

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІНІҢ ЖАНЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК
БАСҚАРУ АКАДЕМИЯСЫ

Мемлекеттік саясаттың ұлттық мектебі

қолжазба құқығында

Азмаганбетова Балнур Рамазановна

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
КӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ МЕМЛЕКЕТТІК РЕТТЕУ МЕХАНИЗМДЕРІН
ЖЕТІЛДІРУ**

«7M041 - Бизнес және басқару» дайындық бағыты бойынша
«7M04101 - Мемлекеттік басқару» білім беру бағдарламасы

Бизнес және басқару магистрі дәрежесін иелену үшін магистрлік жоба

Ғылыми жетекші _____ Есиркепова А.М., экономика ғылымдарының
докторы, профессор

Жоба қорғауға жіберілді: « _____ » _____ 2022 ж.

Мемлекеттік саясаттың
ұлттық мектебінің директоры _____ Абдыкаликова М.Н.

Нұр-Сұлтан, 2022

Мазмұны

НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР	3
БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР	4
КІРІСПЕ	5
ӘДЕБИЕТКЕ ШОЛУ	7
ЗЕРТТЕУ ӘДІСТЕРІ	10
ТАЛДАУ ЖӘНЕ ЗЕРТТЕУ НӘТИЖЕЛЕРІ	11
ҚОРЫТЫНДЫ	44
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕР ТІЗІМІ	46

Нормативтік сілтемелер

Осы магистрлік жобада келесі нормативтік құжаттарға сілтемелер пайдаланылған:

Қазақстан Республикасы Президентінің Жолдауы. Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру: 2018 жылдың 5 қазаны.

Қазақстан Республикасының Заңы. Қазақстан Республикасындағы көлік туралы: 1994 жылдың 21 қыркүйегі, № 156 қабылданған.

Қазақстан Республикасының Заңы. Қазақстан Республикасындағы жергілікті мемлекеттік басқару және өзін-өзі басқару туралы: 2001 жылдың 23 қаңтары, № 148 қабылданған.

Қазақстан Республикасының Кодексі. Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі: 2015 жылдың 29 қазаны, № 375-V ҚРЗ қабылданған.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қаулысы. Инфрақұрылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы: 2019 жылдың 31 желтоқсаны, № 1055 қабылданды.

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. бұйрығы. Көлік-логистика орталықтарын жайластыру және техникалық жарақтандыру жөніндегі үлгілік талаптарды бекіту туралы, 2015 жылдың 28 мамыры, № 650 қабылданды.

Белгілеулер мен қысқартулар

LPI (Logistics Performance Index)	–	логистиканың тиімділігі индексі;
ДЭФ	–	Дүниежүзілік Экономикалық Форумы;
ЕАЭО	–	Еуразиялық Экономикалық Одақ;
ЕО	–	Еуропалық Одақ;
ЖФБ	–	жиырма футтық балама;
ЖІӨ	–	Жалпы Ішкі Өнім;
ИКАО	–	БҰҰ Халықаралық азаматтық авиация ұйымы;
ИМО	–	Халықаралық теңіз ұйымы;
ҚР	–	Қазақстан Республикасы;
ҚХР	–	Қытай Халық Республикасы;
МЖӘ	–	мемлекеттік-жекешелік әріптестік;
КЛО	–	көлік-логистика орталығы;
млн.	–	миллион;
млрд.	–	миллиард;
ОША	–	Оңтүстік-Шығыс Азия;
РФ	–	Ресей Федерациясы;
ТМД	–	Тәуелсіз Мемлекеттік Достастығы;
трлн.	–	триллион;
ТХКД	–	Транскаспий Халықаралық Көлік Дәлізі;
ҰҚЖ	–	ұшу-қону жолағы.

Кіріспе

Зерттеу тақырыбының өзектілігі және мәселесі. Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында жүк және жолаушылар көлігінің барлық түрлерін және көлік инфрақұрылымын қамтитын көлік логистикасы саласының бірқалыпты жұмыс істеуі мен дамуына мемлекеттік реттеудің әсер етуінің тиімділігін арттыру мәселелеріне қатысты тез өсіп келе жатқан қызығушылықпен сипатталады.

Мемлекеттің нормативтік-құқықтық және бюджеттік жүйелер арқылы көлік логистикасы саласын мемлекеттік реттеу үшін кең мүмкіндіктері бар. Бірақ, қазіргі уақытта жүздеген мың көлік кәсіпорындарының қызметіне қоғамдық бақылау айтарлықтай әлсіз, бұл Біртұтас салааралық көлік саясатты, әсіресе аймақаралық деңгейде жүргізуді қиындатады және елдің экономикалық бәсекеге қабілеттілігі мен қауіпсіздігіне теріс әсер етеді.

Сонымен қатар, 2021 – 2025 жылдарға арналған кәсіпкерлікті дамыту жөніндегі ұлттық жоба шеңберінде:

1. ЖІӨ-дегі шағын және орта кәсіпкерлік үлесін 35 %-ға дейін жеткізу.
2. ЖІӨ-дегі туризм көлемінің өсуі 8,4 трлн теңгені құрауы қажет.

Бұған қоса, «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасы шеңберінде:

1. транзиттік жүк легін 22,7-ден 30 млн тоннаға дейін ұлғайту;
2. Қазақстанның позициясын:
 - 2.1. ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде «Инфрақұрылым» көрсеткіші бойынша 62-ден 49-ға дейін;
 - 2.2. Дүниежүзілік банк рейтингінде «Логистика тиімділігі» көрсеткіші (LPI) бойынша 71-ден 50-ге дейін жақсарту көзделген.

Қазақстан экономикасында болып жатқан түбегейлі өзгерістер көлік кешенін басқарудың жаңа жүйесін қалыптастыруды қажет етеді.

Мемлекеттің көлік кешенін тікелей әкімшілік басқару мүмкіндігін жоғалту көлік логистикасы қызметін мемлекеттік реттеудің механизмін жетілдіруді талап етеді. Соңғы жылдары Қазақстанның инфрақұрылымын кешенді дамытуды мемлекеттік реттеудің тиімділігін арттыру мәселесі өткір тұрды.

Осы проблемаларды ескере отырып, Қазақстанның көлік логистикасы саласын дамытуды мемлекеттік реттеу механизмін жетілдірудің ұйымдастырушылық-экономикалық мәселелерін зерттеу өзекті міндет болып отыр.

Мәселені зерттеу дәрежесі. Соңғы жылдары көптеген ғалымдардың жұмыстары көлік кешенін дамыту мәселелесінің әртүрлі аспектілеріне арналған. Көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің тиімді жүйесін қалыптастырудың отандық мектебін дамытудың теориялық және ғылыми-әдістемелік негізі отандық ғалымдар мен мамандарының еңбектері болды. Жұмыстар көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеудің әртүрлі ұйымдастырушылық-экономикалық аспектілеріне арналған.

Зерттеу мақсаты. Қазақстан Республикасының көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің тиімді жолдарын ұсыну.

Зерттеу міндеттері:

- Қазақстанның көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеудің қазіргі жағдайын, бағыттары мен ерекшеліктерін талдау;

- көлік кешенінің дамуына мемлекеттің әсер етуінің шетелдік тәжірибесін зерделеу;

- көлік кешенін мемлекеттік реттеудің ұйымдастырушылық-экономикалық механизмін жетілдіру жөніндегі ғылыми-әдістемелік тәсілдер мен ұсынымдарды негіздеу;

- аумақтық даму ерекшеліктерін ескере отырып, көлік түрлерінің инфрақұрылымын келісілген дамытуды мемлекеттік реттеу механизмдерін жетілдіру жөнінде ұсыныстар әзірлеу және олардың тиімділігін бағалау.

Зерттеу объектісі. Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымы объектілері.

Зерттеу тақырыбы. Көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеу барысында туындайтын ұйымдастырушылық-экономикалық қатынастар болып табылады.

Зерттеу әдістері. Магистрлік жобада жүйелеу, синтездеу, жалпылау, регрессиялық, салыстырмалы және статистикалық талдау сияқты ғылыми танымның жалпы ғылыми әдістері қолданылды.

Мысалы, салыстырмалы және статистикалық әдістер Қазақстанның көлік логистика саласының соңғы 6 жылдағы даму деңгейін салыстыруға, елдің бүкіл көлік түрлерінің (теміржол, автомобиль, су және әуе) ерекшеліктерін негіздеуге мүмкіндік берді. Жүйелік әдіс, әдіснамалық тәсілдермен бірге, осы магистрлік жобаны зерттеу жасап, ұсыныстар жасауға мүмкіндік берді.

Әдебиетке шолу

Соңғы жылдары қазақстандық ғалымдар көлік логистикасының ағымдағы жағдайы, мәселелері мен даму перспективаларын жан-жақты зерттеуде. Көлік логистикасының теориялық, әдістемелік және тәжірибелік мәселелерін жүйелі түрде баяндаған ғалымдар қатарына Е.Б. Романько, А.О. Мусабекова, Д.В. Ким, А.А. Садваксов және т.б. ғалымдарды атауға болады.

Атап айтқанда, Е.Б. Романько мен А.О. Мусабекованың мақаласында Қазақстандағы көлік логистикасының ерекшеліктері қарастырылған, саланы одан әрі дамыту мақсатында көлік-логистика орталықтарын, дамыған көлік-логистика жүйелерін құру, және оның әлемдік жүйеге интеграциялауы ұсынылған [1].

Д.В. Ким мен А.А. Садваксов «Перспективы развития логистики в казахстане» мақаласында Қазақстандағы барлық көлік мәселелерін шешу үшін қабылданған Мемлекеттік Бағдарлама жөнінде жазылған [2].

И.С. Митрофанов пен В.А. Влащенко «Развитие логистики в Казахстане» мақаласында Қазақстандағы экономикалық ғылымның маңызды бөлігі ретінде көлік логистикасын талқылауға арналған. Бұл сала көлік логистикасы инфрақұрылымның әлеуетін және таяу болашақтағы басым бағыттарды, сондай-ақ өзекті мәселелерді және олардың ықтимал шешімдерін сипаттайды [3].

Ч.Юн, Д.М.Абильмажинов, Б.Т.Кабышев мақаласында көлік логистикасы инфрақұрылымның қалыптасуы, терминалдық қызметтің дамуы, Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне және Қытайға бағытталған жүк тасымалының өсуі анализіне арналған. Бұл мақалада Қытай мен Қазақстанның логистикалық терминалына айрықша көңіл бөлінген. Сонымен қатар, мақалада басқа көлік бағыттарындағы жүк көлемін қайта бағыттауға қатысты мәселелер қарастырылады. Ғалымның пікірінше ШЫҰ логистикалық аймағын құру арқылы бірқатар маңызды артықшылықтарға ие болуға болады. Мақалада автор жүк тасымалдау көлемін ұлғайту жөніндегі ұсыныстар береді [4].

