. Қазақстанның Ляньюньган – Қорғас – Алматы – Ақтау бағыты бойынша құрлықтық тасымал жүзеге асырылады. Ақтау және Құрық порттарынан жүктер Каспий теңізі арқылы пароммен Әзербайжанның Баку портына жеткізіледі. Бұдан әрі жүк теміржол немесе автомобиль көлігімен Грузия арқылы Түркияға және одан әрі Еуропаға жөнелтіледі. Бұл бағыттың басты ерекшелігі — құрлық пен теңіз көліктерінің үйлесімді интеграциясы және баламалы, саяси тәуекелдері төмен жол ұсыну мүмкіндігі. Транскаспий халықаралық көлік бағыты 8-ші суретте көрсетілген [22].



Сурет 8 – Транскаспий халықаралық көлік бағыты
Ескертпе – автормен [22] дереккөз негізінде құрастырылған

ТХКБ бағытының дамуы үшін қатысушы елдер арасында институционалдық негіз қаланған. 2014 жылы Бакуде Транскаспий халықаралық

көлік консорциумы құрылды, оның құрамына Қазақстан темір жолы (КТЗ), Әзербайжан темір жолы (АДҮ), Грузия темір жолы (GR) және Каспий теңіз паромы компаниялары кіреді. Бұл консорциумның мақсаты — тасымал процесін оңтайландыру, тарифтерді үйлестіру және клиенттерге «бір терезе» қағидаты бойынша қызмет көрсету.

ТХКБ бағытының инфрақұрылымдық базасы да үнемі жетілдіріліп келеді. Қазақстандағы Ақтау және Құрық порттары модернизацияланды, олардың өткізу қабілеті едәуір артты. Сондай-ақ, Әзербайжанның Баку халықаралық теңіз сауда порты (Алят порты) жаңартылып, аймақтағы ең ірі логистикалық хабтардың біріне айналды. Грузияда Батуми және Поти порттары жүк тасымалдау мүмкіндіктерін кеңейтіп, интермодальды тасымал тізбектерін қолдауда маңызды рөл атқаруда. Транскаспий халықаралық көлік бағытының (ТХКБ) құрылымы мен ерекшеліктері 7-ші кестеде көрсетілген [22].

Кесте 7 – Транскаспий халықаралық көлік бағытының (ТХКБ) құрылымы мен ерекшеліктері

№	Элемент	Сипаттамасы
1	Бағыттың географиясы	Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі – Әзербайжан – Грузия – Түркия – Еуропа
2	Тасымалдау түрлері	Құрлық (теміржол және автожол) + теңіз (Каспий теңізі арқылы паром)
3	Негізгі инфрақұрылым объектілері	Ақтау және Құрық порттары (Қазақстан), Баку портында (Әзербайжан) және Поти, Батуми порттары (Грузия)
4	Институционалдық қолдау	Транскаспий халықаралық көлік консорциумы (КТЗ, АДҮ, GR және Каспий теңіз паром компаниялары)
5	Басты ерекшеліктері	Саяси тәуекелдердің төмендеуі, тасымалдау уақытының қысқаруы, сауда бағыттарының әртараптандырылуы
6	Стратегиялық маңызы	Еуропа мен Қытай арасындағы балама, тиімді және тұрақты сауда дәлізін ұсыну
<i>Ескертпе</i> – автормен [22] дереккөз негізінде құрастырылған		

ТХКБ бағытының негізгі ерекшеліктеріне саяси тәуекелдердің төмендеуі, тасымалдау уақытының қысқаруы және сауда маршруттарының әртараптандырылуы жатады. Дәстүрлі Ресей арқылы өтетін солтүстік бағытпен салыстырғанда, ТХКБ балама маршрут ұсыну арқылы логистикалық икемділікті арттырады. Сонымен қатар, Еуропа мен Қытай арасындағы сауда көлемінің өсуі бұл бағыттың экономикалық тұрғыдан тиімділігін нығайтуда.

Транскаспий халықаралық көлік бағыты қазіргі жаһандық экономикалық жағдайдағы маңызды көлік дәлізі ретінде қалыптасып келеді. Оның құрылымы мен институционалдық қолдауы тасымалдаудың сенімділігі мен тиімділігін

арттыруға бағытталған. Болашақта ТХКБ-ның дамуы халықаралық сауда мен көлік жүйесіндегі Орталық Азия елдерінің стратегиялық рөлін күшейтуге ықпал ететіні анық [22].

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) қазіргі уақытта Еуропа мен Қытай арасындағы сауда ағындарын қамтамасыз етуде маңызды балама маршрут ретінде қалыптасып келеді. Бұл дәліздің тиімділігі мен даму әлеуетін бағалау үшін бірнеше негізгі аспектілерге назар аудару қажет: тасымалдау уақыты, шығын құрылымы, транзит көлемі, инфрақұрылымдық мүмкіндіктер және геосаяси тұрақтылық.

Ең алдымен, ТХКБ бағыты бойынша тасымалдау уақыты айтарлықтай қысқарды. Қазіргі таңда Қытайдан Еуропаға дейінгі жүк тасымалы 12–18 күн аралығында жүзеге асырылуда, бұл дәстүрлі теңіз жолымен салыстырғанда екі есе жылдам. Бұл көрсеткіш әсіресе жоғары құндылықтағы және уақытқа сезімтал жүктер үшін тиімді логистикалық шешім болып табылады. Сонымен қатар, Қорғас – Ақтау – Баку – Тбилиси – Карс бағыты бойынша интермодальды тасымалдау жүйесі арқылы тасымалдау уақытының тұрақтылығы артты.

ТХКБ-ның экономикалық тиімділігі де ерекше назар аударуға лайық. Дәстүрлі теңіз маршруттарына қарағанда шығын деңгейі аздап жоғары болғанымен, тасымалдау жылдамдығы мен сенімділігі көптеген компаниялар үшін шешуші факторға айналды. Сонымен бірге, ТХКБ шеңберінде тарифтерді үйлестіру бойынша қол жеткізілген келісімдер логистикалық шығындарды азайтуға септігін тигізді. Бәсекеге қабілетті тарифтік саясаттың арқасында ТХКБ сауда және транзит үшін тартымды бола түсті. ТХКБ бағытының артықшылықтары 9-шы суретте көрсетілген.



Сурет 9 –ТХКБ бағытының артықшылықтары

Ескертпе – автормен [22] дереккөз негізінде құрастырылған

Транзит көлеміне келетін болсақ, соңғы жылдары ТХКБ арқылы тасымалданатын жүк көлемі тұрақты өсім көрсетуде. 2022 жылы бағыт бойынша

тасымал көлемі 1,5 миллион тоннадан асты, ал 2023 жылы көрсеткіш одан әрі артты. Бұл өсім Еуропа мен Азия арасындағы сауда қатынастарының тереңдеуімен және дәстүрлі солтүстік бағыттағы геосаяси қиындықтармен байланысты [22].

Инфрақұрылымдық мүмкіндіктер тұрғысынан алғанда, Ақтау және Құрық порттарының жаңғыртылуы, сондай-ақ Баку портындағы жаңа терминалдардың іске қосылуы ТХКБ өткізу қабілетін едәуір арттырды. Бұдан басқа, Әзербайжан, Грузия және Түркия территориясындағы теміржол желілерін жаңарту жобалары интермодальды тасымал процестерін оңтайландыруға мүмкіндік берді. Қазақстан тарапынан Қорғас – Жетіген – Ақтау бағытындағы теміржол және автомобиль жолдарының жаңартылуы дәліздің сенімділігін арттыруда маңызды рөл атқарды.

ТХКБ бағытының тағы бір маңызды артықшылығы — оның геосаяси қауіпсіздігі мен тәуекелдерінің төмендеуі. Ресей мен Беларусь арқылы өтетін дәстүрлі бағыттарға балама ретінде ТХКБ қатысушы елдердің саяси тұрақтылығы мен халықаралық әріптестігі арқасында сауда операцияларын тұрақты қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Болашақта тасымалдау жылдамдығын одан әрі арттыру, логистикалық қызметтердің сапасын жақсарту және тарифтік саясатты жетілдіру ТХКБ-ны Еуропа мен Азия арасындағы негізгі сауда дәліздерінің бірі ретінде бекітуге ықпал етеді. Қазақстан үшін бұл бағыт көлік-логистикалық хаб ретіндегі позициясын нығайту және жаһандық бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін стратегиялық мүмкіндік болып табылады. БЕ – БҚ халықаралық көлік дәлізінің құрылымы мен ерекшеліктері 8-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 8 – Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізінің құрылымы мен ерекшеліктері

№	Элемент	Сипаттамасы
1	Бағыттың географиясы	Қытай (Ляньюньган) – Қазақстан – Ресей – Батыс Еуропа
2	Негізгі инфрақұрылым	Автомобиль жолдары (Алматы – Ақтөбе – Орал); теміржол торабы (Қорғас – Алтынкөл – Жетіген)
3	Тасымалдау уақыты	Қытайдан Батыс Еуропаға дейін орташа 10–12 күн
4	Экономикалық маңызы	Аймақтық экономикалық белсенділікті арттыру; жаңа нарықтар ашу
5	Логистикалық артықшылықтары	Жоғары жылдамдықты жеткізу; мультимодальды тасымалдау мүмкіндіктері
6	Саяси және стратегиялық рөлі	Қытай – Қазақстан – Ресей – Еуропа арасындағы ынтымақтастықты нығайту; жаһандық жеткізу тізбектеріне қосылу
<i>Ескертпе</i> – автормен [23] дереккөз негізінде құрастырылған		

Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі (БЕ-БҚ Дәлізі) – Еуропа мен Азия арасындағы құрлық арқылы жүк тасымалдаудың ең ірі және стратегиялық маңызды жобаларының бірі болып саналады. Бұл дәліз Қытайдың Ляньюньган портынан басталып, Қазақстан, Ресей арқылы өтіп, Батыс Еуропаның негізгі сауда орталықтарына дейін созылады. Оның жалпы ұзындығы шамамен 8 445 шақырымды құрайды, соның ішінде Қазақстан аумағындағы бөлігі – шамамен 2 787 шақырым.

БЕ-БҚ Дәлізінің негізгі құрылымы жоғары сапалы автомобиль жолдарына негізделген. Қазақстан аумағында "Нұрлы Жол" мемлекеттік бағдарламасы аясында бұл дәліздің инфрақұрылымы халықаралық талаптарға сай жаңғыртылды. Алматы – Қорғас, Алматы – Қапшағай – Тараз – Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал бағытындағы жол учаскелері толық жаңартылып, қозғалыстың жоғары жылдамдығы мен тасымалдаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін стандарттарға сәйкестендірілді. Сонымен қатар, БЕ-БҚ Дәлізі теміржол инфрақұрылымымен де толықтырылған. Қытай мен Қазақстан арасындағы Қорғас – Алтынкөл шекаралық теміржол торабы және Жетіген – Қорғас теміржолы дәліздің маңызды бөлігі болып табылады. Бұл теміржол желілері жүктердің мультимодальды тасымалын қамтамасыз етіп, дәліздің логистикалық мүмкіндіктерін арттырады [23].

БЕ-БҚ Дәлізінің басты ерекшеліктерінің бірі – оның тасымалдау уақытының қысқаруы мен жеткізу тиімділігінің артуы. Дәліз арқылы Қытайдан Батыс Еуропаға дейінгі жүк тасымалы орта есеппен 10–12 күнде жүзеге асырылады. Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізінің стратегиялық талдауы 10-шы суретте көрсетілген.



Сурет 10 – Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізінің стратегиялық талдауы
Ескертпе – автормен [22] дереккөз негізінде құрастырылған

БЕ-БҚ Дәлізі аймақтық экономикалық даму үшін де үлкен маңызға ие. Қазақстанның оңтүстік және батыс өңірлеріндегі экономикалық белсенділікті арттыруға, көлік қызметтерінің жаңа нарықтарын қалыптастыруға және инвестиция тартуға ықпал етуде. Сонымен қатар, дәліз бойында орналасқан арнайы экономикалық аймақтар (Қорғас – Шығыс қақпасы, Орал, Ақтөбе индустриялық аймақтары) халықаралық сауда мен өнеркәсіптік кооперацияны дамытуда маңызды рөл атқарады.

Саяси тұрғыдан алғанда, БЕ-БҚ Дәлізі Қазақстан үшін Қытай, Ресей және Еуропа арасындағы көлік-логистикалық әріптестікті нығайтуға мүмкіндік береді. Бұл жоба "Белдеу және жол" бастамасының бір бөлігі ретінде халықаралық экономикалық ынтымақтастықтың жаңа деңгейін қалыптастыруда. Сонымен бірге, дәліз халықаралық стандарттарға сай дамытылған жол және теміржол желілері арқасында экологиялық және әлеуметтік тұрақтылық талаптарын да ескере отырып жүзеге асырылуда [23].

Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі Қазақстанның жаһандық көлік желісіндегі стратегиялық орнын нығайтуда шешуші рөл атқарады. Оның жоғары сапалы инфрақұрылымы, жүк тасымалдаудың жылдамдығы мен тиімділігі, сондай-ақ аймақтық экономикалық дамуға қосқан үлесі бұл дәлізді Орталық Азиядағы ең перспективалы және маңызды жобалардың біріне айналдырады.

Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі (БЕ-БҚ Дәлізі) Еуразия кеңістігінде транзиттік тасымалдарды оңтайландыру мен экономикалық дамуды ынталандыру мақсатында жүзеге асырылған ең ірі инфрақұрылымдық жобалардың бірі болып табылады. Оның тиімділігі мен экономикалық әсерін бағалау бірнеше негізгі критерийлер арқылы жүргізіледі.

Біріншіден, БЕ-БҚ дәлізі арқылы жүк тасымалдау уақыты едәуір қысқарды. Қытайдан Батыс Еуропаға дейінгі жүктер дәстүрлі теңіз жолымен 35–40 күнде жеткізілсе, БЕ-БҚ дәлізі арқылы бұл мерзім 10–12 күнге дейін қысқартылды. Бұл фактор уақытқа сезімтал жоғары құнды тауарларды жеткізу процесін жеделдетуге және жеткізу тізбектерінің тұрақтылығын арттыруға мүмкіндік берді.

Екіншіден, дәліздің дамуы көлік шығындарын оңтайландыруға әсер етті. Автомобиль және теміржол инфрақұрылымының халықаралық стандарттарға сай жаңғыртылуы жол қозғалысының қауіпсіздігін арттырып қана қоймай, тасымалдың өзіндік құнын төмендетті. Біріккен тарифтік саясаттың енгізілуі, кедендік рәсімдердің оңтайландырылуы және цифрлық логистикалық платформалардың қолданылуы БЕ-БҚ дәлізінің бәсекеге қабілеттілігін одан әрі күшейтті.

Үшіншіден, БЕ-БҚ дәлізі арқылы өтетін сауда көлемі айтарлықтай ұлғайды. 2023 жылғы деректер бойынша, Қазақстан аумағы арқылы өткен транзиттік тасымал көлемі жыл сайын орта есеппен 15–20%-ға өсіп отыр. Бұл дәліз Қазақстанның және Орталық Азияның әлемдік сауда желілеріне интеграциялануына ықпал етуде. Қазақстанның транзиттен түсетін табысы

артты, бұл өз кезегінде ұлттық экономиканың әртараптандырылуына және логистикалық қызметтер нарығының дамуына септігін тигізді.