Н.А. Осинцев, О.А. Копылова және А.Н. Рахмангулов өздерінің мақаласында «OneBelt – OneRoad» негізгі қағидаларын ұсынған [5].

А.С. Беркешева мен А.А. Жамаладинованың ғылыми зерттеуінде Қазақстан бойынша ағындарды басқарудың бірыңғай тәсілді қолдануға мүмкіндік берілетіні туралы жазған [6].

А.С. Беркешева мен Ж.Т. Муратова Қазақстан Республикасының көлік-логистика жүйесімен, зияткерлік көліктік жүйені енгізу арқылы даму перспективалары қарастырылған [7].

Қазақстандық ғалымдармен қатар Қазақстанның көлік логистикасын халықаралық ұйымдар да тұрақты түрде зерттеп, нәтижесін ғаламторда ресми сайттарында жариялайды, мысалы БҰҰ ЕЭК «Қазақстан Республикасындағы логистика мен көліктің бәсекеге қабілеттілігі» шығарылымында көлік қызметтері нарығын тиімді мемлекеттік реттеу Статистика комитеті толық және объективті ақпарат алған жағдайда ғана жүзеге асырылуы мүмкін екендігі көрсетілген. Қазіргі уақытта инфрақұрылымды пайдаланғаны немесе арнайы

жүктерді тасымалдағаны үшін төлем сияқты өте өзекті болып табылатын көптеген мәселелер мемлекет тарапынан реттелмейді. Аймақтың барлық мемлекеттері сауданың және тасымалдаушылардың мүдделеріне де жауап беретін бірыңғай негізде жаңа заңнамалық және нормативтік базаны құруға ниетті екені анық [8].

Бұған қоса, әлемдегі басқа елдердің ғалымдарының еңбектерін қарастыра отырып, көлік логистикасы саласының заманауи даму үрдісін бақылауға болады.

Бұл ретте, М.А. Колбасникованың «Прогнозирование перевозок в проектах и программах развития транспорта» авторефератын келтіруге болады. Оның Докторлық диссертациясында көлік болжамдарын әзірлеу және бақылау кезінде мемлекеттік реттеудің рөлін арттыру қажеттілігі көрсетілген. Көлік қызметін реттеу атқарушы биліктің әртүрлі деңгейлерінің мүдделерін үйлестіру және күш-жігерін біріктіру, көлік жүйесін дамытуда мемлекет пен бизнестің күш-жігерін біріктіру үшін ұйымдастырушылық шараларды қажет етеді [9].

И.В. Першин «Мультимодалды көлік тізбектерінің логистикасын инфрақұрылымдық қамтамасыз ету» авторефератында ресейлік ғалымдар мен сарапшылардың пікірінше жеткізу тізбектеріндегі серіктестердің мүдделерінің бытыраңқылығының болуында іс жүзінде көрініс табады [10].

Чан Т. Х. «Международный опыт создания транспортно-логистической системы предприятиями малого бизнеса» мақаласында отандық кәсіпорындар үшін еуропалық елдер мен АҚШ үлгісінде көлік логистика ерекшеліктерін келтірген [11].

Слесарева В. Ю. «Корея Республикасының мысалында көлік-логистикалық жүйені дамытудың халықаралық тәжірибесі» мақаласында Корея Республикасы Үкіметінің логистиканың әр түрлі салаларының инфрақұрылымын дамыту және көліктің барлық түрлері арасында жүйелі байланыстар құру жөніндегі жосарлары толық қарастырылған [12].

Беларусь ғалымы Ф.Ф. Иванов өзінің «Беларусияның көлік қызметтерін мемлекеттік реттеу механизмдерін жетілдірудің негізгі бағыттары» мақаласында Беларусияның көлік қызметтерін дамыту және мемлекеттік реттеу мәселелері қарастырылып, Беларусь Республикасының көлік қызметтерін дамыту стратегиясын қалыптастыру бойынша ұсыныстар және қызметтер саласының сауда саясатын жетілдірудің негізгі бағыттары әзірленген, сондай-ақ сауда саясаты саласындағы заңнамалық қызметті және бірлескен көлік жүйесі қызметін жетілдіру ұсынылған [13].

Ресейлік ғалым А.А. Локтев өзінің 2006 жылғы «Көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеу механизмін жетілдіру» диссертациясында Ресей көлігінің қазіргі жағдайы мен даму сипаты көлік кешенін мемлекеттік реттеудің ұйымдастырушылық-экономикалық механизмін жетілдіру қажеттілігін анықтайтынын атап көрсеткен болатын [14].

Н.В. Исаев пен С.Н. Зайцевтің өз жұмысында логистиканың жаңа тұжырымдамаларын қолдану мәселелері зерттеген [15].

П. Самуэльсон «Мемлекет құралдар жиынтығын – мемлекеттік кәсіпкерлік, қаржы-бюджет, несие-ақша, сыртқы сауда және кірістерді реттеуді

қолдана отырып, мемлекеттік бақылау мен реттеудің бірқатар функцияларын жүзеге асыруы керек» деген идеясына экономикалық жүйелерге мемлекеттік әсер ету теориясына үлкен үлес қосты [16].

Зерттеу әдістері

Магистрлік жобада жүйелеу, синтездеу, жалпылау, регрессиялық, салыстырмалы және статистикалық талдау сияқты ғылыми танымның жалпы ғылыми әдістері қолданылды.

Салыстырмалы және статистикалық әдістер Қазақстанның көлік логистика саласының соңғы 6 жылдағы даму деңгейін салыстыруға, елдің бүкіл көлік түрлерінің (теміржол, автомобиль, су және әуе) қазіргі жай-күйін, мәселелерін, ерекшеліктерін анықтауға және зерттеуге мүмкіндік берді.

Регрессиялық әдіс жүк айналымы мен Жалпы Ішкі Өнім (бұдан әрі - ЖІӨ) және халық табысы арасындағы байланысты қарастырып, тиісті қорытындылар жасауда қолданылды.

Әдебиеттерге шолу жасау, мерзімді басылымдарға және стажировка нәтижесінде алынған мәліметтерді контент талдау нәтижесінде көлік логистикасы саласында орын алатын проблемалар анықталды, әсер імен ықтималдығының дәрежесіне қарай тәуекелдер картасы әзірленді.

Жалпылау және синтездеу әдістері көлік логистикасы саласында мемлекеттік реттеудің шетелдік тәжірибесін жүргізуде қолданылды.

Жүйелік әдіс, басқа теориялық және әдіснамалық тәсілдермен бірге, осы магистрлік жобаны зерттеу нәтижесі бойынша қорытынды жасауда қолданылды.

Талдау және зерттеу нәтижелері

Әлемдік экономиканың жаһандануы жағдайында көлік логистикасы елдің индустриялық дамуында маңызды рөл атқарады. Осыған байланысты көптеген мемлекеттер ұлттық экономиканы индустриялық дамытуды ынталандырудың негізгі факторы ретінде логистиканы дамытуға ден қойды. Өз кезегінде көлік логистикасы саласы өте тиімді сегмент. Көлік логистикасының әлемдік нарығы 2,7 триллион АҚШ долларына бағаланады, яғни әлемдік ЖІӨ-нің шамамен 7%-ы құрайды. Дамыған елдерде көлік логистикасының үлесі ЖІӨ-нің 13-14%-ын құрайды. Мысалы, Ирландияда бұл көрсеткіш 14,2%-дан астам, Сингапурда – 13,9%, Гонконгта – 13,7%, Германияда – 13%. Демек, экономиканың осы секторы ұлттық табыстың маңызды көзі болып табылады.

Қазіргі уақытта көліктің барлық түрлері мен олардың инфрақұрылымын қамтитын Қазақстан Республикасының көлік кешені ЖІӨ-нің 6,5% құрайды. Құбыр желісі бойынша тасымалданған жүк тасымалының көлемін ескермегенде, барлық көлік түрімен тасымалдау нәтижесінде түскен табыс көлемі 1,8 млрд. теңгені құрайды.

Бұған қоса, бүгінгі таңда әлемдік сауда көлемінің едәуір өсуіне, тауарлар құнындағы көлік шығындарының жоғары үлесіне байланысты транзиттік қызметтерге сұраныс артып келеді. Аумағы теңіз және мұхит порттарынан алыс орналасқан әлемнің көптеген елдерінің алдында олардың транзиттік әлеуеті және оны мүмкіндігінше іске асыру мәселесі тұр.

Ұлы Жібек жолын дамыту Еуразия елдері мен халықтары арасындағы ғылыми-техникалық, экономикалық, рухани және мәдени ынтымақтастықты дамыту үшін жаңа перспективалар аша отырып, жаңа Еуразиялық трансқұрлықтық көпірді нығайтуға ықпал ететін болады.

«Бір белдеу - бір жол» тұжырымдамасы қазіргі сауда жолдарын, көлік және экономикалық дәліздерді жетілдіру және жаңаларын құру арқылы Орталық Азия, Еуропа және Африканың 60-тан астам елі мен Қытай арасындағы сауда қатынастарын дамытуға ықпал ете отырып, байланыстырады.

«Бір белдеу - бір жол» жобасы аясында алты дәліз құрылып, дамытылуда деп болжануда: Қытай – Орталық Азия – Батыс Азия; Еуразиялық құрлық көпірі; Қытай – Моңғолия – Ресей; Бангладеш – Қытай – Үндістан – Мьянма және Қытай-Пәкістан түбегі.

Еуразия арқылы халықаралық транзит және трансконтиненталдық көлік жүйесін дамыту мәселелері ресейлік ғалымдар М. Титаренко (М. Титаренко, 2015), Н. Котляр (Н. Котляр, 2011), Д. Попов (Д. Попов, 2012) еңбектерінде көрініс табады, олар Еуразиялық трансконтиненталдық көпір, Жаңа Жібек жолы құрылысы транзиттік позицияларын нығайтуға, Еуразиялық кеңістіктің орналасқан елдерің өзара тығыз жақындасуына мүмкіндік береді деп санайды.

Ресей ғалымдарының бұл тұжырымымен отандық авторлардың зерттеулері келіседі: Әбдікәрімова Ш. (Әбдікәрімова Ш., 2011), Сыроежкин К. (Сыроежкин К., 2007), Ермаков В. (Ермаков В., 2007), Мырзахметов А.М., Калиева А.Б., Нурланова Н.К. (Kaliyeva A.B., Nurlanova N.K., Мирзахметова А.М., 2017).

Шетелдік авторлар Йоганн Ф. Линн (Lynn J., 2011), Фредерик Старр С. және Сванте Корнелл С. (Star, S.F., Cornell S.E., 2015) да өз еңбектерінде Еуразия аймағының көлік жүйесінің әлеуетін қарастырды.

Қазіргі уақытта ЕО мен Қытай арасындағы тауар айналымы 500 млрд. астам долларды құрайды және өсуде. Қазақстан тауарлар транзитінен үлкен пайда алуға және олардың арасындағы жүк ағындарындағы үлесін тез арада 1%-дан 8%-ға дейін өсіруге қабілетті. Көлік инфрақұрылымын жаңғырту қажет.

Қытайдың серпінді дамып келе жатқан экономикасы және оның негізгі сауда әріптесі ЕО Қазақстанның транзиттік мүмкіндіктерін дамыту үшін алғышарттар жасайды. «Шығыс-Батыс» бағыты бойынша 5 стратегиялық автомобиль жолының құрылысы, оның ішінде Ляньюньган-Қорғас, Шанхай-Хэфэй-Сиань-Қорғас. Қазақстан арқылы транзиттің ұлғаюына «Солтүстік – Оңтүстік» бағытындағы транзиттік пойыздардың маршрутын 600 км-ге қысқартуға мүмкіндік беретін және Қазақстан үшін Парсы шығанағына тікелей құрлыққа жол ашатын «Өзен – Берекет – Горган» теміржолы перспективалы инфрақұрылымдық жобалардың құрылысы мен іске қосылуы серпін берді.

Қазақстан Республикасының көлік саласындағы негізгі мәселелер – көлік инфрақұрылымы объектілерінің, атап айтқанда көлік құралдары паркінің едәуір тозуы (50%-дан 100%-ға дейін), заманауи және озық технологияларды баяу енгізу, автомобиль жолдарының қанағаттанарлықсыз жай-күйі, көлік логистикасының дамымауы және тиімсіздігі, бұл өз кезегінде тасымалдар мен тауарлар бағасының қымбаттауына ықпал етеді.

ОША-ЕО бағыттарындағы транзиттік ағындар 350-400 млрд. АҚШ долларын құрайды және бұл ағындардың 20% дейінгі үлесі Қазақстан республикасы аумағы арқылы өтуі мүмкін. Жібек жолы жобасы болашақта Оңтүстік-Шығыс Азия елдері мен Қытайдан Суэц каналы арқылы Еуропаға баратын теңіз бағытына бәсекелес бағыт ретінде қарастырылады.

Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымы темір және автомобиль жолдарының желісін, көлік инфрақұрылымы объектілерін, өзен кеме қатынасы жолдарын қамтиды. Қазақстан аумағы арқылы халықаралық маңызы бар 5 теміржол, 6 автомобиль және 4 әуе дәлізі өтеді.

2021 жылы нақты көлем индексі 103,6% құрады, жылдық жоспар 103,0% (жоспарға қол жеткізілді), сондай ақ, көлік саласының ЖІӨ құрылымына қосқан үлесі 6,5%-ды құрап, 5,26 трлн. теңгеге жетті. Бір жыл ішінде бұл көрсеткіш 9%-ға өсті, бірақ пандемияға дейінгі деңгейден асқан жоқ. 2019 жылы көлік логистикасы ЖІӨ-нің 8%-ын қамтамасыз етіп, 5,59 трлн. теңгеге қызмет көрсетті.

Салыстыру үшін: дамыған елдерде көлік логистикасының үлесі 2021 жылдың қорытындысы бойынша ЖІӨ-нің 13-14%-ына жетті. Мысалы, Ирландияда – 14,2%, Сингапурда – 13,9%, Гонконгта – 13,7%, Германияда – 13%. Ал әлемдік логистикалық нарық 2,7 трлн. долларға бағаланды, бұл әлемдік ЖІӨ-нің шамамен 7%-ын құрады.

Қазақстандағы көлік логистикасы және тасымалдауға қатысты соңғы (2016-2021 жж.) 5 жылдағы көрсеткіштері

2021 жылғы деректер бойынша көлік қызметінен түскен табыс 20,8%-ға ұлғайып, 3,36 трлн. теңгені (2020 жылы – 2,78 трлн. теңге) құрады.

Осы жылы барлық көлік түрлерімен жүк тасымалдау көлемі 2016 жылғы көрсеткішпен салыстырғанда 14,3%-ға ұлғайып, 4 млрд. тоннаны құрады (2016 жылы – 3,5 млрд. тонна). Жүк айналымы 2021 жылы 16,1%-ға артып, 597,2 млрд. ткм (2016 жылы – 514 млрд. ткм) құрады (1 сурет).



1 сурет. 2016-2021 жылдардағы Қазақстандағы жүк тасымалы мен жүк айналымының көлемі

Ал, тасымалданған жүктердің жалпы көлемі ішінде ең көп үлес автомобиль көлігіне тиесілі, оның үлесі 82,8%-ды құрады, қалған көрсеткіштер теміржол көлігіне – 10,4%, құбыр көлігіне – 6,7%, ал көліктің басқа түрлерінің (әуе, ішкі су, теңіз) үлесі небәрі 0,1%-ды құрады. Жүк айналымында өзгеше көрініс орнаған, ең үлесі жоғары көлік түрі ретінде теміржол көлігі анықталды, оның үлесі 50,1%-ды, автомобиль көлігінің – 26,5%-ды, құбыржол көлігінің – 23,3%-ды, және көліктің басқа түрлерінің (әуе, ішкі су, теңіз) үлесі жүк тасымалындағы көрсеткішті, демек 0,1%-ды құрады.

2017-2021 жылдардағы Қазақстанның жүк тасымалдары нарығының серпінін талдау теңіз көлігімен жүк тасымалдау көлемінің 68,3%-ға айтарлықтай қысқарғанын көрсетеді; ішкі су – 2016 жылдан 2017 жылға дейін 38,8%-ға артты, алайда 2017 жылдан бастап 2021 жылға дейін 52,4%-ға дейін төмендеді, сондай-ақ әуе тасымалы – 2016 жылдан 2018 жылға дейін 2,4 есе өсті, ал кейін 2019-2021 жылдар аралығында 99,9%-ға күрт төмендеді.

2016-2021 жылдардағы талдау 2016 жылдан бастап 2019 жылға дейін жүк тасымалдарының 13,2%-ға өсімі байқалды, ал 2019 жылдан бастап 2021 жылға дейін қолайсыз сыртқы факторларға байланысты 5,3%-ға төмендегені байқалды.

Жүк айналымы бойынша 2016 жылдан 2021 жылға дейінгі кезеңде теңіз көлігі (- 68,9%), автомобиль көлігі (- 3%) бойынша ең елеулі төмендеу байқалды. Әуе көлігі бойынша 2021 жылы 2020 жылға қарай 45,3%-ға өсімі байқалды. 2016 жылдан 2021 жылға дейін көліктің өзге түрлерінің жүк айналымы бойынша: ішкі су – 3,1 есеге, теміржол – 25,2%-ға, әуе – 904%-ға және құбыр - 21,4%-ға өскені байқалды. Жалпы сала бойынша 2016 жылдан бастап 2021 жылға дейін жүк айналымының 15,2%-ға өскені байқалды (2 сурет).



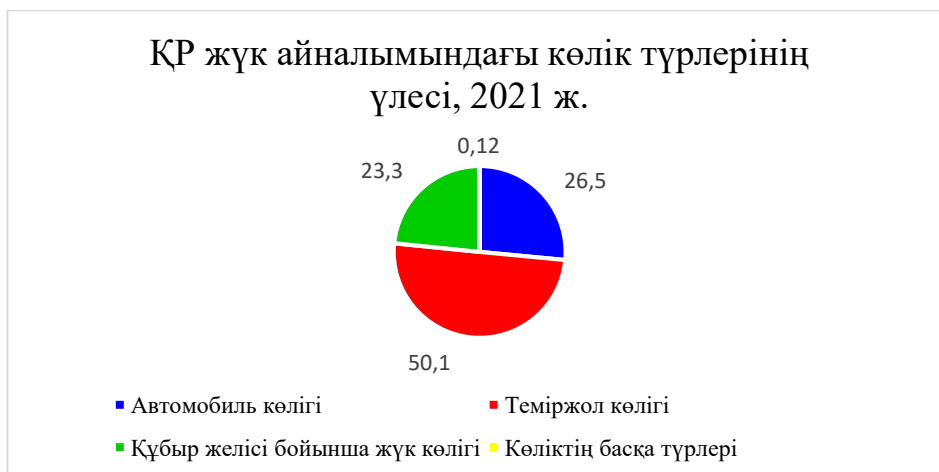
2 сурет - Қазақстан Республикасының жүк тасымалының құрамы, көлік түрлері бойынша, 2021 ж.

Ескерту –келесі әдебиет көзін пайдалану негізінде автормен құрастырылған [32]

2021 жылы жалпы республиканың көлігімен 3 999,4 млн. тонна жүк тасымалданды, бұл өткен жылғы деңгейден 1,4%-ға артық; ал жүк айналымы 597,2 млрд. ткм құрап, 2016 жылғы көрсеткішпен салыстырғанда 15,2%-ға ұлғайды (3 сурет). 2016 жылға қарағанда 2021 жылы барлық көлік түрімен 65,9%-ға аз жолаушы тасымалданды; жолаушылар айналымы 2016 жылға қарағанда 59,8%-ға төмендеп, 106,8 млрд. жкм құрады. Жолаушылар айналымының құрамында теміржол үлесі – 11,5%, әуе көлігі – 13,8%, автокөлік – 74,6% құрады.

Автомобиль, теміржол және әуе көлігіндегі жолаушылар ағынының төмендеуі пандемия кезінде енгізілген карантиндік шектеулерге байланысты.

Теміржол көлігі Республикадағы көлік кешенінің негізін құрайды. 2021 жылы темір жолмен 2020 жылмен салыстырғанда 0,7% артық жүк тасымалданып, 416 млн. тоннаны құрады, жүк айналымы керісінше 0,1% төмендеп, 299,1 млрд. ткм құрады.



3 сурет. Қазақстан Республикасының жүк айналымының құрамы, көлік түрлері бойынша, 2021 ж.