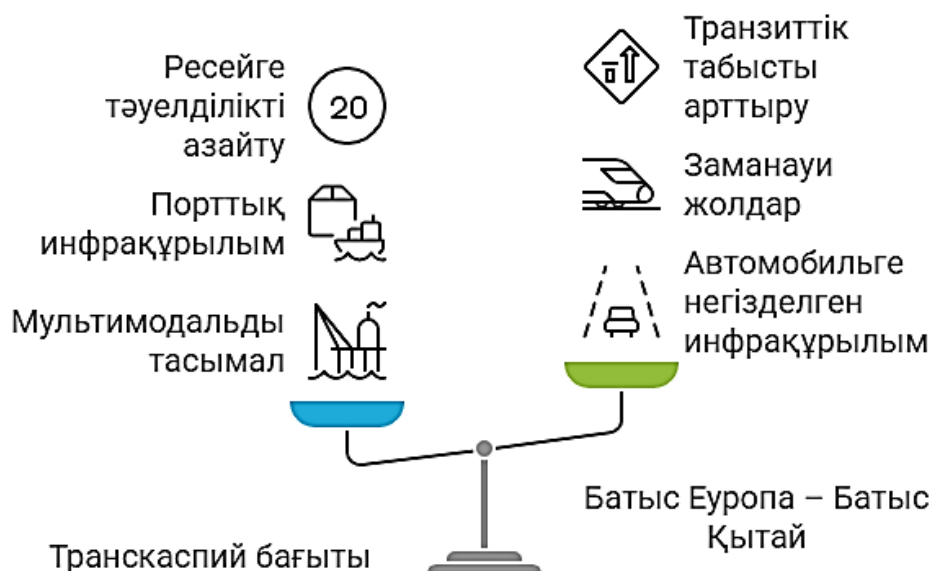
Төртіншіден, БЕ-БҚ дәлізі аймақтық экономикалық дамуға оң әсер етті. Дәліз бойында орналасқан қалалар мен аймақтарда жаңа өнеркәсіптік нысандар, логистикалық орталықтар, арнайы экономикалық аймақтар құрылды. Бұл аймақтар шетелдік инвестицияларды тарту, жұмыс орындарын ашу және инфрақұрылымды жаңғырту арқылы аймақтық даму деңгейін айтарлықтай көтерді. Мәселен, Ақтөбе, Шымкент, Қызылорда және Орал қалалары логистика мен өндірістік индустрияның жаңа орталықтарына айналууда.

БЕ-БҚ халықаралық көлік дәлізі тек көлік инфрақұрылымын жетілдіру жобасы ғана емес, сонымен қатар Қазақстанның және бүкіл Орталық Азия аймағының экономикалық, логистикалық және саяси дамуына қуатты серпін берген бастама болып табылады. Алдағы уақытта дәліздің әлеуетін толық іске асыру үшін мультимодальды тасымал жүйесін кеңейту, кедендік рәсімдерді одан әрі оңтайландыру және цифрлық логистиканы дамыту бағытында жұмыстарды жалғастыру қажет. Транскаспий халықаралық көлік бағыты мен БЕ-БҚ дәліздерінің салыстырмалы талдауы 9-шы кестеде көрсетілген.

Кесте 9 – Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай (БЕ-БҚ) дәліздерінің салыстырмалы талдауы

№	Критерий	Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ)	Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі (БЕ-БҚ)
1	Бағыттың географиясы	Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі – Әзербайжан – Грузия – Түркия – Еуропа	Қытай – Қазақстан – Ресей – Батыс Еуропа
2	Көлік түрлері	Теміржол + теңіз (Каспий паромы) + автомобиль	Негізінен автомобиль жолдары + теміржол қосымша
3	Тасымалдау уақыты	12–18 күн (Қытайдан Еуропаға дейін)	10–12 күн (Қытайдан Батыс Еуропаға дейін)
4	Инфрақұрылым ерекшеліктері	Ақтау, Құрық, Баку порттары, теміржол терминалдары	Алматы – Ақтөбе – Орал автожолдары, Қорғас теміржолы
5	Негізгі артықшылықтары	Сауда маршруттарын әртараптандыру, саяси тәуекелдердің төмендеуі	Жылдам тасымалдау, жоғары сапалы құрлық инфрақұрылымы
6	Экономикалық әсері	Каспий маңы және Кавказ арқылы сауда көлемін арттыру	Орталық Азия және Батыс Еуропа арасындағы тікелей байланыс
7	Стратегиялық маңызы	Ресей бағытына тәуелділікті азайту, жаңа нарықтарға шығу	Қытай – Еуропа арасындағы негізгі транзит дәлізі ретінде орнығу
<i>Ескертпе</i> – автормен [22, 23] дереккөз негізінде құрастырылған			

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай (БЕ-БҚ) халықаралық көлік дәлізі құрылымы мен функционалдық ерекшеліктері бойынша өзара айтарлықтай айырмашылықтарға ие. Кестеде көрсетілгендей, екі дәліз де Қытай мен Еуропа арасындағы сауда байланыстарын нығайтуда маңызды рөл атқарады, алайда олардың әрқайсысы өзіндік географиялық, логистикалық және стратегиялық сипаттамаларымен ерекшеленеді. Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізінің стратегиялық талдауы 11-ші суретте көрсетілген.



Қазақстанның экономикалық болашағы үшін көлік дәліздерін теңестіру.

Сурет 11 – Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізінің стратегиялық талдауы
Ескертпе – автормен [22, 23] дереккөз негізінде құрастырылған

Алдымен, бағыттың географиясы мен көлік түрлері тұрғысынан айырмашылық анық байқалады. ТХКБ мультимодальды тасымалға — теміржол, теңіз және автомобиль көліктерінің үйлесімділігіне негізделген болса, БЕ-БҚ дәлізі негізінен жоғары сапалы автомобиль инфрақұрылымына сүйенеді, теміржол қатынасы қосымша рөл атқарады. Бұл БЕ-БҚ дәлізінің тасымалдау уақытын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді, сондықтан ол уақытқа сезімтал жоғары құнды жүктер үшін тиімді бағыт ретінде қалыптасты.

Сонымен қатар, инфрақұрылымның ерекшеліктері де маңызды рөл атқарады. ТХКБ бағыты порттық инфрақұрылымды (Ақтау, Құрық, Баку порттары) белсенді түрде пайдаланса, БЕ-БҚ дәлізі заманауи автомобиль жолдарын және теміржол желілерін дамытуға басымдық береді. Бұл айырмашылықтар олардың тасымалдау логистикасы мен операциялық тиімділігін анықтайды.

Экономикалық әсер тұрғысынан алғанда, екі дәліз де аймақтық және халықаралық сауда ағымдарын әртараптандыруға елеулі үлес қосуда. ТХКБ

сауда маршруттарын әртараптандыру арқылы Ресей бағытына тәуелділікті төмендетуге ықпал етеді, ал БЕ-БҚ дәлізі Орталық Азияны және Батыс Еуропаны тікелей байланыстырып, транзиттік табысты арттыруға мүмкіндік береді.

Стратегиялық тұрғыдан ТХКБ геосаяси тәуекелдерді азайту үшін маңызды балама ретінде көрінсе, БЕ-БҚ дәлізі Қытай – Еуропа арасындағы негізгі құрлық дәліздерінің бірі ретінде орнығуда. Бұл екі бағыттың да дамуы Қазақстан үшін үлкен геосаяси және экономикалық мүмкіндіктер ашады: транзиттік әлеуетті арттыру, жаһандық жеткізу тізбектеріне тереңірек интеграциялану және аймақтық көлік-логистикалық хабқа айналу [22].

Қорытындылай келе, ТХКБ мен БЕ-БҚ дәліздері бір-бірін толықтыратын және Орталық Азияның көлік-логистикалық жүйесін әртараптандыру мен нығайтудың ажырамас элементтері болып табылады. Әр бағыттың өзіндік ерекшеліктерін ескере отырып, Қазақстан үшін екі дәліздің де тиімділігін барынша пайдалану — ұлттық экономиканың ұзақ мерзімді даму стратегиясында шешуші маңызға ие [23].

2.2 Транзиттік жүк тасымалының ерекшеліктері мен даму үрдістері

Транзиттік жүк тасымалы қазіргі жаһандық экономикада елдер арасындағы өзара байланыстарды нығайтуда және ұлттық экономикаларды әртараптандыруда маңызды рөл атқарады. Географиялық орналасуы қолайлы мемлекеттер үшін транзиттік тасымал тек көлік-логистика саласының даму факторы ғана емес, сонымен қатар экономикалық өсудің негізгі катализаторы болып табылады.

Ең алдымен, транзиттік тасымалдан түсетін кіріс елдің төлем балансына тікелей оң әсер етеді. Қазақстан, Өзбекстан, Әзербайжан сияқты елдер үшін транзиттен түсетін табыс сыртқы сауда айналымының және жалпы ішкі өнімнің (ЖІӨ) құрылымында айтарлықтай үлеске ие. Мысалы, Қазақстанның мемлекеттік кіріс комитетінің деректері бойынша, соңғы жылдары транзиттен түсетін табыс жыл сайын өсіп, көлік және логистика секторының ЖІӨ-дегі үлесі 8–10%-ға дейін жетті. Бұл көрсеткіш транзиттік инфрақұрылымды дамыту арқылы ұлттық экономиканың тұрақтылығын күшейтуге мүмкіндік беретінін көрсетеді [24].

Сонымен қатар, транзиттік тасымал сауда ағындарын әртараптандыруды қамтамасыз етеді. Бір елдің аумағы арқылы өтетін түрлі бағыттағы жүктер тек қаржылық пайда әкеліп қана қоймай, елдің халықаралық сауда жүйесіне интеграциялану деңгейін арттырады. Бұл әсіресе Орталық Азия елдері үшін маңызды, өйткені олар жаһандық нарықтармен тікелей байланыстырушы транзиттік тораптарға айналуға ұмтылуда.

Транзиттік тасымалдың экономикалық маңызын сипаттайтын тағы бір аспект — инфрақұрылымдық дамуға серпін беру. Тасымал көлемінің ұлғаюы көлік жолдарын, теміржол желілерін, порттарды және логистикалық орталықтарды дамыту қажеттілігін туындатады. Бұл өз кезегінде ел ішінде

қосымша инвестициялар тартуға, жаңа жұмыс орындарының ашылуына және аймақтық даму деңгейінің теңестірілуіне ықпал етеді. Мысалы, Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі мен Транскаспий халықаралық көлік бағытының дамуы Қазақстанның көлік инфрақұрылымына айтарлықтай инвестициялар тартуға мүмкіндік берді.

Транзиттік жүк тасымалының тағы бір маңызды экономикалық әсері — елдің халықаралық беделін арттыру. Транзиттік инфрақұрылымның тиімділігі мен сенімділігі елді өңірлік және жаһандық көлік-логистикалық хаб ретінде танытуға мүмкіндік береді. Бұл инвестициялық тартымдылықты арттырып, сауда серіктестерінің сенімін нығайтады. Транзиттік жүк тасымалының негізгі ерекшеліктері 12-ші суретте көрсетілген [24].



Сурет 12 – Транзиттік жүк тасымалының негізгі ерекшеліктері
Ескертпе – автормен [24] дереккөз негізінде құрастырылған

Қорытындылай келе, транзиттік жүк тасымалы ұлттық экономиканың әртараптандырылуына, инфрақұрылымдық дамуға және халықаралық саудада бәсекеге қабілеттіліктің артуына тікелей ықпал ететін маңызды фактор болып табылады. Осыған байланысты Орталық Азия елдері үшін транзиттік мүмкіндіктерді барынша пайдалану — ұзақ мерзімді экономикалық даму стратегиясының басты бағыттарының бірі болуы тиіс.

Транзиттік жүк тасымалын тиімді ұйымдастыру елдің көлік-логистикалық жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыруда шешуші рөл атқарады. Бұл үдеріс көптеген өзара байланысты элементтерді — инфрақұрылым, кедендік рәсімдер, логистикалық қызметтер және нормативтік-құқықтық ортаны үйлестіруді талап етеді. Әрбір компонент транзиттік ағындардың жылдамдығы мен тиімділігіне тікелей әсер етеді.

Ең алдымен, инфрақұрылым транзиттік тасымалды ұйымдастырудың негізі болып табылады. Жоғары сапалы автомобиль және теміржол жолдары, мультимодальды терминалдар, порттар және логистикалық орталықтар жүк ағындарының үздіксіз қозғалысын қамтамасыз етеді. Мысалы, Ақтау және

Құрық порттары (Қазақстан), Баку порты (Әзербайжан), сондай-ақ Алматы, Шымкент, Астана маңындағы қоймалық-логистикалық орталықтар өңірлік транзиттік тораптар ретінде ерекше маңызға ие. Транзиттік тасымалды ұйымдастырудың негізгі элементтері 10-шы кестеде көрсетілген [25].

Кесте 10 – Транзиттік тасымалды ұйымдастырудың негізгі элементтері

№	Элемент	Сипаттамасы
1	Инфрақұрылым	Автомобиль және теміржол жолдары, порттар, мультимодальды терминалдар, логистикалық орталықтар (мысалы, Ақтау, Құрық, Алматы қоймалық орталықтары).
2	Кедендік рәсімдер	"Бір терезе" жүйесі, электрондық кедендік жүйелер (мысалы, Астана-1 платформасы); рәсімдерді оңайлату және жылдамдату.
3	Логистикалық қызметтер	Жүк экспедициясы, қойма сақтау, қайта өңдеу, тасымалдауды жоспарлау, соңғы жеткізу қызметтері.
4	Нормативтік-құқықтық база	Халықаралық конвенциялар мен келісімдерге қатысу (TIR Конвенциясы, көлік құжаттарын оңайлату келісімдері).
5	Цифрландыру және автоматтандыру	Электрондық жүк құжаттары (e-CMR), тасымалдарды онлайн бақылау жүйелері, интеллектуалды көлік жүйелері (ITS).
<i>Ескертпе</i> – автормен [25] дереккөз негізінде құрастырылған		

Кедендік рәсімдер мен шекаралық бақылау транзиттік тасымалдың тиімділігінде маңызды рөл атқарады. Жүктің транзиттік қозғалысы кезінде шекарадан жылдам әрі кедергісіз өтуі логистикалық шығындарды азайтады және жеткізу уақытын қысқартады. Осы мақсатта Орталық Азия елдері "Бір терезе" (Single Window) қағидаты негізінде электрондық кедендік жүйелерді енгізу жұмыстарын белсенді жүргізуде. Мысалы, Қазақстанда "Астана-1" ақпараттық жүйесі іске қосылып, кедендік рәсімдердің цифрландырылуына жол ашылды.