Ескерту – келесі әдебиет көзін пайдалану негізінде автормен құрастырылған [32]

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдары желісінің ұзындығы – 96 мың км құрайды (республикалық маңызы бар – 25 мың км, жергілікті маңызы бар – 71 мың км). Тәуелсіздік жылдарында республикалық маңызы бар 13 мың шақырымнан астам автомобиль жолының құрылысы әузеге асырылды және қайта жаңартылды.

Республика аумағындағы қатынас жолдарының жиілігі 4-суретте келтірілген.



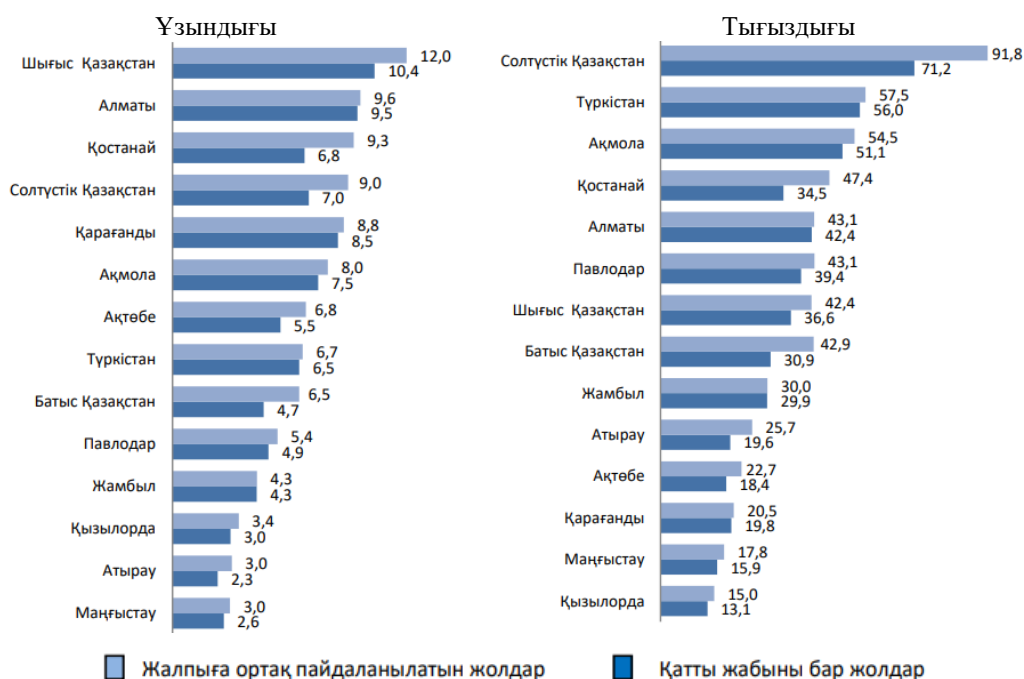
4 сурет - Республика аумағындағы қатынас жолдарының жиілігі (км/1000 шаршы км аумаққа)

Ескерту – келесі әдебиет көзі негізінде келтірілген: [17]

2015 жылы жалпы көлік инфрақұрылымын, және автомобиль жолдарын

Мемлекеттік бағдарламаны іске асыру аясында шамамен 3 мың шақырым жол салынды және қайта жаңартылды. Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық дәлізін, Нұр-Сұлтан-Теміртау, Алматы-Талдықорған, Көкшетау-Петропавл, Бейнеу-Ақтау автожолдарын, сондай-ақ автожолдардың бірқатар басқа учаскелерін реконструкциялау аяқталды. 2020 жылғы ҚР автомобиль жолдарының ұзындығы және тығыздығы 5 суретте келтірілген [18].

Тәуелсіздік жылдары жүргізілген жұмысты қорытындыласа: халықаралық автомобиль тасымалдары саласында 43 екіжақты үкіметаралық келісім жасалды. Көлік құжаттарын басқарудың бірыңғай жүйесі тәжірибелік пайдалануға енгізілді, ол жүргізушілерге тасымалдау рәсімдерін оңайлатады, жол парақтарын және басқа да көлік құжаттарын қағазда ресімдеу қажеттілігін жояды, оларды әлемнің кез келген нүктесінде ресімдеуге мүмкіндік береді, құжаттардың сақталуын қамтамасыз етеді және қолдан жасау мүмкіндігін болдырмайды.



5 сурет - 2020 жылғы ҚР автомобиль жолдарының ұзындығы (мың км) және тығыздығы (км 1000 км²)

Ескерту – келесі әдебиет көзі негізінде келтірілген: [19]

Автокөлік саласын дамыту бойынша атқарылған жұмыс жолаушылар тасымалының сапасын арттыру және халықаралық көлік қызметтері нарығындағы Республикалық тасымалдаушылардың тиімділігін арттыру бағытында жалғасатын болады. Көрсеткіштердің жоспарлы өсуі байқалады [20].

Қазақстан үшін темір жолдардың стратегиялық маңызы бар. Елдің ерекше географиясы, әлемдік мұхитқа шықпайтын кең аумақ, шикізаттың мол қоры бұл көлік түрінің мемлекет экономикасы үшін өте маңызды екенін көрсетеді.

Тәуелсіздік жылдары салынған темір жол қатынастары темір жол желісін оңтайландыруға мүмкіндік берді, жүктерді тасымалдау қашықтығы мен уақыты қысқарды, сол арқылы жүк жөнелтушілер мен жолаушылардың көліктік шығыстары айтарлықтай төмендеді. 1998 жылы Ақсу және Дегелең станциялары арасында Тәуелсіз Қазақстанның алғашқы темір жолының 187 шақырымы төселді.

«Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында Жезқазған – Бейнеу, Арқалық – Шұбаркөл, Алматы – Шу желілерінің, Боржақты – Ерсай жаңа желілерінің құрылысы жүзеге асырылды. Тәуелсіздік жылдарында Қазақстанда 2,7 мың шақырымға жуық жаңа темір жол салынды.

Жаңа темір магистральдар ел үшін берік инфрақұрылымдық қаңқа құрды, сондай-ақ халық аз қоныстанған көптеген пункттердің өміріне жаңа энергия берді. Өңірлер арасындағы ішкі коммуникацияларды қамтамасыз ете отырып, активтерді жаңғырту және жаңарту жолдары бойынша жұмыс белсенді түрде ілгерілеп келеді. Қауіпсіздік пен экологиялықтың барлық талаптарына жауап беретін заманауи жүк вагондарын, тепловоздарды, электровоздарды, жолдың жоғарғы құрылысының материалдарын шығаратын машина жасау кластері құрылды. Бұл ірі жобалар, өз кезегінде, темір жол өнімінің (қосалқы бөлшектер, жинақтауыштар, тораптар мен жылжымалы құрамға арналған жабдықтар) жаңа отандық өндірістерінің дамуына серпін берді. Бүгінде теміржол машина жасау секторындағы 200-ге жуық кәсіпорында 10 мыңнан астам адам жұмыспен қамтылған.

Өз өндірісінің болуы жүрдек жолаушылар тасымалы бағдарламасын іске асыруға мүмкіндік берді. Қазіргі уақытта теміржолда заманауи, жайлы «Тұлпар – Тальго» вагондарынан тұратын пойыздар жүруде. Соңғы он жылда 1 100-ден астам вагон сатып алынды. Жолаушылар паркі біртіндеп жоспарлы түрде жаңартылуда. Ескі вагондарда қызметті жақсарту үшін заманауи сантехникалық модульдер орнатылған.

Сондай-ақ, тасымалдарды контейнерлеуді дамыту үшін жұмыс істеп тұрған өнеркәсіптік кәсіпорындар базасында контейнерлердің отандық өндірісін ұйымдастыру және фитингтік платформалар паркін ұлғайту бойынша жұмыс жүргізілуде.

2013 жылы қазақстандық флот әрқайсысының жүк көтергіштігі 5 мың тонна болатын екі құрғақ жүк кемелерімен толықты. 2014 жылы экспорттық жүктерді өз құрғақ жүктерімен тасымалдау басталды. 2017 жылы жүк көтергіштігі 7 мың тонна болатын тағы 2 құрғақ жүк салынды. Сондай-ақ, ашық теңіздерде 115 мың тонна Aframax типті 2 танкер жұмыс істейді. 2025 жылға дейін сауда флотын паромдармен, контейнерлік кемелермен және тағы 2 ірі тонналы танкерлермен толықтыру жоспарлануда. Қазақстан азаматтарының кеме экипаждары құрамындағы үлесі соңғы 10 жылда 3 есе өсті. 2021 жылғы қазанда Халықаралық теңіз ұйымы Қазақстанды «ақ тізімге» енгізді, бұл біздің теңізшілерді даярлау жүйеміздің сапасының халықаралық стандарттарға сәйкестігін және олардың дипломдарының әлемдік заңдылығын білдіреді.

Қазақстан 1994 жылдан бастап Халықаралық теңіз ұйымы болып табылады және оның қамқорлығымен қабылданған 16 негізгі конвенцияға (ИМО) қосылды.

Өзен кеме қатынасы Ертіс, Орал-Каспий және Іле-Балқаш бассейндері бойынша жүзеге асырылады. Өзен көлігімен тасымалдау толығымен бәсекелестік ортада. Бүгінгі таңда көлік флоты 306 кемеден тұрады. Ертіс өзенінің Республика аумағында тұрақты кеме қатынасын қамтамасыз ету мақсатында 2004 жылы Шүлбі кеме шлюзі пайдалануға енгізілді. 2005 жылы Орал-Каспий каналын қайта құру жобасы аяқталды. Нәтижесінде жүк тасымалдау көлемі 132 мың тоннадан 1,5 млн. тоннаға дейін өсті.

2025 жылға қарай өзен тасымалдарының көлемін 3,8 млн. тоннаға дейін ұлғайту жоспарлануда.

Тәуелсіздік жылдарында Қазақстан әлемнің ірі қалаларымен және халықаралық қаржы орталықтарымен тікелей әуе қатынастарын ашу бойынша белсенді жұмыс жүргізіп келеді.

Қазіргі уақытта 60 елдің тәртібімен тұрақты тікелей әуе қатынастарын жүзеге асыру үшін нормативтік-құқықтық база бар.

Коронавирустық инфекция пандемиясына дейін Қазақстанда 26 шет мемлекетпен 97 халықаралық бағыт бойынша әуе қатынасы болды, онда аптасына 430 рейс орындалды. 2018-2019 жылдары авиатасымалдаушылармен 26 жаңа бағыт ашылды, ал 2019 жылдан бастап «ашық аспан» режимі енгізілді. Қазақстанның 12 әуежайында (Нұр-Сұлтан, Алматы, Шымкент, Ақтау, Көкшетау, Қарағанды, Өскемен, Павлодар, Петропавл, Семей, Тараз, Түркістан) қазақстандық тасымалдаушылар жұмыс істемейтін бағыттар бойынша «ауа еркіндігінің» бесінші дәрежелі шетелдік авиакомпанияларын көздейді.