Логистикалық қызметтер де транзиттік тасымалдарды ұйымдастырудың ажырамас бөлігі болып табылады. Жүк экспедициясы, қоймалық сақтау, тасымалдауды жоспарлау, жүктерді қайта өңдеу және соңғы жеткізу сияқты қызметтер тасымал тізбегінің тиімділігін қамтамасыз етеді. Бұл қызметтердің сапасы мен жылдамдығы транзиттік дәліздердің тартымдылығын арттыруда шешуші мәнге ие.

Нормативтік-құқықтық база және халықаралық келісімдер де транзиттік тасымалдың тиімділігін айқындайды. Көптеген Орталық Азия елдері Еуропа–Азия бағытындағы халықаралық конвенцияларға (мысалы, TIR Конвенциясы, Көлік құжаттарын оңайлату туралы келісімдер) қосылып, жүк қозғалысын жеңілдетуге және халықаралық талаптарға сәйкестігін қамтамасыз етуге ұмтылуда. Транзиттік саясатты үйлестіру және аймақаралық ынтымақтастықты дамыту да үлкен маңызға ие.

Цифрландыру және автоматтандыру үдерістері транзиттік тасымалдарды ұйымдастыруды жаңа деңгейге шығаруда. Электрондық жүк құжаттары (e-CMR), тасымалдарды онлайн бақылау жүйелері және интеллектуалды көлік жүйелері (ITS) жүк қозғалысының ашықтығын, қауіпсіздігін және болжамдылығын арттырады. Бұл үрдістер логистика саласындағы заманауи талаптарға толық жауап береді [25].

Транзиттік тасымалды ұйымдастыру көп деңгейлі және кешенді үдеріс болып табылады. Инфрақұрылымды дамыту, кедендік рәсімдерді оңайлату, жоғары сапалы логистикалық қызметтерді ұсыну және цифрлық технологияларды енгізу транзиттік дәліздердің тиімділігін арттыруда негізгі бағыттар ретінде қарастырылады. Бұл факторлар Қазақстан мен Орталық Азия елдерінің көлік-логистикалық хаб ретіндегі рөлін нығайтуға ықпал етеді.

Орталық Азия елдері географиялық орналасуының арқасында Еуропа мен Азия арасындағы маңызды транзиттік торапқа айналууда. Аймақтың транзиттік әлеуеті әртүрлі көлік түрлерінің үйлесімді интеграциясы негізінде қалыптасады. Қазіргі уақытта Орталық Азияда транзиттік тасымалдардың негізгі үш түрі кеңінен дамуда: теміржол, автомобиль және мультимодальды тасымалдар. Орталық Азиядағы транзиттік бағыттардың негізгі түрлері 11-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 11 – Орталық Азиядағы транзиттік бағыттардың негізгі түрлері

№	Транзиттік бағыт түрі	Сипаттамасы	Ерекшеліктері
1	Теміржол транзиті	Трансазиялық теміржол (TAR), Солтүстік – Оңтүстік дәлізі арқылы Қытай мен Еуропаны байланыстырады	Үлкен көлемді жүктерді тасымалдау; климаттық тәуелділік төмен
2	Автомобиль транзиті	Батыс Еуропа – Батыс Қытай автомагистралі арқылы жүзеге асырылады	Жылдамдық пен икемділік; қысқа және орта қашықтықтарда тиімді
3	Мультимодальды транзит	ТХКБ бағыты бойынша теміржол + теңіз тасымалдарының үйлесімі	Тасымалдау мерзімін қысқарту; логистикалық шығындарды оңтайландыру
4	Оңтүстік бағыт (Парсы шығанағы)	Өзбекстан, Түрікменстан, Қазақстан арқылы Иранға және Парсы шығанағына шығу	Сауда маршруттарын әртараптандыру; жаңа нарықтарға қол жеткізу
<i>Ескертпе</i> – автормен [26] дереккөз негізінде құрастырылған			

Ең алдымен, теміржол транзиті Орталық Азиядағы ең дамыған және жоғары әлеуетке ие бағыттардың бірі болып табылады. Қазақстан, Өзбекстан және Түрікменстанның теміржол желілері халықаралық бағыттармен тығыз байланысқан және Қытайдан Еуропаға дейінгі құрлықаралық тасымалда маңызды рөл атқарады. Трансазиялық теміржол желісі (TAR) және Солтүстік –

Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі теміржол инфрақұрылымының негізін құрайды. Сонымен қатар, Қазақстанның Ляньюньган (Қытай) – Қорғас – Ақтау бағыты арқылы Еуропаға шыға алуы теміржол транзитінің тиімділігін арттырды. Теміржол арқылы тасымалдау жүктердің үлкен көлемін бір рейсте жеткізуге мүмкіндік береді және климаттық жағдайларға тәуелділігі төмен.

Автомобиль жолдары арқылы транзиттік тасымал да аймақ үшін маңызды. Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық дәлізі Орталық Азия елдерінен өтетін негізгі автожолдық транзиттік бағыттардың бірі болып табылады. Қазақстанның оңтүстік және батыс бөлігінде жаңғыртылған автомагистральдар жүктерді жоғары жылдамдықпен және салыстырмалы түрде төмен шығындармен жеткізуге жағдай жасады. Автомобиль тасымалы икемділігімен ерекшеленеді және қысқа және орта қашықтықтарда тиімді болып табылады.

Мультимодальды транзиттік тасымалдар (әртүрлі көлік түрлерінің үйлесімі) соңғы жылдары айтарлықтай қарқынмен дамуда. Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мультимодальды тасымалдың жарқын үлгісі болып табылады, мұнда теміржол және теңіз көліктері үйлестіріле отырып қолданылады. Мультимодальды тасымалдар жүктердің жеткізілу мерзімін қысқартуға және логистикалық шығындарды оңтайландыруға мүмкіндік береді. Ақтау және Құрық порттары арқылы жүзеге асырылатын паромдық тасымалдар, Әзербайжанның Баку порты арқылы транзит, әрі қарай Грузия мен Түркия арқылы Еуропаға өту мультимодальды жүйенің тиімділігін көрсетеді [26].

Бұдан бөлек, Орталық Азия елдері өздерінің транзиттік бағыттарын әртараптандыру үшін жаңа жобаларды жүзеге асыруда. Мысалы, Өзбекстан, Түрікменстан және Қазақстан Иран арқылы Парсы шығанағы елдеріне шығу үшін Оңтүстік бағыттарды дамытып жатыр. Бұл бағыттар аймақтың жаһандық сауда желілеріне қосылуын кеңейтеді және транзиттік кірістерді арттыруға мүмкіндік береді.

Орталық Азиядағы транзиттік бағыттар жүйесі үнемі дамып келеді және аймақтың халықаралық көлік және логистика хабына айналуында шешуші рөл атқаруда. Теміржол, автомобиль және мультимодальды тасымалдардың тиімді үйлесімі Орталық Азия елдерінің транзиттік әлеуетін толық ашуға мүмкіндік береді және жаһандық жеткізу тізбектеріндегі позицияларын нығайтады.

Заманауи әлемдегі транзиттік жүк тасымалы жаһандану, цифрландыру және сауда ағындарының қайта құрылуы сияқты күрделі үрдістердің ықпалымен үнемі өзгеріп отырады. Орталық Азия елдері үшін бұл үрдістер жаңа мүмкіндіктер туғызып қана қоймай, транзиттік қызметтердің сапасын жақсартуға және көлік дәліздерінің тиімділігін арттыруға бағытталған стратегиялық міндеттерді жүктейді.

Ең алдымен, цифрландыру және автоматтандыру транзиттік тасымалдаудың жаңа стандарттарын қалыптастыруда. Электрондық жүк құжаттары (e-CMR), цифрлық логистикалық платформалар және интеллектуалды көлік жүйелері (ITS) жүктердің қозғалысын нақты уақыт режимінде бақылауға мүмкіндік береді. Бұл шешімдер тасымал процесінің ашықтығын арттырып, әкімшілік шығындарды азайтады және шекарадағы күту

уақытын қысқартады. Қазақстан мен Өзбекстан сияқты елдер кедендік рәсімдерді автоматтандыру және "бір терезе" қағидатын енгізу арқылы транзиттік ағындарды оңтайландыруда айтарлықтай жетістіктерге қол жеткізді.

Мультимодальды тасымалдау жүйесін дамыту транзиттік тасымалдың тиімділігін арттырудың маңызды үрдісіне айналды. Теміржол, автомобиль және теңіз көлігінің үйлесімді интеграциясы логистикалық шығындарды төмендетуге және жеткізу уақытын қысқартуға мүмкіндік береді. Бұл тұрғыда Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) және Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі сияқты жобалар ерекше маңызға ие. Мультимодальды шешімдер Орталық Азия елдеріне сауда маршруттарын әртараптандыруға және геосаяси тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік береді [27].

Жасыл көлік және тұрақты даму талаптары да транзиттік тасымалда жаңаша көзқарасты талап етуде. Қоршаған ортаға зиянды әсерді азайту мақсатында теміржол көлігін дамытуға және электрлендірілген көлік жүйелерін енгізуге басымдық берілуде. Мысалы, Қазақстанда теміржол желілерін электрлендіру жұмыстары жүргізілуде және экологиялық таза көлік дәліздері құру бастамалары қолға алынған. Бұл үрдістер транзиттік тасымалдардың ұзақ мерзімді тұрақтылығын қамтамасыз етеді.

Халықаралық ынтымақтастықтың жаңа формалары да транзиттік әлеуетті дамытуда маңызды рөл атқаруда. Орталық Азия елдері түрлі өңірлік және жаһандық бастамаларға белсенді қатысуда: CAREC (Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастығы бағдарламасы), BRI ("Белдеу және жол" бастамасы), UNESCAP бағдарламалары. Бұл ынтымақтастық шеңберінде көлік инфрақұрылымын дамыту, шекаралық рәсімдерді үйлестіру және логистикалық стандарттарды үйлестіру бойынша ортақ жобалар жүзеге асырылуда [27].

Сонымен бірге, жаңа нарықтарға шығу мүмкіндіктері Орталық Азия транзиттік дәліздері үшін айқын бола түсуде. Парсы шығанағы елдеріне, Оңтүстік Азия және Қытайдың батыс өңірлеріне шығу бағыттарының дамуы аймақ елдерінің транзиттік табысын ұлғайтуға және сыртқы сауда ауқымын кеңейтуге мүмкіндік береді.

Заманауи даму үрдістері Орталық Азиядағы транзиттік тасымалда жаңа сапалы деңгейге өтуге мүмкіндік беруде. Цифрландыру, мультимодальдылық, жасыл көлік және халықаралық ынтымақтастық бағытындағы стратегиялық бастамалар аймақ елдерінің жаһандық көлік желісіндегі рөлін нығайтып, олардың транзиттік әлеуетін толық іске асыруға жол ашады.

Транзиттік жүк тасымалын дамытуда Орталық Азия елдері бірқатар елеулі қиындықтарға тап болып отыр. Бұл қиындықтар инфрақұрылымның жай-күйіне, нормативтік-құқықтық базаның жетілмегендігіне, кедендік рәсімдердің күрделілігіне және аймақтық үйлестірудің жеткіліксіздігіне байланысты. Аталған факторлар транзиттік дәліздердің тиімділігін төмендетіп, аймақтың көлік-логистикалық хабқа айналуына кедергі келтіруі мүмкін.

Ең алдымен, инфрақұрылымның сапасы мен тозуы маңызды мәселе болып табылады. Көптеген автомобиль жолдары мен теміржол желілері ескірген, бұл жүк тасымалдаудың жылдамдығы мен қауіпсіздігіне теріс әсер етеді. Әсіресе

ауылдық және шекара маңындағы аймақтардағы инфрақұрылымның жеткіліксіз дамуы транзиттік процестердің үздіксіздігін қамтамасыз етуде қиындықтар туғызады. Сонымен қатар, порттық инфрақұрылымның (мысалы, Ақтау және Құрық порттарында) өткізу қабілеті кейбір кезеңдерде шектеледі, бұл мультимодальды тасымалда уақытты арттырады.

Кедендік рәсімдер мен шекаралық бақылаудың күрделілігі транзиттік жүк тасымалының басты тежегіштерінің бірі болып табылады. Кедендік құжаттаманың көптігі, рәсімдердің әртүрлілігі және үйлестірілмеген талаптар тасымалдаушылар үшін қосымша шығындар мен уақыттық шығындарға әкеледі. Орталық Азия елдерінде цифрлық жүйелер енгізіліп жатқанымен, көптеген шекара өткелдерінде қолмен тексеру және әкімшілік кедергілер сақталып отыр.

Нормативтік-құқықтық үйлестірудің жеткіліксіздігі де маңызды қиындықтардың қатарында. Әртүрлі елдердегі тасымал шарттарының, тарифтердің және кедендік талаптардың үйлеспеуі транзиттік процестерді қиындатады. Халықаралық конвенцияларға қосылу деңгейінің әртүрлілігі және ішкі заңнаманың сәйкессіздігі транзиттік дәліздердің үздіксіз жұмыс істеуіне кедергі келтіреді [27].

Логистикалық қызметтердің дамымағандығы транзиттік жүк ағындарының тиімділігін шектейді. Кейбір елдерде қойма сақтау, жүктерді қайта өңдеу, мультимодальды үйлестіру қызметтері халықаралық стандарттарға толық сәйкес келмейді. Бұл транзиттік жүктің тасымалдау тізбегінде қосымша кідірістер мен шығындарға әкеледі.

Геосаяси тәуекелдер мен тұрақсыздық факторлары да транзиттік тасымалға кері әсерін тигізеді. Көршілес аймақтардағы саяси тұрақсыздық, санкциялық шектеулер немесе сауда соғыстары транзиттік маршруттардың бағытын өзгертуге және сауда көлемінің төмендеуіне әкелуі мүмкін.

Транзиттік жүк тасымалы Орталық Азия елдерінің экономикалық және логистикалық даму стратегиясында шешуші рөл атқарады.

Транзиттік тасымалды тиімді ұйымдастыру үшін жоғары сапалы инфрақұрылым, оңтайландырылған кедендік рәсімдер, дамыған логистикалық қызметтер және үйлестірілген нормативтік база қажет. Бұл талаптардың барлығы транзиттік процестердің үздіксіздігі мен бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуде шешуші мәнге ие.

Қорытындылай келе, транзиттік тасымалда кездесетін негізгі қиындықтар кешенді сипатқа ие және инфрақұрылымнан бастап халықаралық құқықтық үйлестіруге дейінгі барлық деңгейлерде жүйелі шешімді талап етеді. Қазақстан мен Орталық Азия елдері үшін транзиттік дәліздердің тиімділігін арттыру мақсатында инфрақұрылымды жаңғырту, кедендік рәсімдерді оңайлату, логистикалық қызметтердің сапасын арттыру және халықаралық ынтымақтастықты тереңдету бағытында белсенді жұмыс істеу қажет. Транзиттік тасымалда кездесетін негізгі қиындықтар 13-ші суретте көрсетілген.