Қазіргі уақытта ішкі бағыттар бойынша рейстер аптасына 756 рейс жиілігімен 57 маршрут бойынша орындалады, халықаралық бағыттар бойынша 20 елде аптасына 249 рейс жиілігімен 63 маршрут бойынша қалпына келтірілді. Жерүсті инфрақұрылымы объектілерін жаңғырту бойынша жұмыстар жоспарлы түрде жүргізілуде және бұл өз кезегінде заманауи әуе кемелерінің барлық типтерін қабылдауға мүмкіндік береді.

Тәуелсіздік жылдарында барлығы 18 әуежайда ҰҚЖ қайта құру/ салу және 13 әуежайда терминалдарды қайта құру/салу жүргізілді. 1992 жылы Қазақстан Халықаралық Азаматтық авиация туралы Чикаго Конвенциясына қосылып, БҰҰ-ның Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) мамандандырылған мекемесінің стандарттары мен ұсынымдарын мүлтіксіз орындау жөнінде өзіне міндеттеме алды.

ИКАО-мен өзара іс-қимыл шеңберінде ұшу қауіпсіздігі саласындағы аудиттер мен валидациялық миссияларды жүргізу арқылы ИКАО-ға мүше мемлекеттерге тұрақты мониторинг жүзеге асырылады. Тәуелсіздіктің 30 жылы ішінде ұшу қауіпсіздігі көрсеткіші дамыған елдер деңгейіне дейін көтерілді.

Қазақстан Қытай, Орталық Азия, Оңтүстік Кавказ бен Еуропаны біріктіретін ТХКД транзиттік мүмкіндіктерін дәйекті түрде дамытып келеді. Сондай-ақ, Қытай – Еуропа – Қытай бағытындағы маршрут дамуда. 2025 жылға дейін екінші жол салынып, Достық – Мойынты теміржол учаскесі толығымен

электрлендіріледі (құны 2,2 млрд. доллар). Бұл бағыттың өткізу қабілеті 5 есеге артады. Қызмет істеп тұрған «Қазақстан – Түрікменстан – Иран» темір жолы да үлкен мүмкіндіктер береді. Көптеген елдер үшін бұл Парсы шығанағы елдеріне ең қысқа бағыт болып табылады.

Елдер арасындағы жүк тасымалдарының жыл сайынғы өсіп келе жатқан көлемі Трансазиялық темір жол магистралінің Оңтүстік дәлізін дамыту қажеттігін көрсетеді.

Осы дәлізде «Дарбаза – Мақтарал» теміржол желісін іске қосу жүктерді тасымалдау мерзімін 1,5 есе қысқартады. Бұл бағытта 1,9 млрд. халқы бар Оңтүстік Азия нарықтарына жол ашатын «Мазари – Шариф – Кабул – Пешавар» темір жолы құрылысының жобасы перспективалы болып табылады. Қытайдан, Орталық Азия елдерінен, Оңтүстік Кавказға, Түркияға және одан әрі Еуропаға жүктерді ауыстырып тиеу көлемінің өсуіне қызмет көрсететін Қазақстан мен Түрікменстанның порттық қуаты зор әлеуетке ие.

Бүгінде Ақтау және Құрық теңіз порттары барлық Каспий маңы порттарымен тығыз қарым-қатынаста. 2019 жылы ТХКД шеңберінде Ақтау-Баку тұрақты контейнерлік желісі ашылды, 2020 жылы Ақтау порты мен Иранның Каспийан порты арасында ұқсас фидерлік желі құрылды. Түрікменбашы портымен тұрақты контейнерлік тасымалдар басталды.

Көліктің барлық түрлерімен транзиттік жүктерді тасымалдаудың жалпы көлемі 23,7 млн. тоннаны құрайды, бұл 2020 жылдың ұқсас көрсеткішінен 4,4%-ға артық (20,8 млн. тонна).

2021 жылы транзиттік контейнерлердің жалпы көлемі 1065,6 мың ЖФБ құрады, бұл 2016 жылдың көрсеткішінен 820,6 мың ЖФБ немесе 4,3 есеге артық (2016 жыл – 245 мың ЖФБ).

Бұл ретте, Қытай – Еуропа – Қытай бағытында контейнерлерді тасымалдау көлемі 732 мың ЖФБ құрады, бұл 2016 жылғы көрсеткіштен (2016 жыл – 104,5 мың ЖФБ) 627,5 мың ЖФБ немесе 7 есеге артық [21].

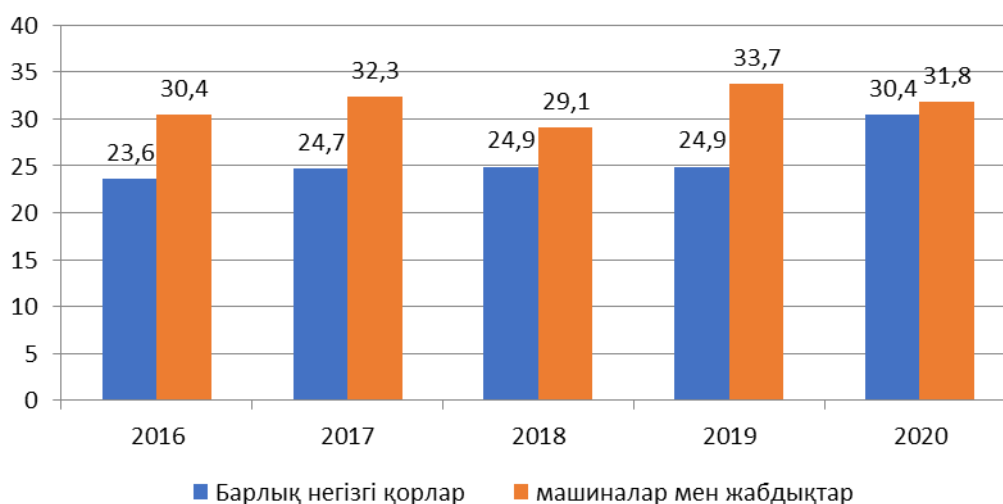
Соңғы 3 жылда Транскаспий бағыттары бойынша контейнерағынының көлемі 13 еседен астам өсті (2017 ж. – 2,7 мың ЖФБ, 2020 ж. – 35 мың ЖФБ). Ақтау портының базасында «контейнерлік хаб» құру және әлемдік контейнерлік операторларды (Cosco, Maersk, CMA CGM және т.б.) тарту жоспарлануда. Тұтастай алғанда, 2020 жылы контейнерлік транзит 876 мың ЖФБ құрап, 2019 жылмен салыстырғанда 32%-ға өсті (2019 ж.: 664,5 мың ЖФБ).

Бұдан басқа, 2025 жылға қарай сауда флотын паромдармен, контейнерлік кемелермен және тағы 2 ірі тонналы танкерлермен толықтыру жоспарлануда. Түркістан – Шымкент – Ташкент жоғары жылдамдықты магистралінің құрылысы жоспарланған. Қазақстан транзиттік-көлік әлеуетін белсенді дамытуды және жаңа бағыттарды игеруді жалғастыруға ниетті.

Осы мақсатта 2025 жылға дейін бұл салаға 20 млрд. АҚШ долларын инвестициялау жоспарланған.

Көлік құралдарының тозуы және көлік кәсіпорындарының инновациялық белсенділігі

Соңғы 5 жылда машиналар мен жабдықтардың тозу дәрежесі 4,6%, ал барлық негізгі қорлар бойынша бұл көрсеткіш 28,8% едәуір артқаны байқалады (6 сурет).



6 сурет. Көлік және қоймалауда негізгі құрал-жабдықтардың тозу дәрежесі, пайызбен

Негізгі құралдардың ішінде тозу деңгейі бойынша троллейбус 100%, әуе көлігі 54,6% және автобус 50% ең жоғары көрсеткіштерге ие (1 кесте).

1 кесте. Көліктің кәсіпорындары бойынша негізгі құралдардың тозу деңгейі, пайызбен

	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	2	4	5	6
Көлік және қоймалау*	23,6	24,2	24,6	24,6	30,2
одан:					
теміржол	27,0	30,1	33,3	31,7	32,7
автомобиль және қалалық электр көлігі	27,4	30,5	32,5	31,3	38,2
одан:					
автобус	36,5	38,1	31,8	27,2	50,0
трамвай	52,9	48,4	34,8	27,0	35,1
троллейбус	63,1	10,3	32,2	74,8	100,0
құбырмен тасымалдау	14,0	12,7	15,7	8,4	19,2
ішкі су	34,3	45,6	27,3	38,8	42,8
теңіз	16,4	22,8	4,8	12,2	11,9

әуе	25,8	32,3	25,3	49,9	54,6
1	2	3	4	5	6
қойма шаруашылығы және қосалқы көлік қызметі	35,7	37,8	32,9	37,5	41,8

2020 жылғы мәлімет бойынша инновация енгізген көлік және қоймалау саласындағы кәсіпорындардың барлық кәсіпорындар ішіндегі үлесі небәрі 8,9% құрады. Бұл ретте, барлық кәсіпорындар ішінде инновация енгізген кәсіпорындардың да үлесі 11,5% атап кеткен жөн (2 кесте).

2 кесте. 2020 жылға кәсіпорындардың инновациялық белсенділігінің негізгі көрсеткіштері

	Кәсіпорындардың саны, бірлік	инновация барлары	инновация саласындағы белсенділік деңгейі, пайызбен
Барлығы	28 087	3 236	11,5
Көлік және қоймалау	2 068	184	8,9

Соңғы 5 жылдағы көлік кәсіпорындарының пайдалылығы (залалдылығы) көрсеткіші бойынша 14,8% азайған. Ал 2020 жылғы мәлімет бойынша ең залалы жоғары көлік түру - құбырмен тасымалданатын көлік түрі, оның көрсеткіші 44,4% құрады, ал әуе көлігінің залалдығы керісінше теріс көрсеткішке ие болды - 19,0% (3 кесте).