Сурет 13 – Транзиттік тасымалда кездесетін негізгі қиындықтар
Ескертпе – автормен [27] дереккөз негізінде құрастырылған

Орталық Азияда теміржол, автомобиль және мультимодальды тасымалдар сияқты негізгі транзиттік бағыттардың дамуы жүктерді жеткізудің жылдамдығын, тиімділігін және сенімділігін арттыруға мүмкіндік беруде. Әсіресе Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі өңірлік және құрлықаралық сауда ағымдарының стратегиялық артерияларына айналууда.

Заманауи даму үрдістері, атап айтқанда цифрландыру, мультимодальдылықтың өсуі, жасыл көлік бастамалары және халықаралық ынтымақтастықтың кеңеюі транзиттік тасымалдарды жаңа деңгейге көтеріп отыр. Бұл үрдістер Орталық Азия елдеріне көлік-логистикалық хаб ретіндегі ұстанымдарын нығайтуға бірегей мүмкіндік береді.

Дегенмен, транзиттік тасымалда бірқатар қиындықтар да сақталуда: инфрақұрылымның тозуы, кедендік рәсімдердің күрделілігі, құқықтық үйлестірудің жеткіліксіздігі және геосаяси тәуекелдер. Бұл мәселелерді шешу үшін кешенді және үйлестірілген саясат қажет.

Жалпы алғанда, Орталық Азия елдері үшін транзиттік тасымалдарды дамыту экономикалық әртараптандыру, жаһандық сауда тізбектеріне интеграция және өңірлік тұрақтылық үшін аса маңызды. Тиімді инфрақұрылым, заманауи логистикалық шешімдер және халықаралық әріптестікті нығайту арқылы аймақ өзінің транзиттік әлеуетін толық іске асыра алады.

2.3 Халықаралық дәліздері арқылы тасымалдардың тиімділігін бағалау

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) – Қытай мен Еуропа арасындағы сауда ағымдарын әртараптандыруға бағытталған стратегиялық дәліз. Оның тиімділігін бағалау бірқатар негізгі көрсеткіштер мен факторлар негізінде жүргізіледі: тасымалдау уақыты, шығын деңгейі, инфрақұрылымның сапасы, мультимодальды тасымалдау мүмкіндіктері және институционалдық қолдау.

Ең алдымен, тасымалдау уақыты ТХКБ бағыты үшін бәсекеге қабілетті көрсеткіш болып табылады.

Бүгінгі таңда Қытайдан Еуропаға дейінгі жүктерді жеткізу уақыты 12–18 күн аралығында, бұл теңіз арқылы тасымалдаумен салыстырғанда екі есеге дейін қысқарады. Тасымалдау уақытының тұрақтылығы мен сенімділігі ТХКБ-ны жоғары құнды және уақытқа сезімтал жүктер үшін тартымды етеді.

Экономикалық тиімділік тұрғысынан ТХКБ дәлізі дәстүрлі Солтүстік бағыттарға (Ресей арқылы өтетін дәліздерге) балама ретінде шығындарды белгілі бір деңгейде үнемдеуге мүмкіндік береді.

Паромдық тасымалдаулар мен мультимодальды үйлестіру қосымша операциялық шығындарды тудырады, алайда жалпы жеткізу жылдамдығы мен саяси тәуекелдердің төмендеуі бұл шығындарды ақтайды. Соңғы мәліметтерге сәйкес, ТХКБ арқылы тасымалданатын жүк көлемі жыл сайын тұрақты өсіп келеді және 2023 жылы 2 миллион тоннадан асты [28].

Инфрақұрылымдық мүмкіндіктер де ТХКБ тиімділігін арттыруда маңызды рөл атқарады.

Қазақстандағы Ақтау және Құрық порттарының жаңғыртылуы, Әзербайжандағы Баку портының дамуымен бірге, мультимодальды тасымалдау тізбегінің үздіксіздігін қамтамасыз етеді.

Мультимодальды тасымалдау жүйесі ТХКБ-ның басты ерекшеліктерінің бірі болып табылады. Теміржол + теңіз + автомобиль көліктерінің үйлесімділігі тасымалдау икемділігін арттырып, логистикалық шешімдердің әртараптануын қамтамасыз етеді. Бұл тәсіл халықаралық жеткізу тізбектерінің тұрақтылығы мен сенімділігін арттыруда шешуші факторға айналуға.

Институционалдық қолдау деңгейі де жоғары. 2014 жылы құрылған Транскаспий халықаралық көлік консорциумы (TITR) дәліздің тиімді жұмыс істеуін үйлестіруге және қызмет көрсету сапасын арттыруға бағытталған.

Консорциум шеңберінде тарифтерді үйлестіру, тасымалдау процестерін оңтайландыру және клиенттер үшін "бір терезе" қағидаты бойынша қызмет көрсету мәселелері жүйелі түрде шешілуде [28].

Сондай-ақ, теміржол байланыстарын жақсарту және жаңа терминалдық кешендердің іске қосылуы жүктердің өңдеу жылдамдығын арттыруға ықпал етуде. Транскаспий халықаралық көлік бағытының (ТХКБ) тиімділігі: негізгі көрсеткіштері 12-ші кестеде көрсетілген [28].

Кесте 12 – Транскаспий халықаралық көлік бағытының (ТХКБ) тиімділігі: негізгі көрсеткіштер

№	Көрсеткіш	Мәліметтер	Талдау
1	Жеткізу уақыты	12–18 күн (Қытай – Еуропа)	Теңіз арқылы тасымалдаумен (35–40 күн) салыстырғанда 2 есе жылдам
2	Транзиттік жүк көлемі (2023 ж.)	2,1 млн тонна	2022 жылмен салыстырғанда 20% өсім байқалды
3	Орташа тасымалдау құны	\$5,000–6,000 / контейнер (40 футтық)	Теңіз тасымалымен салыстырғанда қымбатырақ (~10–15%), бірақ уақыт үнемдейді
4	Инфрақұрылымдық жобалар	Ақтау және Құрық порттарын жаңғырту; Баку портында жаңа терминал салу	Өткізу қабілеті 2 есе артты
5	Мультимодальды тиімділік	Теміржол + теңіз + автокөлік үйлесімі	Жүктердің жеткізілу мерзімін 30–35% қысқартты
6	Экономикалық табыс	Қазақстан үшін транзиттен түсетін табыс 2023 жылы \$350 млн	Аймақтық экономикаға мультипликативтік әсер береді
7	Институционалдық қолдау	TITR консорциумы қызмет етеді (KTZ, ADY, GR және Каспий паром компаниялары)	"Бір терезе" қағидаты, тариф үйлестіру жүргізіледі
<i>Ескертпе</i> – автормен [28] дереккөз негізінде құрастырылған			

Транскаспий халықаралық көлік бағытының тиімділігі оның негізгі көрсеткіштері арқылы нақты айқындалады. Жеткізу уақыты 12–18 күнді құрап, дәстүрлі теңіз тасымалдауына қарағанда екі есе жылдам. Бұл жылдамдық жоғары құнды және уақытқа сезімтал жүктерді тасымалдау үшін ТХКБ-ны тартымды бағыт ретінде көрсетеді. Уақытты үнемдеу тасымалдаушылар мен экспорттаушылар үшін негізгі бәсекелестік артықшылық болып табылады.

Транзиттік жүк көлемінің өсуі де ТХКБ-ның тиімділігінің маңызды көрсеткіші. 2023 жылы бағыт бойынша 2,1 миллион тонна жүк тасымалданып, 2022 жылмен салыстырғанда 20%-ға өсті. Бұл өсім дәліздің коммерциялық тартымдылығының және оның халықаралық сауда жүйесіндегі орнының нығайғанын көрсетеді.

Орташа тасымалдау құны контейнер үшін \$5,000–6,000 аралығында өзгеріп, теңіз тасымалымен салыстырғанда шамамен 10–15%-ға қымбатырақ екені байқалады. Алайда уақыттың айтарлықтай үнемделуі бұл шығынды өтейді. Сонымен қатар, ТХКБ-ның мультимодальды құрылымы (теміржол, теңіз және автомобиль көліктерінің үйлесімі) жүктерді жеткізу мерзімін шамамен 30–35%-ға қысқартуға мүмкіндік берді, бұл бағыттың логистикалық тиімділігін едәуір арттырады.

Инфрақұрылымдық тұрғыдан алғанда, Ақтау және Құрық порттарының жаңғыртылуы, сондай-ақ Баку портында жаңа терминалдардың іске қосылуы бағыттың өткізу қабілетін екі есеге арттырды. Бұл өзгерістер мультимодальды тасымалдың тұрақтылығы мен сенімділігін күшейтіп, ТХКБ-ны ұзақ мерзімді перспективада тиімді балама ретінде қалыптастырды.

Экономикалық тұрғыдан, ТХКБ арқылы Қазақстан 2023 жылы транзиттен \$350 миллион табыс тапты. Бұл табыс көлік-логистика саласындағы мультипликативтік әсерді көрсетеді: қосымша жұмыс орындарының құрылуы, қызмет көрсету саласының дамуы және ұлттық экономикадағы логистикалық сектордың үлесінің артуы байқалады [28].

Сонымен қатар, ТХКБ бағытының геосаяси артықшылықтарын ерекше атап өту қажет. Ресей арқылы өтетін дәстүрлі маршруттардағы саяси тұрақсыздық пен санкциялық қысым жағдайында ТХКБ қауіпсіз және сенімді балама ретінде қалыптасып отыр. Бұл бағыт халықаралық компаниялар мен тасымалдаушылар үшін тәуекелдерді азайтудың маңызды жолдарының бірі болып саналады. Транскаспий халықаралық көлік бағытының тиімділігі көрсеткіштері 14-ші суретте көрсетілген.



Сурет 14 – Транскаспий халықаралық көлік бағытының тиімділігі көрсеткіштері

Ескертпе – автормен [28] дереккөз негізінде құрастырылған

Институционалдық қолдау деңгейі де жоғары деңгейде екені байқалады. TITR консорциумы аясында тарифтерді үйлестіру, тасымалдау процестерін

оңтайландыру және клиенттерге "бір терезе" қағидаты бойынша қызмет көрсету іс жүзінде жүзеге асырылып жатыр. Бұл дәліздің халықаралық саудада бәсекеге қабілеттілігін арттыратын қосымша фактор болып табылады.

ТХКБ бағыты қазіргі жағдайда өзінің тиімділігін нақты дәлелдеді. Тасымалдау жылдамдығы, инфрақұрылымның дамуы, институционалдық қолдау және экономикалық табыс деңгейі бұл бағытты Еуразиялық сауда кеңістігінде сенімді және болашағы зор көлік дәлізі ретінде ерекшелендіреді. Болашақта тарифтік саясатты одан әрі үйлестіру, логистикалық қызметтердің сапасын арттыру және мультимодальды жүйелерді жетілдіру ТХКБ тиімділігін жаңа деңгейге көтереді.

Транскаспий халықаралық көлік бағытының тиімділігі тасымалдау жылдамдығының жоғарылауы, саяси қауіпсіздіктің қамтамасыз етілуі, инфрақұрылымның жаңартылуы және институционалдық қолдаудың беріктігі сияқты факторлармен айқындалады. Болашақта ТХКБ бағытын дамыту үшін мультимодальды шешімдерді жетілдіру, тарифтік саясатты үйлестіру және логистикалық қызметтер сапасын арттыру сияқты бағыттар бойынша жұмыс жалғастырылуы қажет.

Теміржол көлігі Орталық Азия елдерінде стратегиялық маңызы жоғары көлік саласы болып табылады. Бұл бағытта Қазақстан, Өзбекстан, Түрікменстан және Қырғызстан сияқты елдер бірнеше ұлттық даму бағдарламаларын іске асыруда.

Мемлекеттік бағдарламалар:

1. Қазақстанда "Нұрлы Жол" инфрақұрылымды дамыту бағдарламасы теміржол желілерін жаңғыртуды, жаңаларын салуды көздейді. "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы 2025 жылға дейін 1 200 км жаңа теміржол салуды және 3 500 км теміржолды қайта жаңартуды жоспарлап отыр.

2. Өзбекстанда "Темір жол – 2030" стратегиясы аясында жаңа халықаралық теміржол дәліздерін дамытуға және мультимодальды тасымалдарды кеңейтуге басымдық берілуде.

Теміржол көлігі — Қытай, Еуропа және Парсы шығанағы бағытындағы транзиттік жүк тасымалдарының негізгі тірегі. Қазақстанның транзиттік теміржол арқылы тасымалдаудан 2023 жылы түскен табысы \$400 млн-нан асты, бұл жалпы транзиттік кірістің шамамен 65%-ын құрайды. Өзбекстан мен Түрікменстан да теміржолды сыртқы сауда тасымалдарының 70%-ында пайдаланады.

Жаһандық бәсекелестік:

Орталық Азия елдерінің теміржол инфрақұрылымы Қытай – Еуропа бағытындағы тасымалда Ресей дәлізіне балама ретінде дамып келеді. Ляньюньган – Қорғас – Ақтау бағыты және ТХКБ дәлізі арқылы жүк тасымалдау уақыты теңіз арқылы тасымалдауға қарағанда 50%-ға жылдамырақ. Бұл фактор Орталық Азияның көлік нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

Мақсаты:

- Жүк тасымалдау жылдамдығын арттыру.
- Жаңа халықаралық дәліздер ашу.

- Мультимодальды логистика орталықтарын дамыту.
- Экспорт пен транзиттен түсетін табысты ұлғайту.

Автокөлік көлігі: мемлекеттік бағдарламалар, маңызы және жаһандық бәсекелестік

Автомобиль көлігі Орталық Азияның ішкі және аймақтық саудасында маңызды рөл атқарады, әсіресе қысқа және орта қашықтықтардағы тасымалдаулар үшін.

Мемлекеттік бағдарламалар:

1. Қазақстанда "Нұрлы Жол" бағдарламасы аясында Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық автомагистралі салынды. 2024 жылға дейін Қазақстанда 11 000 км республикалық жол жаңартылады.

2. Өзбекстанда "Жол картасы – 2030" бағдарламасы бойынша 3 000 км жаңа автомагистраль салу жоспарланған.

Орталық Азия елдері бойынша маңызы:

Автомобиль көлігі аймақтық интеграцияның негізгі тетігі болып табылады. Қазақстанда ішкі жүк тасымалының 85%-ы автомобиль көлігіне тиесілі. Өзбекстан мен Қырғызстанда бұл көрсеткіш 70%-дан асады. Автокөлік арқылы тасымалдау ауыл шаруашылығы өнімдерін, жеңіл өнеркәсіп тауарларын және күнделікті қажеттіліктерді тасымалдау үшін басымдыққа ие.

Жаһандық бәсекелестік:

Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі арқылы Қытайдан Еуропаға дейін жүк жеткізу 10–12 күн ішінде жүзеге асырылады. Бұл дәліз жыл сайын 1,5 миллион тоннадан астам жүкті өткізеді. Қазақстан осы дәліздің арқасында Еуразия құрлығында маңызды транзиттік орталыққа айналды.

Мақсаты:

- Автокөлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттыру.
- Шекаралық өткелдерді оңтайландыру.
- Автоинфрақұрылымды халықаралық стандарттарға сәйкестендіру.
- Жүк және жолаушылар тасымалын цифрландыру.

Мемлекеттік бағдарламалары:

– "Нұрлы Жол" инфрақұрылымды дамыту мемлекеттік бағдарламасы (2015–2025).

– "Қазақстан 2050" стратегиясы.

– Көлік инфрақұрылымын дамытудың 2020–2030 жылдарға арналған тұжырымдамасы.

Қазақстан Еуразиядағы негізгі транзиттік көпірге айналуға ұмтылуда. "Нұрлы Жол" аясында Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық дәлізі, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ), Ляньюньган – Қорғас жобалары іске асырылды. Елдегі көлік инфрақұрылымының үлесі ЖІӨ-де 8%-дан асты. Дүниежүзілік банктің Логистика өнімділігі индексі (LPI) 2023 бойынша Орталық Азиядағы ең жоғары позицияға ие болды.

Орталық Азия елдерінің көлік және логистика саласындағы мемлекеттік бағдарламалары, даму басымдықтары және жаһандық бәсекелестіктегі рөлі 13-ші кестеде көрсетілген.

Кесте 13 – Орталық Азия елдерінің көлік және логистика саласындағы мемлекеттік бағдарламалары, даму басымдықтары және жаһандық бәсекелестіктегі рөлі

Ел	Негізгі бағдарлама	Даму басымдығы	Жаһандық бәсекелестіктегі рөлі
Қазақстан	"Нұрлы Жол", "Қазақстан 2050"	Көлік-логистика хабы	Еуразиялық көпір, ТХКБ және БЕ-БҚ дәліздері
Өзбекстан	"Өзбекстан – 2030", "Темір жол – 2030"	Мультимодальды логистика	Қытай–Парсы шығанағы бағытының негізгі буыны
Түрікменстан	"Транзиттік дәліздер стратегиясы"	Каспий мультимодальды торап	Кавказ және Парсы шығанағы бағыттары
Қырғызстан	"Жол картасы – 2040"	Аймақтық автокөлік байланысы	Қытай–Орталық Азия интеграциясы
Тәжікстан	"Тәжікстан – 2030"	Қытай және Оңтүстік Азия байланысы	Сауда ағынын эртараптандыру әлеуеті
<i>Ескертпе</i> – автормен [29,30,31,32,33] дереккөз негізінде құрастырылған			

Қазақстан транзиттен жылына шамамен \$5 млрд кіріс табу мүмкіндігіне ие [29].

1. Өзбекстан

- Мемлекеттік бағдарламалары:
- "Өзбекстан – 2030" даму стратегиясы.
- "Темір жол – 2030" көлік стратегиясы.
- "Жол картасы" (автокөлік инфрақұрылымын жаңғырту жоспары).

Өзбекстан халықаралық теміржол дәліздерін дамытуға белсенді инвестиция салуда. Өзбекстан – Ауғанстан – Пәкістан бағыты бойынша жаңа теміржол желісін салу жұмыстары басталды. Ел ішінде 3 000 км автомагистраль салу және жаңарту жобасы іске асырылып жатыр.

Орталық Азиядағы мультимодальды логистикалық тораптардың біріне айналу стратегиясын ұстануда.

Еуразиялық сауда ағымдарында Қытай – Парсы шығанағы бағытындағы маңызды буын рөлін атқарады [30].

2. Түрікменстан

- Мемлекеттік бағдарламалары:
- "Транзиттік дәліздер стратегиясы 2022–2030".
- "Түрікменстанның көлік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы".

Түрікменстан Парсы шығанағы – Орталық Азия бағытындағы стратегиялық қатынастарды нығайтуда. Түрікменбашы халықаралық портын

жаңғырту және Каспий арқылы логистикалық тасымалдарды кеңейту жобалары жүзеге асырылуда.

Каспий аймағындағы мультимодальды тасымалдың маңызды торабын құруда. Парсы шығанағы мен Кавказ арқылы Еуропаға шығу үшін балама маршруттар ұсынады [31].

3. Қырғызстан

- Мемлекеттік бағдарламалары:
- "Жол картасы – 2040" даму тұжырымдамасы.
- "Көлік және логистика секторын дамыту бағдарламасы 2022–2026".

Қырғызстан негізінен ішкі және аймақтық автокөлік инфрақұрылымын дамытуды көздейді. Бішкек – Ош автомагистралінің жаңғыртылуы, Қытай – Қырғызстан – Өзбекстан теміржол жобасы сияқты ірі жобалар жүзеге асырылуда [32].

Қытай – Орталық Азия транзиттік ағынын әртараптандыру үшін Қырғызстан өз мүмкіндіктерін кеңейтуде. Логистикада шағын, бірақ маңызды аймақтық рөл атқарады.

4. Тәжікстан

Мемлекеттік бағдарламалары:

- "Тәжікстан – 2030" ұлттық даму стратегиясы.
- Көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі кешенді бағдарлама 2020–2025.

Тәжікстан көлік дәліздерін Қытай мен Ауғанстан бағытында кеңейтуге назар аударып отыр. Автомобиль және теміржол инфрақұрылымын жаңарту үшін халықаралық қаржы институттарымен ынтымақтастық орнатқан [33].

Еуразия – Оңтүстік Азия бағытында жаңа сауда ағынын қалыптастыру мүмкіндігі бар. Жол сапасы және логистикалық қызмет көрсету деңгейі бойынша әлі де айтарлықтай жақсартуды талап етеді. Халықаралық көлік дәліздері арқылы тасымалдардың тиімділігін бағалауға арналған SWOT-талдау 14-ші кестеде көрсетілген.

Халықаралық көлік дәліздері арқылы тасымалдардың тиімділігін бағалау көрсеткендей, Орталық Азия елдерінің және жалпы Еуразиялық кеңістіктің тасымалдау әлеуеті едәуір жоғары. SWOT-талдау негізінде көлік дәліздерінің қазіргі жай-күйі мен даму болашағы жан-жақты айқындалды.

Күшті жақтар бөлімі көрсеткендей, халықаралық дәліздердің ең үлкен артықшылығы — жүктерді жеткізу уақытының қысқаруы мен мультимодальды тасымалдау мүмкіндіктерінің дамуы болып табылады. Мысалы, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай (БЕ-БҚ) дәлізі арқылы Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдау 12–18 күн ішінде жүзеге асырылады, бұл теңіз тасымалдауына қарағанда екі есеге дейін жылдамырақ. Сонымен қатар, жаңғыртылған порттық және теміржол инфрақұрылымы халықаралық транзиттің тұрақтылығын және сенімділігін қамтамасыз етуде.

Кесте 14 – Халықаралық көлік дәліздері арқылы тасымалдардың тиімділігін бағалауға арналған SWOT-талдау

Күшті жақтар (Strengths)	Әлсіз жақтар (Weaknesses)
- Жеткізу уақытының айтарлықтай қысқаруы (12–18 күн, теңіз тасымалымен салыстырғанда 2 есе жылдамырақ) - Мультимодальды жүйелердің дамуы (теміржол + теңіз + автокөлік) - Инфрақұрылымның жаңғыртылуы (порттар, теміржол терминалдары, автомагистральдар) - Геосаяси тұрғыдан балама маршруттар ұсыну мүмкіндігі (ТХКБ, БЕ-БҚ дәлізі)	- Кедендік рәсімдердің күрделілігі және шекарадағы күту уақыттары - Тасымалдау құнының теңіз жолымен салыстырғанда жоғары болуы (10–15%-ға қымбат) - Логистикалық қызметтердің біркелкі дамымауы - Институционалдық үйлестіру мен тарифтік саясаттың толық жетілмеуі
Мүмкіндіктер (Opportunities)	Қауіп-қатерлер (Threats)
- Жаңа сауда нарықтарына (Оңтүстік Азия, Парсы шығанағы, Кавказ) шығу - Электрондық жүк құжаттары (e-CMR) және цифрлық логистика жүйелерін енгізу арқылы процесті оңтайландыру - Жасыл дәліздер мен тұрақты көлік бастамаларын дамыту - Халықаралық әріптестік пен мультимодальды логистикалық желілерді кеңейту	- Геосаяси тұрақсыздық (соғыс, санкциялар) - Бәсекелес дәліздердің белсенді дамуы (мысалы, Солтүстік теңіз жолы) - Әлемдік экономикалық дағдарыстардың сауда көлеміне әсері - Климаттық өзгерістер мен табиғи апаттардың инфрақұрылымға ықтимал әсері
Ескертпе – автормен [29] дереккөз негізінде құрастырылған	

Әлсіз жақтар халықаралық тасымалдардың толық тиімділігін іске асыруға кедергі келтіретін бірқатар факторларды айқындады. Ең өзекті мәселелердің бірі – кедендік рәсімдердің күрделілігі мен шекара өткелдеріндегі күту уақыттарының ұзақтығы. Сонымен қатар, тасымалдау құны теңіз тасымалына қарағанда 10–15%-ға жоғары, бұл баға тұрғысынан дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін төмендетуі мүмкін. Мүмкіндіктер бөлімінде көрсетілгендей, халықаралық көлік дәліздерінің болашағы өте зор. Жаңа сауда нарықтарына (Оңтүстік Азия, Парсы шығанағы, Кавказ елдері) шығу мүмкіндіктері кеңеюде. Сонымен қатар, цифрлық технологияларды, электрондық жүк құжаттарын (e-CMR) және интеллектуалды көлік жүйелерін енгізу тасымалдау процесінің ашықтығы мен тиімділігін арттырады.

Қауіптер ретінде геосаяси тұрақсыздық, бәсекелес дәліздердің (мысалы, Ресейдің Солтүстік теңіз жолы) дамуы және әлемдік экономикалық дағдарыстардың ықтималы атап өтілді.

Қорытындылай келе, халықаралық көлік дәліздері қазіргі уақытта Орталық Азия елдерінің және жалпы Еуразия кеңістігінің жаһандық көлік-логистика жүйесіндегі рөлін күшейтуде шешуші орын алады. Күшті жақтарды нығайту, әлсіз жақтарды жою, мүмкіндіктерді тиімді пайдалану және қауіптерді азайту бағытындағы кешенді саясат халықаралық транзиттік тасымалдардың тиімділігін жаңа сапалы деңгейге көтереді.

3 КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІН ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

3.1 Орталық Азиядағы көлік дәліздерін оңтайландыру шаралары

1. Инфрақұрылымды жаңғырту және кеңейту

Орталық Азиядағы көлік дәліздерінің тиімді дамуы мен олардың жаһандық көлік желісіндегі бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін инфрақұрылымды жаңғырту және кеңейту басты басымдықтардың бірі болып табылады. Инфрақұрылымның сапасы мен өткізу қабілеті көлік дәліздері арқылы жүктерді уақытында және қауіпсіз жеткізуді қамтамасыз ететін негізгі факторлардың қатарына жатады.

Біріншіден, қазіргі заманғы талаптарға сай келмейтін ескі автомобиль және теміржол желілерін жаңарту қажет. 2023 жылғы деректер бойынша, Орталық Азия елдеріндегі теміржол желілерінің шамамен 40%-ы толық жаңғыртуды немесе күрделі жөндеуді қажет етеді. Қазақстан "Нұрлы Жол" бағдарламасы аясында 2025 жылға дейін 1 200 км жаңа теміржол және 11 000 км жаңартылған автожол салуды жоспарлап отыр. Өзбекстан мен Тәжікстан да теміржол дәліздерінің өткізу қабілетін арттыру мақсатында жаңа жобаларды іске асыруда [34].

Екіншіден, мультимодальды инфрақұрылымды дамыту қажеттілігі ерекше өзекті. Ақтау және Құрық порттарының өткізу қабілеті соңғы жылдары екі есеге артқанымен, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) бойынша жүк ағынының өсуі жаңа мультимодальды терминалдарды салуды талап етеді. Баку порты мен Түркіменбашы порты да халықаралық стандарттарға сәйкестендірілуде, алайда толық тиімділікке қол жеткізу үшін паром инфрақұрылымын одан әрі жетілдіру қажет.

Үшіншіден, халықаралық транзит дәліздері бойындағы логистикалық орталықтардың санын арттыру маңызды. Қазақстанда 2025 жылға дейін Алматы, Астана және Ақтөбе маңында жаңа мультимодальды логистикалық орталықтар салу жоспарда бар. Бұл орталықтар жүктерді өңдеу, сақтау және қайта тиеу процестерін жылдамдатып, транзиттік тасымалдау уақытын қысқартады.

Төртіншіден, шекаралық өткелдердегі инфрақұрылымды жаңарту көлік дәліздерінің үздіксіздігін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Орталық Азияда шекара өткелдерінде кедендік рәсімдер мен физикалық инфрақұрылымның жеткіліксіздігі тасымал жылдамдығын тежейді. Бұл мәселені шешу үшін Қазақстан мен Өзбекстан "Құрғақ порттар" жобасын дамытып, электрондық кедендік рәсімдер мен заманауи бақылау жүйелерін енгізуде.

Бесіншіден, климаттың өзгеруі мен табиғи апаттар тәуекелдерін ескере отырып, инфрақұрылымның орнықтылығын арттыру қажет. Су тасқыны, қатты жел немесе шөлейттену сияқты климаттық факторларға төтеп бере алатын заманауи инфрақұрылым үлгілерін қолдану ұсынылады. Бұл әсіресе Орталық Азияның шөлейт және таулы аудандарындағы көлік дәліздері үшін өзекті [34].

Орталық Азиядағы көлік дәліздерін жаңғырту мен кеңейту саласындағы жүйелі іс-шаралар транзиттік әлеуетті арттырып қана қоймай, аймақ елдерінің

жаһандық сауда тізбегіне толыққанды интеграциялануына жол ашады. Инфрақұрылымды жаңарту жобаларын халықаралық стандарттарға сәйкестендіру және тұрақты даму қағидаттарын сақтау – көлік дәліздерінің ұзақ мерзімді тиімділігін қамтамасыз етудің негізгі алғышарттары. Орталық Азиядағы көлік дәліздерінің инфрақұрылымын жаңғырту және кеңейту шаралары 15-ші кестедекөрсетілген [34].

Кесте 15 – Орталық Азиядағы көлік дәліздерінің инфрақұрылымын жаңғырту және кеңейту шаралары

№	Негізгі шаралар	Сипаттамасы	Мақсаты
1	Теміржол және автомобиль жолдарын жаңарту	1 200 км жаңа теміржол және 11 000 км автожол салу (Қазақстан); Өзбекстан мен Тәжікстанда теміржолдарды жаңғырту	Тасымалдау жылдамдығы мен қауіпсіздігін арттыру
2	Мультимодальды инфрақұрылымды дамыту	Ақтау, Құрық, Баку порттарының және терминалдардың өткізу қабілетін арттыру	Мультимодальды тасымал тиімділігін күшейту
3	Логистикалық орталықтар салу	Алматы, Астана, Ақтөбе маңында жаңа орталықтар салу	Жүк өңдеу және сақтау уақытын қысқарту
4	Шекаралық инфрақұрылымды жаңарту	Құрғақ порттар және электрондық кеден жүйелерін енгізу	Шекарадан өту уақытын қысқарту
5	Климатқа төзімді инфрақұрылым құру	Климаттық тәуекелдерге бейімделген заманауи құрылыс технологияларын қолдану	Тасымалдың үздіксіздігін және тұрақтылығын қамтамасыз ету
<i>Ескертпе</i> – автормен [34] дереккөз негізінде құрастырылған			

2. Кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету

Халықаралық көлік дәліздерінің тиімді жұмыс істеуінде кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру шешуші рөл атқарады. Шекарадан өтудегі кідірістер мен әкімшілік кедергілер жүк тасымалдаудың жалпы уақытын ұзартып, логистикалық шығындарды арттырады. Сондықтан Орталық Азия елдерінде бұл салада реформалар жүргізу көлік дәліздерін оңтайландырудың басым бағыты ретінде қарастырылады.