3 кесте. Көлік кәсіпорындарының пайдалылығы (залалдылығы), пайызбен

	2016	2017	2018	2019	2020
Көлік және қоймалау	22,9	26,6	10,9	24,0	19,5
одан:					
құрлық көлігі және құбырмен тасымалдау	26,3	28,7	11,2	24,6	20,4
теміржол	1,6	8,0	0,9	0,7	5,8
автомобиль және қалалық электр көлігі	1,6	2,6	-4,4	2,3	3,6
құбырмен тасымалдау	92,9	85,9	27,0	74,0	44,4
ішкі су	-49,2	0,2	5,9	2,5	7,9
әуе	-0,1	3,8	0,1	6,3	-19,0
қойма шаруашылығы және қосалқы көлік қызметі	-18,8	9,2	14,4	17,4	2,3
пошта және курьерлік қызметі	5,7	3,6	3,3	3,2	30,0

Жүк айналымының өсуі халықтың кірісі мен ЖІӨ-нің өсуіне байланысты

Жүк айналымы материалдық өндірістің ерекше саласы ретінде көлік өнімдерінің негізгі шартты табиғи экономикалық көрсеткіші болып табылады.

Зерттеу гипотезасы – үй шаруашылығының кірісі мен ЖІӨ-нің ұлғаюы жүк айналымының көлеміне оң әсер етеді.

Жүк айналымы, сондай-ақ халықтың кірісі мен ЖІӨ арасындағы байланысты көптеген ғалымдар әртүрлі көзқарастардан зерттеп, кейіннен бірдей нәтижелерге әкелді.

Мысалы, А.Б. Бельский және А.А. Цагойко өз мақаласында («Статистический анализ динамики грузооборота и влияния доходов населения на интенсивность перевозок грузов в Республике Беларусь») бірнеше факторлардың, оның ішінде нақты ақшалай кірістің әсерін бағалау үшін регрессиялық талдау жүргізді. Нәтижесінде 2015-2016 жылдары Беларусь Республикасында көлік қызметі көрсеткіштерінің төмендеуі көбінесе халықтың сатып алу қабілетінің төмендеуіне байланысты болды [22].

Сондай-ақ ғалымдар С.П. Атрощенко және Т.В. Пузанова («Прогнозирование работы транспортного предприятия с учетом влияния макроэкономических показателей») бірнеше регрессияның экономикалық моделін құрды және үй шаруашылықтары мен ЖІӨ кірістерінің нарықтың әр субъектісінің қызмет көрсеткіштеріне, яғни жүк айналымына әсерін анықтады [23].

Ресейлік ғалымдар Д.А. Потеев пен М.А. Потеева («Начало эпохи обновления транспортной системы России») өз зерттеулерінде ұлттық экономиканың дамуын жеделдетумен жүк айналымы мен жолаушылар тасымалының өзара әрекеттесуін қарастырды, нәтижесінде ЖІӨ мен осы көлік факторлары арасындағы өзара байланыс тығыз болды [24].

Сонымен қатар, қазақстандық ғалымдар А. Беласаров пен А. Кудышева өз мақалаларында («Қазақстанның ұлттық экономикасындағы көлік») регрессиялық талдау көмегімен жүк айналымы мен жан басына шаққандағы табыс өзара байланысты деген қорытындыға келді [25].

Іс жүзінде қолданудың мысалын келтіре отырып, Берлиндегі неміс Экономикалық зерттеулер институтын бөліп көрсетуге болады, ол өз қызметі барысында регрессиялық талдауды қолданады, мысалы, зерттеу көрсеткендей, тасымалдаудың тек бір бөлігі (60%-дан аз) халықтың көлік ұтқырлығының өсуімен тікелей байланысты, ал ЖІӨ жүк тасымалына бейтарап [9].

Әдебиеттерді шолу негізінде жүк айналымының (Y) халық кірісіне (X1) және ЖІӨ-ге (X2) тәуелділігінің регрессиялық моделі құрылды.

$$Y = B_0 + B_1X_1 + B_2X_2 + U$$

Онда,
Y – жүк айналымы;

B_0 – ұстап алу параметрі / немесе тұрақты мүше;

X_1 – ЖІӨ;
 X_2 – халық табысы;

B_1 – қалған коэффициенттерді u -ге бекітетін y және x арақатынасындағы көлбеу параметрі;
 U – өзара байланысты қателер немесе бұзушылықтар термині y -ге әсер ететін x -тен басқа факторларды білдіреді, яғни «бақыланбайтын».

Осы зерттеу барысында жүк айналымының (млн ткм) 1995 жылдан бастап 2020 жылға дейінгі 2 факторға тәуелділігі зерттелді: X_1 - халықтың табысы (теңгемен); X_2 – ЖІӨ (теңгемен).

Әдебиеттерді шолу негізінде жүк айналымының (Y) X_1 – халықтың теңгемен кірісі және X_2 – ЖІӨ-нің теңгемен көрсеткіштеріне тәуелділігінің регрессиялық моделі құрылды.

$$Y = B_0 + B_1 X_1 + B_2 X_2 + U$$

1) Орта және медиананың қатынасы. Ұсынылған модельде Y (363,6 және 343,75), X_1 (1312641,9 және 927020,15), X_2 (37 920,2 және 29105) орташа мәндері мен медианалары сәйкес келмейді. Тиісінше, бөлу асимметриялы болып саналады.

2) Y (0,1), X_1 (0,7) ассиметриясының көрсеткіштері 0,1-ден 1-ге дейінгі диапазонда болады немесе деректер орташа бұрмаланған. Ассиметрия индексі X_2 (0,8) 0,1-ден 1-ге дейін, яғни деректер өте симметриялы.

3) 3-ке тең қалыпты үлестірудің асып кетуімен салыстырғанда асып кету. Артық Y (-1.4), X_1 (- 0.7), X_2 (-0.4) 3-тен аз, деректер жиынтығында қалыпты үлестіруге қарағанда жеңіл құйрықтар бар (құйрықтарға қарағанда аз).

Шашырау диаграммасының матрицалық графигі – бұл бірнеше мәліметтер жиынтығын олардың сипаттамалары мен қатынастарын ескере отырып, салыстыруға мүмкіндік беретін деректерді визуализациялау құралы.

Модельдің дәлдігін нүктелердің таралу дәрежесі бойынша бағалауға болады.

Ұсынылған модельде нүктелердің көпшілігі идеалды сызық бойымен шоғырланған, ал айтарлықтай ауытқулар сирек кездеседі немесе мүлдем жоқ. Осылайша, ұсынылған модель жақсы жұмыс істейді деп қорытынды жасауға болады.

Нәтижесінде жүк айналымының Жалпы Ішкі Өнімге тиімді әсер ететіні анықталды: мысалы, егер жүк айналымы 1 бірлікке өссе, онда ЖІӨ өседі, ал егер халықтың табысы 1 бірлікке өссе, онда жүк айналымы да жоғарылайды.

Көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің шетел тәжірибесі

Логистика тиімділігінің индексі LPI (Logistics Performance Index) – жүк тасымалының ұлттық және халықаралық деңгейде дамуын қарастыратын Дүниежүзілік банкінің индексі. Рейтинг халықаралық саудада жеткізу тізбегінің тиімділігін бағалайды және әр 2 жыл сайын бағаланады (2007, 2010, 2012, 2014, 2016 және 2018).

Индекс келесі алты факторды бағалайды:

- 1) кеден органдары жұмысының тиімділігі;
- 2) инфрақұрылым сапасы;
- 3) халықаралық тауар жеткізуді ұйымдастырудың жеңілдігі;
- 4) логистикадағы компетенция;
- 5) жеткізу тізбегі барлық аралығында тауарды қадағалау мүмкіндігі;
- 6) тауарды жеткізу мерзімін сақтау.

Республикада көлік және логистика саласында жүргізіліп жатқан іс-шаралар LPI индексі бойынша елдің жағдайын едәуір жақсартуға мүмкіндік берді, мұны 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 және 2018 жылдардағы республикадағы көлік логистикасының жай-күйін зерттеу нәтижелері дәлелдейді.

Атап айтқанда, 2007 жылы еліміз әлемдік рейтингте LPI көрсеткіші бойынша 133-орынды иеленді. Логистика саласындағы жағдайды талдағаннан кейін көлік саласындағы уәкілетті орган «Kazlogistics» көліктік және логистикалық ұйымдар мен қауымдастықтар одағымен бірлесіп, Қазақстан Республикасының логистикалық жүйесін жетілдіру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірледі. Осы іс-шараларды іске асыру LPI көрсеткішін жол және көлік секторларындағы ірі инфрақұрылымдық жобаларды аяқтау, кеден және шекара қызметтері жұмысының тиімділігін арттыру сияқты факторлар есебінен жақсартуға мүмкіндік берді, соның нәтижесінде шекараны кесіп өту уақыты қысқарды, физикалық және физикалық емес кедергілер жойылды, сыртқы экономикалық қызметті жүзеге асыру кезінде құжаттар қысқарды, тауарларды жеткізудің бүкіл тізбегі бойында қадағаланады, көліктегі және көліктік логистика саласындағы жеке кәсіпкерлік субъектілері көрсететін қызметтер тізбесі бекітілді.

Іс-шаралар жоспарын жүзеге асырудың арқасында Қазақстан 2007 жылғы 133-орыннан 2016 жылы 77-орынға және 2018 жылы 62-орынға көтеріліп, 71-орынға ауысты. ТМД мен Орталық Азияның бірде-бір елі мұндай жетістікке қол жеткізе алмады, мысалы Ресей – 75, Өзбекстан – 99, Беларусь – 103, Қырғызстан – 108, Грузия – 119, Түрікменстан – 126 және Тәжікстан – 134 орында орналасқан.

2018 жылғы рейтингте Қазақстан әлемнің 160 елінің арасында 2016 жылмен салыстырғанда **6 сатыға жоғарылап**, 71 орынға ие болды (4 кесте).

Соңғы екі жылда Қазақстанның позициясы мынадай көрсеткіштер бойынша жақсарды: **жеткізу мерзімдерін сақтау** (42 позицияға), **кеденнің тиімділігі** (21 позицияға), **логистикадағы компетенция** (2 позицияға). Қалған көрсеткіштер бойынша аздап төмендеу байқалады.