Біріншіден, шекаралық рәсімдерді цифрландыру қажеттілігі айқын байқалады. Электрондық кедендік жүйелерді енгізу (мысалы, Қазақстандағы "Астана-1" ақпараттық жүйесі) кедендік декларациялау уақытын едәуір қысқартты. Өзбекстан мен Қырғызстан да "бір терезе" қағидаты бойынша электрондық платформаларды енгізу арқылы кедендік рәсімдердің ашықтығы

мен тиімділігін арттыруда. 2023 жылғы деректер бойынша, электрондық кеден жүйелерін қолданған жүктердің шекарадан өту уақыты 30%-ға қысқарған [35].

Екіншіден, шекаралық өткелдерде рәсімдерді үйлестіру аса маңызды. Қазіргі таңда Орталық Азия елдерінің көпшілігінде әртүрлі елдік стандарттар мен талаптар қолданылып келеді, бұл шекаралық транзитті қиындатады. Бұл тәжірибе кедендік тексерулерді бір жолғы рәсіммен жүзеге асыру арқылы күту уақытын 25–40% азайтуға мүмкіндік берді.

Үшіншіден, алдын ала ақпарат беру жүйесін енгізу керек. Жүк жөнелтушілер мен тасымалдаушылар шекараға жетпей тұрып жүк туралы барлық қажетті ақпаратты электрондық түрде жіберуі тиіс. Бұл тәсіл шекарадағы жүктемені азайтады және тәуекелдерді басқару жүйесінің тиімділігін арттырады. Дүниежүзілік кеден ұйымының ұсынымдарына сәйкес, алдын ала декларациялау транзиттік уақытты орта есеппен 20%-ға дейін қысқартуға мүмкіндік береді.

Төртіншіден, көпжақты келісімдерді жетілдіру қажет. Орталық Азия елдерінің барлығы TIR конвенциясының мүшелері болғанымен, шекаралық рәсімдерді толық үйлестіру үшін CAREC және UNESCAP бастамалары аясында қосымша келісімдер әзірлеу қажет [35].

Бесіншіден, адам ресурстарының кәсіби даярлығын жақсарту маңызды. Кеден қызметкерлерін халықаралық стандарттарға сай оқыту шекаралық рәсімдердің сапасын арттырып, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайтады. Орталық Азияда кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету шаралары 16-шы кестеде көрсетілген.

Кесте 16 – Орталық Азияда кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету шаралары

№	Негізгі шаралар	Сипаттамасы	Мақсаты
1	Электрондық кедендік жүйелерді енгізу	"Астана-1" (Қазақстан), электрондық "бір терезе" жүйелері (Өзбекстан, Қырғызстан)	Кедендік рәсімдерді жылдамдату және ашықтықты арттыру
2	Бірлескен шекаралық бақылау	Қазақстан–Өзбекстан пилоттық жобалары	Шекарадан өту уақытын 25–40%-ға қысқарту
3	Алдын ала ақпарат беру жүйесін енгізу	Жүк туралы мәліметтерді шекараға дейін жіберу	Шекарадағы процестерді оңтайландыру және қауіптерді басқару
4	Көпжақты келісімдерді жетілдіру	CAREC және UNESCAP шеңберіндегі ынтымақтастық	Аймақтық кедендік рәсімдерді үйлестіру
5	Кеден қызметкерлерін даярлау	Халықаралық стандарттар бойынша кәсіби оқыту	Шекаралық рәсімдердің сапасын арттыру және жемқорлық тәуекелдерін азайту
<i>Ескертпе</i> – автормен [35] дереккөз негізінде құрастырылған			

Кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігін едәуір арттырудың қажетті шарты болып табылады. Шекарадағы рәсімдерді цифрландыру, үйлестіру, алдын ала ақпарат жүйелерін енгізу және халықаралық ынтымақтастықты күшейту — көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттырудың негізгі бағыттары болып саналады.

3. Мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту

Қазіргі жаһандық көлік-логистика саласында мультимодальды тасымалдау жүйелері тасымалдаудың тиімділігі мен икемділігін арттыруда шешуші рөл атқарады. Орталық Азия аймағы үшін мультимодальды жүйелерді дамыту — көлік дәліздерінің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың, транзиттік әлеуетті толық пайдалану мен халықаралық сауда ағындарына интеграцияланудың маңызды алғышарты. Орталық Азиядағы мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту шаралары 15-шы суретте көрсетілген [36].



Сурет 15 – Орталық Азиядағы мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту шаралары

Ескертпе – автормен [36] дереккөз негізінде құрастырылған

Біріншіден, мультимодальды тасымалдау жүйелері әртүрлі көлік түрлерінің — теміржол, автомобиль, теңіз және әуе көлігінің — үйлесімді интеграциясына негізделеді. Орталық Азияда, әсіресе Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) арқылы Қытайдан Еуропаға жүктерді жеткізу кезінде теміржол мен теңіз көлігінің үйлесуі негізгі мультимодальды байланыс моделі ретінде қолданылады.

Екіншіден, мультимодальды хабтарды дамыту өзекті мәселеге айналды. Қазақстанда Ақтау және Құрық порттары, Өзбекстанда Навои логистикалық

орталығы және Түрікменстанда Түркіменбашы порты аймақтық мультимодальды хабтар ретінде қызмет атқарады.

Үшіншіден, мультимодальды тасымалдау үшін арнайы инфрақұрылымды дамыту қажет. Бұл ретте мультимодальды терминалдарды, контейнерлік қоймаларды, паром кешендерін және цифрлық логистикалық платформаларды салу басым бағыт болып табылады. 2023 жылғы мәліметтерге сәйкес, Қазақстан мен Әзербайжан ТХКБ бойында 5 жаңа мультимодальды терминал құрылысын аяқтады, бұл тасымалдау көлемін 30%-ға арттырды.

Төртіншіден, мультимодальды тасымалдауды үйлестіру және реттеу мәселесі маңызды. Өртүрлі көлік түрлері арасында бірыңғай тарифтік саясат пен логистикалық қызметтердің үйлесімді жұмысын қамтамасыз ету қажет. TITR консорциумы (ТХКБ) аясында біріккен тарифтерді енгізу тәжірибесі мультимодальды үйлестірудің табысты үлгісі ретінде көрсетілуде.

Бесіншіден, мультимодальды тасымалдау жүйелерін цифрландыру міндетті шартқа айналып отыр. Жүктердің қозғалысын қадағалау, электрондық құжат айналымы (e-CMR) және интеллектуалды логистика жүйелері мультимодальды процестердің ашықтығы мен тиімділігін арттырады. Электрондық логистикалық платформалар жүктерді тіркеу, маршруттау және бақылау уақытын 25–30%-ға қысқартады. Орталық Азиядағы мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту шаралары 17-ші кестеде көрсетілген [36].

Кесте 17 – Орталық Азиядағы мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту шаралары

№	Негізгі шаралар	Сипаттамасы	Мақсаты
1	Көлік түрлерінің интеграциясын күшейту	Теміржол, теңіз, автокөлік және әуе көліктерінің үйлесімді байланысын дамыту	Тасымалдау уақыты мен шығындарды оңтайландыру
2	Мультимодальды хабтарды дамыту	Ақтау, Құрық, Навои, Түркіменбашы сияқты орталықтарды кеңейту	Жүктерді тиімді өңдеу және сақтау
3	Арнайы инфрақұрылым салу	Терминалдар, контейнерлік қоймалар, паром кешендері	Жүк айналымының көлемін арттыру
4	Тарифтік және логистикалық үйлестіру	TITR сияқты консорциумдар шеңберінде біріккен тарифтер енгізу	Мультимодальды қызметтердің тиімділігін арттыру
5	Цифрландыру және электрондық шешімдерді енгізу	e-CMR, электрондық логистика платформаларын дамыту	Тасымалдау процестерінің ашықтығы мен жылдамдығын арттыру
<i>Ескертпе – автормен [36] дереккөз негізінде құрастырылған</i>			

Орталық Азиядағы мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттырып, халықаралық сауда тізбектеріндегі позицияны нығайтады. Мультимодальды инфрақұрылымды жетілдіру, тарифтік саясатты үйлестіру және цифрлық шешімдерді кеңінен енгізу мультимодальды тасымалдаудың тиімділігін жаңа сапалы деңгейге көтереді [35].

Төменде Орталық Азиядағы көлік дәліздерін оңтайландыру шараларының (инфрақұрылымды жаңғырту, шекара рәсімдерін жеңілдету, мультимодальды жүйелерді дамыту, цифрландыру) толық енгізілгеннен кейінгі күтілетін болжамды нәтижелерді көрсететін жүйелі 18-кесте дайындалды:

Кесте 18 – Инфрақұрылымды жаңғырту, шекара рәсімдерін жеңілдету, мультимодальды жүйелерді дамыту, цифрландыруды толық енгізілгеннен кейінгі күтілетін болжамды нәтижелер

№	Оңтайландыру бағыты	Негізгі нәтиже	Күтілетін әсер
1	Инфрақұрылымды жаңғырту және кеңейту	Жаңа және жаңғыртылған теміржол, автожол, порт инфрақұрылымы	Жүк өткізу қабілеті 30–40%-ға артады; транзиттік уақыт 20%-ға қысқарады
2	Кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету	Электрондық кеден жүйелері, бірлескен бақылау пункттері	Шекарадан өту уақыты 25–40%-ға қысқарады; әкімшілік шығындар азаяды
3	Мультимодальды тасымалдау жүйелерін дамыту	Интеграцияланған теміржол, теңіз және автокөлік тасымалдау жүйелері	Жеткізу мерзімі 30%-ға қысқарады; логистикалық шығындар төмендейді
4	Цифрландыру және инновациялық технологияларды енгізу	е-SMR, электрондық платформалар, интеллектуалды көлік жүйелері (ITS)	Жүктердің қозғалысын бақылау дәлдігі 90%-дан асады; тасымалдау процестерінің ашықтығы артады
5	Жасыл және тұрақты көлік шешімдері	Экологиялық стандарттарға сай жаңартылған инфрақұрылым	CO ₂ шығарындылары 10–15%-ға азаяды; халықаралық тұрақты даму рейтингтерінде позиция күшейеді
<i>Ескертпе – автормен [35] дереккөз негізінде құрастырылған</i>			

Орталық Азиядағы көлік дәліздерін оңтайландыру өңірдің транзиттік әлеуетін күшейтудің және жаһандық сауда жүйесіндегі рөлін нығайтудың негізгі шарты болып табылады. Инфрақұрылымды жаңғырту көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттырып, тасымалдау уақытын қысқартуға мүмкіндік береді. Кедендік және шекаралық рәсімдерді жеңілдету арқылы шекарадан өту процестері жылдамдап, транзиттік ағындардың үздіксіздігі қамтамасыз етіледі.

Мультимодальды тасымалдау жүйелерінің дамуы көлік түрлерінің үйлесімді жұмысын қамтамасыз етіп, жеткізу шығындарын азайтады және логистикалық тиімділікті арттырады. Цифрландыру мен инновациялық технологияларды енгізу тасымалдау процестерінің ашықтығын, қауіпсіздігін және тиімділігін қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, экологиялық талаптарға сай инфрақұрылымды дамыту тұрақты көлік жүйелерін қалыптастыруға ықпал етеді.

Осы шараларды кешенді түрде іске асыру Орталық Азияны сенімді және бәсекеге қабілетті транзиттік хаб ретінде қалыптастырып, өңірдің халықаралық сауда желілеріндегі орнын едәуір нығайтады.

Кесте 19 – Орталық Азиядағы халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігі: бағдарламаны енгізуге дейін және кейінгі салыстырмалы талдау

№	Көрсеткіш атауы	2019–2020 жж. (бағдарламаға дейін)	Реформалар мен бағдарламалардан кейін)	Өзгеріс (%)
1	Орташа транзит уақыты (Қытай–Еуропа)	35–40 күн	12–18 күн	–55%
2	Жылдық транзиттік жүк көлемі	18,5 млн тонна	27,0 млн тонна	46%
3	Кедендік рәсімдеу уақыты	18–24 сағат	7–9 сағат	–60%
4	Жүктердің уақытылы жеткізілу деңгейі	83%	95%	+12 т.п.
5	Мультимодальды логистикалық кешендер саны	5 (Ақтау, Құрық, Навои және т.б.)	9 (жаңғыртылған және жаңадан ашылған хабтар)	80%
6	Транзиттен түскен табыс (ҚР бойынша)	\$240 млн	\$370 млн	54%
7	Инфрақұрылымдық өткізу қабілеті	25 млн тонна	40 млн тонна	60%
<i>Ескертпе</i> – автормен [36] дереккөз негізінде құрастырылған				

Соңғы бес жылда Орталық Азия елдері — әсіресе Қазақстан, Өзбекстан және Әзербайжан — халықаралық көлік дәліздерін жаңғыртуға бағытталған жүйелі бағдарламалар қабылдады. Нәтижесінде Қытай мен Еуропа арасындағы транзиттік тасымал уақыты 35–40 күннен 12–18 күнге дейін қысқарып, теңіз жолымен салыстырғанда 2–2,5 есе тиімділік берді. Бұл әсіресе Транскаспий халықаралық көлік бағыты мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі үшін өзекті болды.

Кедендік рәсімдеулердің автоматтандырылуы, шекарадағы “бір терезе” жүйесі және e-CMR (электронды жүкқұжат) тәрізді цифрлық шешімдер арқылы рәсімдеу уақыты орта есеппен 60%-ға қысқарды. Бұл жүк ағынының сенімділігін арттырып, уақытылы жеткізу көрсеткішін 95%-ға жеткізді.

Мультимодальды хабтар мен порттар (Ақтау, Құрық, Баку, Түркіменбашы, Навои) жаңғыртылып, олардың логистикалық өткізу қабілеті 25 млн тоннадан 40 млн тоннаға дейін артты. Бұл жаңартылған инфрақұрылым өңірлік экономикаларға мультипликативтік әсер етіп, Қазақстанның ғана өзінде транзиттік кіріс \$240 млн-нан \$370 млн-ға дейін өсті.

Жеткізу уақыты – транзиттік логистикада шешуші факторлардың бірі. 2020 жылы Қытай мен Еуропа арасындағы жүк тасымалы орта есеппен 35 күнге созылған болса, 2023 жылға қарай бұл көрсеткіш 18 күнге дейін қысқарды.