4 кесте. Логистиканың тиімділігі индексіндегі Қазақстанның 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 және 2018 жылдардағы көрсеткіші

Көрсеткіш		2007	2010	2012	2014	2016	2018
Логистиканың тиімділік индексі		133	62	86	88	77	71
Балл		2,12	2,83	2,69	2,70	2,75	2,81
Жоғары баллдан пайыз		46,1	60,2	54,2	54,4	54,3	56,5
Кедендік және шекаралық ресімдеудің тиімділігі	мәні	139	79	73	121	86	65
	балл	1,91	2,38	2,58	2,33	2,52	2,66
Сауда және көлік инфрақұрылымының сапасы	мәні	138	57	79	106	65	81
	балл	1,86	2,66	2,60	2,38	2,76	2,55
Халықаралық тасымалдауды бәсекеге қабілетті бағамен ұйымдастырудың қарапайымдылығы	мәні	129	29	92	100	82	84
	балл	2,10	3,29	2,67	2,68	2,75	2,73
Логистикалық қызметтердің сапасы мен құзыреттілігі	мәні	126	73	74	83	92	90
	балл	2,05	2,60	2,75	2,72	2,57	2,58
Жүктердің өтуін қадағалау	мәні	117	85	70	81	71	83
	балл	2,19	2,70	2,83	2,83	2,86	2,78
Логистикалық қызметтің ішкі бағасы	мәні	96					
	балл	2,81					
Жүктерді уақытылы жеткізу	мәні	120	86	132	69	92	50
	балл	2,65	3,25	2,73	3,24	3,06	3,53
<i>Дереккөзі: Дүниежүзілік банктің 2018 жылғы мәліметі</i>							

Бүгінгі күні логистиканың даму деңгейі бойынша Батыс Еуропа елдері және дамыған азиаттық аймақтар алдыңғы ондыққа кіреді.

Бірақ бұл елдердің логистикалық жүйесі көшіру үшін үлгі болып табылмайды, себебі, логистикалық тұрғыдан үздік елдер біріншіден кемшіліксіз емес, ал екіншіден әр аймақтың ерекшелігі болады.

Алдыңғы қатарлы еуропалық, азиаттық және американдық нарықтардың логистикалық жүйесінің ортақ белгісі озық заманауи ақпараттық технологияларды енгізу және IT-қызметтерінің спектрін кеңейту арқылы жаңғыртуға бағытталуы болып табылады.

2018 жылы LPI Логистиканың тиімділігі индексі бойынша Германия, Швеция, Бельгия, Австрия және Жапония елдері алдыңғы қатарға орналасты (5 кесте).

Көлік саласының экономикалық дамуын реттеуші ретінде мемлекеттің ықпалын асыра бағалау қиын. Дамыған елдердің тәжірибесі кедергі келтірмеуге, керісінше, тауарды таратудың тиімді ұлттық жүйесін дамыту үшін жағдай жасауға болатынын дәлелдейді.

5 кесте. Логистиканың тиімділігі (LPI) индексі бойынша 2007-2018 жылдардағы көшбасшы-елдер












Ел	LPI интегралды көрсеткіш (рейтингтегі елдің алатын орны)					
	2007 ж.	2010 ж.	2012 ж.	2014 ж.	2016 ж.	2018 ж.
Германия	4,10 (3)	4,11 (1)	4,03 (4)	4,12 (1)	4,23 (1)	4,20 (1)
Швеция	4,08 (4)	4,08 (3)	-	3,96 (6)	4,20 (3)	4,05 (2)
Бельгия	-	3,94 (9)	3,98 (7)	4,04 (3)	4,11 (6)	4,04 (3)
Австрия	4,06 (5)	-	-	-	4,10 (7)	4,03 (4)
Жапония	4,02 (6)	3,96 (7)	3,93 (8)	3,91 (10)	-	4,03 (5)
Голландия	4,18 (2)	4,07 (4)	4,02 (5)	4,05 (2)	4,19 (4)	4,02 (6)
Сингапур	4,19 (1)	4,09 (2)	4,13 (1)	4,00 (5)	4,14 (5)	4,00 (7)
Дания	-	-	4,02 (6)	-	-	3,99 (8)
Ұлыбритания	3,99 (9)	3,95 (8)	3,90 (10)	4,01 (4)	4,07 (8)	3,99 (9)
Финляндия	-	-	4,05 (3)	-	-	3,97 (10)
Люксембург	-	3,98 (5)	-	3,95 (8)	4,22 (2)	-
Гонконг (Қытай)	4,00 (8)	-	4,12 (2)	-	4,07 (9)	-
АҚШ	-	-	3,93 (9)	3,92 (9)	3,99 (10)	-
Норвегия	-	3,93 (10)	-	3,96 (7)	-	-
Швейцария	4,02 (7)	3,97 (6)	-	-	-	-
Канада	3,92 (10)	-	-	-	-	-
Ескерту: сызықша осы елдің бұл тізбеге енбегенін білдіреді.						
<i>Дереккөзі: Дүниежүзілік банктің 2007, 2010, 2012, 2016 және 2018 жылдардағы мәліметі</i>						

Осы себепті көлік логистикасы саласын мемлекеттік реттеу механизмін жетілдіру бағытындағы озық елдердің тәжірибесін қарастыру ұсынылады.

Көшбасшы елдерді жеке-жеке қарастыратын болсақ (6 кесте), **Германия** Еуропаның орталығында орналасқан, бұл экономикалық және әлеуметтік қызметтің алғышарттары болып табылатын, жүк тасымалдары жүзеге асырылатын транзиттік ел болуға мүмкіндік береді. Нақты осы факторлар экономиканың өндірістік күшінің негізі болып табылады, логистикалық жүйелер мен желілердің тиімділігі әлемдік нарық шеңберінде қызмет ететін компаниялар үшін шешуші сәттілікке қол жеткізу факторы болып табылады.

Германия ішінде клиенттерді 24 сағат бойы жеткізу қызметімен қамтамасыз ету жүк көлігінің көмегімен 1-сатылы дистрибуция арқылы қол жеткізілуде. ЕО логистикаға тікелей қатысы бар қызметпен 41 млн. жуық маман, бұл ретте оның ішінде 4,5 млн. Германияның жұмыскерлеріне тиесілі. Әр жыл сайын Германияда 80 мың менеджерлер қажет (оның ішінде 8 мың жоғары білікті болуы керек), және осы қажеттіліктің 75% ғана толық қанағаттандырылуда.

6 кесте. 2018 жылдың қорытындысы бойынша Логистиканың тиімділігі индексындағы үздік 10 ел мен Қазақстанның көрсеткіштері

Туы	Ел	LPI rank	LPI score	кеден органдары жұмысының тиімділігі	инфрақұрылым сапасы	халықаралық тауарлар жеткізілімдерін ұйымдастырудың қарапайымдылығы	логистикадағы құзыреттілік	тауарды бүкіл жеткізу тізбегінің жолында қадағалау мүмкіндігі	тауарды жеткізу мерзімдерін сақтау
	Германия	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
	Швеция	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
	Бельгия	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
	Австрия	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
	Жапония	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
	Голландия	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
	Сингапур	7	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
	Дания	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
	Ұлыбритания	9	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
	Финляндия	10	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
	Қазақстан	71	2.81	2.80	2.98	2.74	2.69	2.79	2.88

Дереккөзі: Дүниежүзілік банктің 2018 жылғы мәліметі

Нарықтың материалдық-техникалық қамсыздандырылуы Германиядағы бизнестің бәсекеге қабілеттілігінің өсімі есебінен өте қарқынды және тұрақты өсуде. Бұл көлікті (автомобиль, жүк, су және әуе), сондай-ақ олардың жүк орталықтары, әуежайлар ретінде материалдық-техникалық тораптарда маңызды буынын пайдалану арқылы өзара іс-әрекет болып табылады. Барлық тараптардың үздіксіз өзара іс-әрекеті клиенттерге едәуір бәсекеге қабілетті артықшылық береді.

Елдің Солтүстік теңізінің жағалауында орналасуы және жабдықталған порттарының болуы есебінен **Голландия** елі Еуропаға «терезе» болды. Бұл елде әр түрлі логистикалық қызметті көрсететін 12 200 компания бар. Негізгі жүк

ағындары елдер бойынша келесі қатынаста: Германияға 40%, Бельгияға 20%, Францияға 11%, Италияға 2% және т.б.

Көптеген компаниялар логистикалық қызметтің толық спектрін көрсетеді: тасымалдар, оның ішінде мультимодалды, демек әр түрлі көлік түрімен, сақтау, жинақтау, қайта буып-түю, жүктерді кедендік ресімдеу және т.б. Жүкті өңдеудің барлық процестері персоналдың минималды қатысуымен механикаландырылған және автоматтандырылған. Ірі компаниялар әлемнің көптеген аймақтарында кең торапты желіге ие.

Логистиканың перспективті, дамушы бағыттарының бірі тоңазытылған және салқындатылған өнімдердің логистикасы болып табылады. Голландияда осы өнімдерді сақтаудың әлемдегі ең үлкен алаңы (жан басына шаққанда).

Бельгия Еуропа құрылығында логистикалық базаны және дистрибуцияның орталығын құру үшін мінсіз орын болып табылады. Инфрақұрылымы, қабілеттері, IT құралдары еуропалық нарыққа шығу үшін толыққанды орталықты қамтамасыз етеді. Бельгияның астанасы Брюссель қаласы стратегиялы орын, алпауыт еуропалық корпорациялардың басты кеңселері үшін тартымды жылжымайтын мүлік нарығы болып табылады, себебі осында барлық маңызды шешімдер қабылданатын ЕО басты органдары орналасқан. Көбінесе американдық және жапондық жүздеген трансұлттық корпорациялардың Бельгияда өз штаб-пәтерлері бар.

Шетелде көлік саласында болып жатқан акционерлендіру мен жекешелендіруге қарамастан, барлық елдерде белсенді мемлекеттік реттеу сақталуда. Ол нарықтық тетіктерді толықтырады және ұлттық экономика мен мемлекеттердің халықаралық ынтымақтастығын дамытудағы көліктің құрылымдық рөлін бекітеді.

Бүкіл әлемде көлік ұзақ инвестициялық циклі бар экономиканың материалдық және энергияны көп қажет ететін секторы болып табылады. Сонымен бірге, көлік қызметтері нарығы халықаралық еңбек бөлінісінің жоғары тиімді және тартымды сегменті болып табылады. Әлемдік экономиканың көшбасшы елдері жаһандық сипаттағы көлік коммуникацияларын басқаратындығын мойындайды және ол әлемдік экономикалық айналымдағы негізгі серіктеске айналады.

Талдау зерттелген елдердің көліктік дамуын салалық принцип бойынша мемлекеттік реттеуден кешенді мемлекеттік реттеу тиімділігінің едәуір артуын көрсетеді.

Аумақтардың (өңірлердің) рөлін күшейте отырып, мемлекеттік реттеуді орталықсыздандыру жалпы әлемдік үрдіс болып табылады.