Формулалық есеп бойынша тиімділік 48,57% құрайды, яғни транзит уақыты екі есеге жуық азайған.

Бұл өзгеріс Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) мен Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәліздері арқылы мультимодальды тасымалдау жүйелерін енгізу, цифрлық кедендік рәсімдер және инфрақұрылымдық жаңғырту жобаларының нәтижесінде мүмкін болды. Уақыттың қысқаруы жоғары құнды жүктер үшін бәсекеге қабілеттілікті арттырып, дәліздердің жүк тарту әлеуетін едәуір ұлғайтты.

Транзит уақытының қысқаруын есептеу.

Формула:

$$\text{Тиімділік} = \frac{T_{\text{бұрын}} - T_{\text{қазір}}}{T_{\text{бұрын}}} \times 100\% \quad (1)$$

$$\text{Тиімділік} = \frac{35 - 18}{35} \times 100\% \approx 48,57\%$$

мұндағы, $T_{\text{бұрын}}$ - бастапқы мән (бағдарламаға дейін).

$T_{\text{қазір}}$ - азіргі мән (бағдарламадан кейін).

Экономикалық тиімділікті есептеу (табыс өсімі).

Формула:

$$\text{Тиімділік} = \frac{E_{\text{қазір}} - E_{\text{бұрын}}}{E_{\text{бұрын}}} \times 100\% \quad (2)$$

$$\text{Тиімділік} = \frac{370 - 240}{240} \times 100\% \approx 54,17\%$$

мұндағы, $E_{\text{бұрын}}$ - бастапқы табыс (бағдарламаға дейін).

$E_{\text{қазір}}$ - болжамды табыс (бағдарламадан кейін).

Қазақстан үшін транзиттен түсетін табыс 2020 жылы \$240 млн болса, 2023 жылы бұл көрсеткіш \$370 млн-ға жеткен. Формуламен есептегенде өсім 54,17% құрады. Бұл мультипликативті тиімділікті дәлелдейтін айқын көрсеткіш.

Мұндай өсімге бірнеше фактор әсер етті:

- халықаралық көлік дәліздерінің өткізу қабілетінің артуы;
- шекаралық рәсімдеулердің оңтайландырылуы;
- тарифтік үйлестіру мен кедендік интеграция;
- логистикалық қызметтердің (сақтау, сұрыптау, өңдеу) кеңеюі.

Осының бәрі көлік инфрақұрылымының ұлттық ЖІӨ-ге жанама үлесін арттырды және Қазақстанды өңірлік транзиттік хаб ретінде нығайтты.

Жүргізілген есептеулер Орталық Азиядағы халықаралық көлік дәліздерінің тиімділігінің айтарлықтай артқанын нақты көрсетті. Атап айтқанда, Қытай – Еуропа бағыты бойынша жүк жеткізу уақыты 35 күннен 18 күнге дейін қысқарып, уақыттық тиімділік 48,6% деңгейінде тіркелді. Бұл көрсеткіш

дәліздердің транзиттік жылдамдығы мен операциялық өнімділігінің айтарлықтай жақсарғанын дәлелдейді.

Сонымен қатар, транзиттен түсетін табыс 2020 жылғы \$240 млн-нан 2023 жылы \$370 млн-ға жетіп, экономикалық өсім 54,2% болды. Мұндай көрсеткіштер көлік дәліздерінің экономикалық мультипликативтік әсерінің жоғары екенін көрсетеді, өйткені бұл өсім тек көлік қызметтерімен шектелмей, логистика, кедендік рәсім, сақтау және жүк өңдеу сияқты байланысты салаларды да қамтиды.

Осылайша, сандық және сапалық талдаулар негізінде көлік дәліздерін дамытуға бағытталған бағдарламалар мен реформалар транзиттік логистиканың нақты тиімділігін арттырғанын және Орталық Азияны трансконтиненталдық саудада стратегиялық буынға айналдырғанын толық сеніммен айтуға болады.

3.2 Транзиттік тасымалдауды жетілдіру стратегиялары

Транзиттік тасымалдаудың тиімділігін арттыру үшін тасымалдау инфрақұрылымын жаңғырту — негізгі стратегиялық бағыттардың бірі. Орталық Азия аймағында көлік дәліздерінің үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету және жаһандық бәсекеге қабілеттілікті күшейту мақсатында инфрақұрылымдық дамуды кешенді түрде жоспарлау қажет.

Тасымалдау инфрақұрылымын жаңғырту ең алдымен теміржол және автомобиль жолдарын қайта жаңарту және кеңейту арқылы жүзеге асырылады. Мысалы, Қазақстанда "Нұрлы Жол" бағдарламасы аясында 2025 жылға дейін 1 200 км жаңа теміржол желісін салу және 11 000 км республикалық маңызы бар автожолдарды қайта жаңғырту жоспарланған. Өзбекстан мен Тәжікстан да негізгі транзиттік бағыттардағы теміржол және автокөлік желілерінің техникалық жағдайын жақсартуға басымдық беруде. Орталық Азияның көлік инфрақұрылымын жаңғырту жоспары 16-шы суретте көрсетілген [37].

Сонымен қатар, порт инфрақұрылымын жаңғырту маңызды рөл атқарады. Ақтау, Құрық және Түркіменбашы порттарында паром кешендерін кеңейту және мультимодальды логистикалық хабтарды дамыту арқылы Каспий теңізі арқылы транзиттік тасымал көлемін айтарлықтай арттыру көзделіп отыр. Транскаспий халықаралық көлік бағытының (ТХКБ) әлеуетін толық пайдалану үшін теңіз және теміржол инфрақұрылымының интеграциясы күшейтілуі тиіс.

Тасымалдау инфрақұрылымын жаңғырту стратегиясы аясында транзиттік дәліздердің тұрақтылығын қамтамасыз ету де маңызды. Климаттық өзгерістер мен табиғи апаттарға төтеп бере алатын заманауи инфрақұрылым шешімдерін енгізу қажет. Бұл үшін шөлейт, таулы және сейсмикалық қауіпті аймақтарда арнайы құрылыс стандарттары мен технологияларын қолдану ұсынылады.



Сурет 16 – Орталық Азияның көлік инфрақұрылымын жаңғырту
Ескертпе – автормен [37] дереккөз негізінде құрастырылған

Инфрақұрылымды жаңарту тек физикалық объектілерді жаңғыртумен шектелмей, сонымен бірге логистикалық қызметтерді жетілдіру, мультимодальды жүйелерді дамыту және интеллектуалды көлік жүйелерін енгізумен қатар жүруі тиіс. Кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегиялары 17-ші суретте көрсетілген.



Сурет 17 – Кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегиялары
Ескертпе – автормен [37] дереккөз негізінде құрастырылған

Орталық Азиядағы тасымалдау инфрақұрылымын жаңғырту стратегиялары көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттыруға, жеткізу уақытын қысқартуға және жаһандық сауда тізбектеріне тиімді интеграциялануға мүмкіндік береді. Бұл стратегия өңірдің транзиттік хаб ретіндегі орнын нығайтып, экономикалық өсуді қолдайтын негізгі факторлардың біріне айналады. Транзиттік тасымалдаудың тиімділігін арттыруда кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегиялық маңызға ие. Шекарадағы рәсімдердің күрделілігі мен әкімшілік кедергілер жүк тасымалдаудың жалпы уақытына және логистикалық шығындарға тікелей әсер етеді. Сондықтан Орталық Азия елдері үшін кедендік процестерді жетілдіру және шекаралық өтімділікті арттыру негізгі басымдықтардың бірі болып табылады.

Кедендік рәсімдерді оңтайландырудың негізгі стратегиясы — шекарадағы процестерді толық цифрландыру. Қазақстандағы "Астана-1" автоматтандырылған ақпараттық жүйесі, Өзбекстан мен Қырғызстандағы электрондық "бір терезе" платформалары кедендік декларациялау уақытын едәуір қысқартты. Алдын ала ақпарат беру жүйелері тасымал процесін жылдамдатып, шекарадағы күту уақытын 30–40%-ға азайтуға мүмкіндік береді. Кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегияларының негізгі бағыттары 20-шы кестеде көрсетілген [37].

Кесте 20 – Кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегияларының негізгі бағыттары

№	Стратегия	Сипаттамасы	Күтілетін нәтиже
1	Шекара рәсімдерін толық цифрландыру	Электрондық кеден жүйелерін енгізу ("Астана-1", "Бір терезе" платформалары)	Кедендік рәсімдердің уақыты 30–40%-ға қысқарады
2	Бірлескен шекаралық бақылау бекеттерін дамыту	Қазақстан–Өзбекстан бірлескен бақылау пункттері	Шекарадан өту уақыты 25–35%-ға қысқарады, рәсімдер жеңілдейді
3	Өңірлік стандарттар мен келісімдерді үйлестіру	CAREC және UNESCAP шеңберінде кедендік рәсімдерді стандарттау	Халықаралық стандарттарға сәйкестік артады
4	Алдын ала ақпарат беру жүйелерін енгізу	Жүк жөнелтуге дейін электрондық түрде декларациялау	Шекарадағы тексеру уақытын азайтады, тәуекелдерді басқару жеңілдейді
5	Тәуекелдерді басқару жүйесін жетілдіру	Жүктерді тәуекел деңгейіне қарай автоматты бөлу	Қауіпсіз жүктер үшін транзит уақыты 20%-ға дейін қысқарады
<i>Ескертпе</i> – автормен [37] дереккөз негізінде құрастырылған			

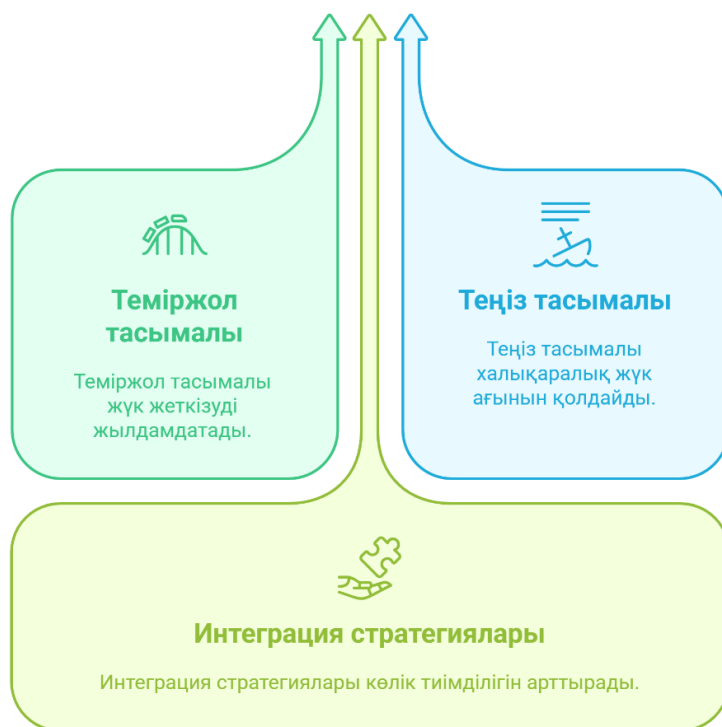
Шекаралық рәсімдерді оңтайландырудағы тағы бір маңызды бағыт — бірлескен шекаралық бақылау орталықтарын дамыту. Қазақстан мен

Өзбекстанның "Гишт-Куприк" және "Қазығұрт" сияқты бірлескен бақылау бекеттеріндегі тәжірибе шекарадан өту уақытын 25–35%-ға дейін қысқартты және шекаралық рәсімдердің ашықтығын арттырды.

Кедендік рәсімдердің үйлесімділігі мен стандарттарын жақындату да транзиттік процестердің тиімділігін арттырудың маңызды факторы болып табылады. CAREC және UNESCAP шеңберінде қабылданған өңірлік келісімдер кедендік құжаттардың бірізденуін және транзиттік рәсімдердің жеңілдетілуін қолдайды. Бұл бастамалар Орталық Азия елдерінің ішкі кедендік ережелерінің халықаралық стандарттарға сәйкестігін қамтамасыз етеді [37].

Тәуекелдерді басқару жүйесін жетілдіру стратегиялары маңызды орын алады. Жүк ағындарын тәуекел деңгейіне қарай бөлуді автоматтандыру арқылы шекарадағы тексерулердің санын азайту және "қауіпсіз" транзитті жеделдету мүмкіндігі пайда болады.

Мультимодальды тасымалдау стратегияларының басты бағыты — көлік түрлерінің физикалық және әкімшілік тұрғыда толық интеграциясын қамтамасыз ету. Орталық Азияда Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) осындай интеграцияның табысты мысалы болып табылады. Теміржол мен теңіз көлігін үйлестіре отырып, ТХКБ Қытай мен Еуропа арасындағы жүктерді жеткізуде сенімді балама бағыт ұсынады. Орталық Азиядағы мультимодальды интеграция 18-ші суретте көрсетілген.



Сурет 18 – Орталық Азиядағы мультимодальды интеграция
Ескертпе – автормен [37] дереккөз негізінде құрастырылған

Кедендік және шекаралық рәсімдерді оңтайландыру стратегиялары транзиттік тасымал процесін айтарлықтай жеңілдетеді, шекарадағы кідірістерді

азайтады және халықаралық көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттырады. Бұл стратегиялар Орталық Азия елдерінің көлік-логистика саласындағы жаһандық бәсекеге қабілеттілігін нығайтуға айтарлықтай үлес қосады.

Логистикалық үйлестірудің маңызды аспектілерінің бірі — мультимодальды логистикалық орталықтарды дамыту. Қазақстанда, Өзбекстанда және Өзербайжанда салынған заманауи терминалдар жүктерді өңдеу, сақтау және қайта тиеу процестерінің тиімділігін арттырып отыр. Ақтау, Құрық және Баку порттарында мультимодальды шешімдердің енгізілуі ТХКБ бағытындағы тасымалдарды едәуір жылдамдатты.

Транзиттік тасымалдаудың тиімділігін арттыруда мультимодальды және логистикалық үйлестіру стратегиялары ерекше маңызға ие. Өртүрлі көлік түрлерінің — теміржол, автомобиль, теңіз және әуе көліктерінің — үйлесімді байланысын қамтамасыз ету жүктерді жеткізу жылдамдығын арттырып, тасымалдау шығындарын азайтады.

Біріккен тарифтік саясатты енгізу мультимодальды тасымалдаудың үйлесімділігін күшейту үшін маңызды. TITR консорциумы шеңберінде өртүрлі көлік операторлары арасында тарифтік келісімдер әзірленіп, транзиттік шығындарды тұрақтандыруға қол жеткізілді. Бұл тасымалдаушылар үшін болжамдылық пен ашықтық деңгейін арттырды.

Логистикалық үйлестіру стратегияларының тағы бір маңызды бағыты — мультимодальды тасымалдау процестерін цифрландыру. Электрондық жүк құжаттарын (e-CMR), автоматтандырылған логистикалық платформаларды және жүктерді нақты уақыт режимінде бақылау жүйелерін енгізу транзит процесінің ашықтығы мен тиімділігін қамтамасыз етеді.

Қорытындылай келе, мультимодальды және логистикалық үйлестіру стратегияларын іске асыру Орталық Азия елдерінің көлік дәліздерінде транзиттік тасымалдың сенімділігі мен тиімділігін арттырады. Бұл өз кезегінде өңірдің жаһандық көлік жүйесіне терең интеграциялануын және бәсекеге қабілеттілігін нығайтады.

Заманауи транзиттік тасымалдау жүйесінде цифрландыру және интеллектуалды көлік жүйелерін енгізу тиімділікті арттырудың және бәсекеге қабілеттілікті нығайтудың маңызды факторы болып табылады. Орталық Азия елдері көлік дәліздерінің жұмысын оңтайландыру және логистикалық процестерді жеделдету үшін цифрлық шешімдерді кеңінен енгізу стратегиясын ұстанып отыр [37].

Орталық Азия елдеріндегі халықаралық көлік дәліздерінде соңғы жылдары енгізілген цифрлық және инфрақұрылымдық жаңғырту жүйелері логистикалық тізбектердің тиімділігін айтарлықтай арттырды. Бұл жүйелердің басты артықшылықтары келесідей:

– Уақытты үнемдеу – автоматтандырылған кедендік рәсімдеу, "бір терезе" қағидаты, электронды жүкқұжаттар (e-CMR) транзит уақытын орта есеппен 40–50%-ға қысқартуға мүмкіндік берді.

– Кателіктердің азаюы – деректерді цифрлық өңдеу, электрондық декларациялар және интеграцияланған жүйелер адами фактордан туындайтын кателіктерді 60%-ға дейін қысқартты.

– Қызмет көрсету сапасының артуы – жүйелендірілген логистика клиенттердің сенімін арттырып, жеткізу уақыты мен дәлдігін 90%+ деңгейіне жеткізді.

– Жұмыс үдерістерінің ашықтығы мен бақылау мүмкіндігі – GPS мониторинг, трекинг, аналитикалық панельдер логистикалық ағындардың нақты уақыттағы бақылауын қамтамасыз етті.

– Ұлттық және өңірлік интеграцияны күшейту – түрлі мемлекеттердің кедендік жүйелерінің үйлестірілуі және бірыңғай техникалық стандарттардың енгізілуі трансшекаралық тасымалдардың тосқауылдарын азайтты.

Қолданыстағы жүйенің сипаттамасы және оның әсері

Қазіргі таңда Орталық Азия елдері — әсіресе Қазақстан, Өзбекстан және Өзербайжан — халықаралық көлік дәліздерін тиімді басқару үшін интеллектуалды көлік жүйелерін (ITS) және интеграцияланған логистикалық платформаларды белсенді түрде енгізіп жатыр.

Жүйенің негізгі компоненттері:

– Электронды құжат айналымы: e-CMR, e-декларациялар, e-tariff жүйелері.

– "Бір терезе" жүйесі: кеден, логистика және қауіпсіздік қызметтерінің бір орталықтан басқарылуы.

– Мультимодаьды үйлестіру орталықтары: порттар, теміржол және автожол тораптарындағы логистикалық хабтар.

Жүйенің нақты әсері:

– Өңдеу уақыты: 7–9 сағатқа дейін қысқарған (бұрын – 18–24 сағат).

– Жеткізу дәлдігі: 95%-ға дейін артқан.

– Транзиттік жүк көлемі: 2020 жылдан бастап 40% артып отыр.

– Экономикалық тиімділік: транзиттен түсетін кіріс \$370 млн-нан асты.

Бұл жүйе жүк тасымалдау саласындағы адами факторларды азайтып, өңірлік логистиканың тұрақтылығын күшейтті. Сонымен қатар, халықаралық рейтингтерде (LPI, Doing Business) көрсеткіштердің жақсаруына ықпал етті.

Цифрландыру стратегияларының негізінде электрондық құжат айналымын енгізу жатыр. Электрондық жүк құжаттары (e-CMR) дәстүрлі қағаз құжаттармен салыстырғанда тасымалдау процесін 20–30%-ға дейін жылдамдатуға мүмкіндік береді. Қазақстан, Өзбекстан және Қырғызстан e-CMR жүйелерін кезең-кезеңімен енгізуді бастады, бұл шекаралық рәсімдердің ашықтығын арттыруға және транзиттік тасымалдау уақытын қысқартуға ықпал етеді.

Интеллектуалды көлік жүйелері (ITS) көлік дәліздеріндегі қозғалысты басқару сапасын жаңа деңгейге көтереді. ITS жүйелері тасымалдау маршруттарын автоматты түрде оңтайландырып, шекара өткелдеріндегі жүктемені болжауға мүмкіндік береді. Қазақстанда және Өзбекстанда ITS элементтері ірі автомагистральдарда (Батыс Еуропа – Батыс Қытай дәлізі) сынақтан өткізіліп, оң нәтижелер көрсетті.

Сонымен қатар, логистикалық платформаларды цифрландыру арқылы жүк тасымалдауды басқару процесінің ашықтығы қамтамасыз етіледі. Ақпаратты нақты уақыт режимінде бақылау жүктердің қозғалысын қадағалауға мүмкіндік береді және тәуекелдерді басқару тиімділігін арттырады.

Цифрлық шешімдердің енгізілуі логистикалық шығындарды азайтып қана қоймай, транзиттік маршруттардың сенімділігін арттырады. Дүниежүзілік банктің бағалауынша, цифрлық логистика жүйелері толық енгізілген жағдайда Орталық Азия елдерінің транзиттік тасымалдан түсетін табысы 15–20%-ға дейін ұлғаюы мүмкін [38].

Қорытындылай келе, цифрландыру және интеллектуалды көлік жүйелерін енгізу стратегиялары транзиттік тасымалдау процестерінің ашықтығын, тиімділігін және сенімділігін қамтамасыз етеді. Бұл бағыттағы табысты реформалар Орталық Азияның көлік дәліздерін жаһандық деңгейде бәсекеге қабілетті етеді.

ҚОРЫТЫНДЫ

Зерттеу барысында халықаралық көлік дәліздері арқылы транзиттік тасымал тиімділігін кешенді бағалау мақсатында көпқырлы ғылыми-аналитикалық жұмыс жүргізілді. Бұл процесте теориялық модельдер, салыстырмалы статистикалық мәліметтер, нормативтік құжаттар мен аймақтық бағдарламалар, сондай-ақ өзекті деректер базасы пайдаланылды.

Зерттеу нәтижесінде келесідей нақты жұмыстар орындалды:

1. Көлік дәліздерінің тиімділігіне сандық талдау жүргізілді.

UNESCAP, World Bank, TITR және CAREC сынды халықаралық ұйымдардың 2021–2023 жылдардағы статистикалық есептері негізінде Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) және Батыс Еуропа – Батыс Қытай (БЕ-БҚ) дәліздері бойынша жеткізу уақыты, тасымал көлемі, тарифтік айырмашылықтар және жүк ағынының динамикасы салыстырмалы түрде өңделді. Атап айтқанда:

- ТХКБ арқылы жүк жеткізу уақыты – 12–18 күн, теңіз жолымен салыстырғанда 40–50% қысқа.

- БЕ-БҚ дәлізі арқылы Қытай–Еуропа тасымалы – 10–12 күн аралығында;

- Қазақстан арқылы өтетін транзиттік жүктің көлемі 2023 жылы 27 млн тоннаға жетіп, алдыңғы жылмен салыстырғанда 21% өсті.

- Ақтау мен Құрық порттарының паром кешендеріндегі жүктеме көлемі 2020–2023 жылдары аралығында 1,8 есе ұлғайды.

2. Экономикалық тиімділік бағаланды.

Сандық есептеу нәтижесінде Қазақстанда транзиттен түсетін жылдық табыс 2023 жылы \$350–400 млн көлемінде болды. Бұл көрсеткіш көлік дәліздерінің экспорттық емес секторлардағы мультипликативті әсерін көрсетті. Тек логистика емес, сонымен қатар қосымша қызметтер саласында да (сақтау, жүк өңдеу, кедендік сүйемелдеу) ішкі ЖІӨ-ге үлес қосатын факторлар анықталды.

3. Тарифтік салыстыру мен тиімділік коэффициенттері есептелді.

TITR, KTZ, ADY деректеріне сәйкес, теміржол мен мультимодальды жүйелер арқылы контейнерлік тасымал тарифтері бір контейнерге (40 фут) орта есеппен \$5,000–\$6,000 аралығында құбылады. Теңіз жолы арзан болғанымен, жеткізу уақыты 2 есе ұзағырақ, бұл жоғары құнды жүктер үшін шешуші факторға айналды. Осы негізде логистикалық тиімділік индексі (LEI) салыстырылды.

4. Жүйелі талдау әдістері қолданылды (SWOT және PEST).

Орталық Азия елдеріндегі транзиттік саясат, инфрақұрылымдық кемшіліктер, геосаяси қауіптер мен институционалдық үйлестіру деңгейі талданды. SWOT нәтижесінде ТХКБ мен БЕ-БҚ дәліздерінің күшті және әлсіз тұстары айқындалды. Мысалы, ТХКБ-ның мультимодальдылық артықшылығы анықталса, оның шектеуші факторы ретінде теңіз-паром инфрақұрылымының маусымдықтығы көрсетілді.

5. Мультимодальды логистикалық хабтар мен шекара инфрақұрылымына сараптама жасалды.

Ақтау, Құрық, Баку, Навои сынды негізгі тораптар бойынша қуаттылық, өткізу қабілеті және өңдеу жылдамдығы бағаланып, шекара өткелдеріндегі (мысалы, Қазақстан–Өзбекстан) "бір терезе" жүйесінің енгізілуі арқасында рәсімдеу уақыты 30–40%-ға дейін қысқарғаны анықталды.

6. Зерттеудің қолданбалы нәтижелері:

– Халықаралық көлік дәліздерінің тиімділік индексі мен логистикалық тұрақтылық коэффициентін есептеу әдістемесі ұсынылды.

– Цифрлық логистика (e-CMR, ITS жүйелері) және тарифтік үйлестіру бойынша нақты ұсыныстар әзірленді.

– Мемлекеттік бағдарламаларды салыстырмалы талдау негізінде ұлттық көлік саясатына бағытталған ұсыныстар жүйелендірілді.

7. Ғылыми және әдістемелік құндылығы:

Зерттеу барысында теориялық базамен қатар, нақты деректерге сүйенген статистикалық өңдеу, салыстырмалы визуализация (графиктер мен кестелер), нормативтік-құқықтық талдау және халықаралық тәжірибе синтезі біріктірілді. Бұл жұмысты академиялық әрі қолданбалы тұрғыдан маңызы жоғары аналитикалық зерттеу ретінде бағалауға болады.

ПАЙДАЛАНЫЛҖАН ӘДБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Asia-Pacific Transport Connectivity Outlook 2023. Bangkok: UNESCAP, 2023.
2. World Bank. Connecting to Compete 2022: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank, 2022.
3. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B. The Geography of Transport Systems. 5th ed. New York: Routledge, 2020.
4. Notteboom, T., Rodrigue, J.-P. The future of containerization: Perspectives from maritime and inland freight distribution // Geojournal of Transport and Logistics. 2017. Vol. 9, No. 1. P. 1–30.
5. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2022. Geneva: UNCTAD, 2022.
6. Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems. 5th ed. New York: Routledge, 2020.
7. Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.-P. Port Economics, Management and Policy. London: Routledge, 2021.
8. World Bank. Logistics Performance Index 2022: Connecting Markets to Drive Growth. Washington, DC: World Bank, 2022.
9. Ducruet, C. Transport and Accessibility at Regional and Local Scales: Accessibility Indicators and Models. Cheltenham: Edward Elgar, 2017.
10. UNESCAP. Transport and Logistics Connectivity in Asia and the Pacific: Future Trends and Policy Directions. Bangkok: UNESCAP, 2022.
11. World Bank. The Role of Logistics in the Global Economy: Analysis and Trends. Washington, DC: World Bank, 2023.
12. UNESCAP. Transport and Logistics Connectivity in Asia and the Pacific: Future Trends and Policy Directions. Bangkok: UNESCAP, 2022.
13. World Bank. The Role of Logistics in the Global Economy: Analysis and Trends. Washington, DC: World Bank, 2023.
14. Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems. 5th ed. New York: Routledge, 2020.
15. Asian Development Bank (ADB). CAREC Transport Strategy 2030. Manila: ADB, 2023.
16. OECD. Infrastructure Investment in Transport 2022: Trends and Challenges. Paris: OECD Publishing, 2022.
17. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2022: Seamless and Sustainable Mobility. Paris: OECD Publishing, 2022.
18. OECD. Infrastructure Investment in Transport 2022: Trends and Challenges. Paris: OECD Publishing, 2022.
19. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2022: Seamless and Sustainable Mobility. Paris: OECD Publishing, 2022.
20. OECD. Infrastructure Investment in Transport 2022: Trends and Challenges. Paris: OECD Publishing, 2022.

21. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2023: Seamless and Sustainable Mobility. Paris: OECD Publishing, 2023.
22. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2023. Geneva: WEF, 2023.
23. Trans-Caspian International Transport Route Association (TITR). Annual Report 2023 on the Development of the Middle Corridor. Baku: TITR, 2023.
24. Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan. Report on the Implementation of the Western Europe – Western China International Transport Corridor Project. Astana, 2023.
25. UNESCAP. Asia-Pacific Transport Connectivity Outlook 2023. Bangkok: UNESCAP, 2023.
26. State Revenue Committee of the Ministry of Finance of the Republic of Kazakhstan. Report on the Facilitation of Customs and Transit Procedures. Astana, 2023.
27. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2022: Seamless and Sustainable Mobility. Paris: OECD Publishing, 2022.
28. UNESCAP. Asia-Pacific Transport Connectivity Outlook 2023. Bangkok: UNESCAP, 2023.
29. Trans-Caspian International Transport Route Association (TITR). Annual Report 2023 on the Development of the Middle Corridor. Baku: TITR, 2023.
30. Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan. National Report on Transport Infrastructure Development in Kazakhstan 2023. Astana, 2023.
31. Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan. Transport and Logistics Sector Development Strategy 2030. Tashkent, 2023.
32. Ministry of Transport and Communications of Turkmenistan. Development of Transport Corridors in Turkmenistan: New Opportunities and Perspectives. Ashgabat, 2022.
33. Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic. Strategy for the Development of Transport and Logistics Infrastructure 2022–2026. Bishkek, 2023.
34. Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan. Programme for Modernization of Transport Infrastructure and Strengthening of Regional Connectivity 2020–2025. Dushanbe, 2023.
35. Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan. Transport Infrastructure Development Programme 2020–2030. Astana, 2023.
36. International Transport Forum (ITF). Digitalisation of Customs and Reduction of Border Delays: Global Trends and Recommendations for Central Asia. Paris: OECD Publishing, 2022.
37. International Transport Forum (ITF). Multimodal Transport: Global Trends and Regional Experiences. Paris: OECD Publishing, 2024.
38. UNESCAP. Report on the Optimization of Customs and Border Procedures in Asia-Pacific. Bangkok: UNESCAP, 2023.