Оң шетелдік тәжірибе Қазақстанның көлік логистика саласын мемлекеттік реттеудің бағыттары мен механизмін дамытуда қолданылуы мүмкін. Бұл ретте дамыған, өтпелі экономикасы бар және дамушы елдерде көлікті мемлекеттік реттеудің ерекшеліктерін, сондай-ақ көліктің әлеуметтік маңызы бар, экологиялық қауіпсіз түрлері, жүктер мен жолаушыларды тасымалдау жүйесіне ықпал ету мен қолдаудың мемлекеттік механизмдерін неғұрлым кеңінен пайдалануды ескеру маңызды.

Бүгінгі таңда ғылым ұзақ мерзімді экономикалық өсудің негізі бола алады. Израильдік мысал мұның айқын дәлелі болып табылады. Израильде тиісті қызмет салаларында ғылыми эзирлемелерді ілгерілетумен айналысатын Израиль министрліктерінің Бас ғалымдарының жолға қойылған жүйесі бар. Қазіргі кезде Израильде келесі жүйе қалыптасқан:

- министр – министрліктің жалпы даму стратегиясын айқындайтын саяси тұлға, Үкіметтегі Министрліктің мүдделерін білдіреді;
- бас директор – Министрліктің іс басқарушысы;
- бас ғалым – Министрліктің ғылыми-техникалық қызметіне жауап беретін ғылыми қоғамдастықтың өкілі.

Бұл ретте, Израильде барлық министрліктердің құрамында бас ғалымның бөлімдері бола бермейді, тек ғылыми-техникалық құрамдас бөлігі болатын 13 негізгі министрліктің құрамында бас ғалымның ведомствосы бар, атап айтқанда: абсорбция, ауыл шаруашылығы, байланыс, білім, ғылым, денсаулық сақтау, еңбек және сауда, көлік, қоғамдық қауіпсіздік, қорғаныс, қоршаған ортаны қорғау, құрылыс, өнеркәсіп, ұлттық инфрақұрылым.

Негізгі мақсат іргелі және қолданбалы зерттеулерді өзара байланыстыру болып табылады. Бас ғалым стратегиялық зерттеулердің «сұр аймағында» (танымал трендке айналмаған, бірақ мүмкін болатын салалардағы жұмыстар) жұмыс істейді (7 кесте).

7 кесте. Көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің шетел тәжірибесі

<i>Ел</i>	<i>Мемлекеттік реттеу механизмдері</i>	<i>Нәтижелері</i>
1	2	3
Австралия	Бағдаршамдарды Мемлекеттік басқарудың бірыңғай жүйесі жұмыс істейді, ол көлік және жаяу жүргіншілер бағдаршамдарын асфальт астында орналасқан сенсорлық сымдар арқылы басқарады. Бұл сымдар жолда жиналған машиналардың санын анықтайды, сондықтан жасыл жарық көп машиналар тұрған бағытта ұзақ уақыт жануды бастайды. Көбінесе жақын орналасқан бірнеше жолдардан «Жасыл» аймақ (көше) жасалады, сондықтан ағын бір қиылыстан өтіп, екіншісінде қалмайды.	Туннельде орналасқан өрт датчиктері мен ауаның ластану детекторларын қолданыңыз, өйткені туннельдерде бақылау камераларынан әртүрлі өрт немесе техникалық ақауларды түзету қиын, олар үлкен қауіп тудырады.
Америка Құрама Штаттары	АҚШ DSRC стандартын қолданады (қысқа қашықтықтағы арнайы байланыстар), оны американдық зияткерлік көлік ұйымы және АҚШ көлік департаменті алға тартады.	Әрбір жүргізуші барлық көше белгілері мен арнайы сигналдары (DigitizedTrafficAidsDrawings), сондай-ақ кептелістер туралы статистикалық деректері (TrafficCensusData) бар интерактивті жол картасы (RoadNetworkData) бар

1	2	3
		арнайы электрондық Бағдарламаны сатып ала алады. Бұл бағдарламаның жаңартулары үнемі шығады.
Жапония	Жапонияның мемлекеттік көлік басқармасының негізін – автомобиль ақпараты және байланыс жүйесі (VICS) құрайды, осының негізінде автомобильге арналған навигаторлар жасалады, бұл арқылы жолдар мен айналма жолдардың жүктемесі туралы GPS-деректерді алуға болады. Деректер 1995 жылы орнатылған арнайы жол бойындағы таратқыштар мен маяктардан алынады.	Жапонияда трассалардың жанында тіркелген аспаптар мен қозғалыс датчиктері орналасқан, олар автомагистральдардағы жағдайлар туралы ақпаратты Жол қозғалысы
Израиль	Израиль министрліктерінің, соның ішінде көлік министрлігінің негізгі ғалымдарының жақсы жұмыс істейтін жүйесі бар. Бас ғалымдардың негізгі міндеті – өз Министрлігінің қызмет саласы шеңберінде ғылыми-техникалық даму бағдарламасын әзірлеу және жүзеге асыруға ықпал ету болып табылады. Бас ғалымның міндеті-үлкен кәсіпқойлықты қажет ететін және болашақта айтарлықтай табыс әкелетін ең перспективалы жобаларды анықтау. Егер басқа министрліктердің бас ғалымдары өздері қолдайтын жобаның коммерциялық әлеуетін көретін болса, онда олар осы жобаларды одан әрі дамытумен айналысатын өнеркәсіп министрлігінің Бас ғалымына тапсырады. Мұндай үйлесім инновациялық экономиканы тұрақты дамыту үшін қажетті іргелі және қолданбалы зерттеулер арасындағы барабар арақатынасқа қол жеткізуге мүмкіндік береді, бұл ММ қызметімен бірге елдің ғылыми-техникалық дамуының жалпы жүйесінде мемлекеттік секторды құрудың тиімді моделін жасайды.	«Сұр аймаққа» салынған әр доллар шамамен 15-30 долларды құрайды. Бұл Израильдің бас ғалымдары қызметінің жоғары тиімділігін дәлелдейді. ММ тәжірибелік қызметінің негізгі құралы ҒЗТКЖ-ға бөлінетін гранттар жүйесі болып табылады, ол толығымен оның жауапкершілік аймағында орналасқан.
Қытай	DSRC – бұл бір жақты немесе екі жақты сымсыз байланыс арнасы, сонымен қатар автомобильді пайдалануға арналған протоколдар мен стандарттар жиынтығы.	Гонконгта, Нью-Йорктегі Ла Гуардия көлік торабындағыдай, жол белгілері қараңғыда жақсы көрінетін жарықдиодты шамдармен жабдықталған, оның артықшылығы – электр қуатын айтарлықтай үнемдейді. Уақытқа және кептеліске

1	2	3
		байланысты түсі бойынша әртүрлі индикаторлар қосылады.
Сингапур	<p>Сингапурда сапар жоспарлаушысы жұмыс істейді, өйткені барлық машиналарда қозғалыс туралы ақпаратты жинайтын және басқару бөлмесіне жіберетін GPS сенсорлары бар. Осы деректерді қолдана отырып, негізгі автомобиль жолдарының орташа жылдамдығы есептеледі және жоспарлаушы берілген ақпаратты түзетеді.</p> <p>Сингапурда J-Eye камера бағдарламасы бар, бұл камера жол қозғалысы ережелерін бұза отырып, қалыптасқан кептелістер мен автомобильдерді бақылауға мүкіндік береді. Радиоарналар белсенді қолданылады, оның көмегімен негізгі жолдар мен жолайырықтардың жүктемесі туралы мәліметтер таралады. Қарбалас уақытта азаматтар жиі ақпараттандырылады.</p>	<p>Жүргізушілерді хабардар етудің ұқсас үлгісін Сеулде (Корея Республикасы) табуға болады, бірақ Сингапурда хабарлаудың мұндай түрі мемлекеттік деңгейде, яғни мемлекеттік радиоарнада пайдаланылады. Осы заманауи технологиялардың арқасында Сингапурда, Сеул мен Гонконгта көлік қозғалысын онлайн режимінде бақылауға болады.</p> <p>Сондай-ақ, зебрадағы жасыл жарық бағдарламасы түймені басу арқылы қосылады (GREEN LINK DETERMINING (GLIDE) SYSTEM []), ал қарт адамдар немесе мүгедектер оған арнайы смарт-картасын қоса алады, бұл қарсы жаққа өту уақытын арттырады (GREEN MAN +).</p>

Қазақстан Республикасындағы көлік логистикасын мемекеттік реттеудің ағымдағы механизмі

Көлік логистикасы әлемдік экономикада тұрақты позицияларға ие бола бастады. Қазақстан Республикасында көлік саласындағы басым мән транзитті тартуға беріледі. Республиканың тиімді геосаяси жағдайы контейнерлік тасымалдарды және тұтастай транзитті дамытуға ықпал етеді. Бірақ бұған қарамастан қазақстандық тасымалдаушылардың әлемдік көлік қызметтері нарығында өсу үрдісі айқын байқалмаған. Қазақстан Республикасының тиімді орналасуы, ҚХР және РФ сияқты ірі державаларымен сыртқы сауда қатынастарының дамуы.

Көлік логистикасын дамытудың маңызды үрдістері: тауардың бір партиясын жеткізуде көліктің алуан түрлерін пайдалану; жүктерді контейнерлендіру; контрейлерлік тасымалдар көлемін ұлғайту болып табылады.

Республикада көлік логистикасын саласын дамыту қажеттігі орын алатыны сөзсіз. Ең алдымен, логистика тауарлар қозғалысының барлық қатысушыларының үйлесімді және келісілген жұмысын білдіреді. Оның мақсаты – шығындарды үнемдеу. Үнемдеу жоқ – логистика қағидаттары да жоқ. Осы тұрғыдан алғанда, Қазақстанда жеткілікті мәселелер бар – көлік ағынын реттеудің жақсы қалыптасқан механизмінің болмауы. Қытай мен Еуропа, Орталық Азия елдері арасындағы сауда жолдарының қиылысында орналасқан Қазақстан Республикасы үшін жалпы үрдістерден артта қалмау, халықаралық жүк тасымалдары нарығындағы өз позицияларын әлсірету проблемасы барған сайын өзекті болып отыр. Бұл бағытта белгілі бір қадамдар жасалды.

Бұған дейінгі бекітіліп, жүзеге асырылған Мемлекеттік бағдарламалар елдің транзиттік әлеуетін пайдаланудың тиімді жолдарын қалыптастыруға бағытталған.

Осы тұрғыда «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасында да бұл міндетін жалғасын тапты:

1. транзиттік жүк легін 22,7-ден 30 млн тоннаға дейін ұлғайту;

2. Қазақстанның позициясын:

2.1. ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде «Инфрақұрылым» көрсеткіші бойынша 62-ден 49-ға дейін;

2.2. Дүниежүзілік банк рейтингінде «Логистика тиімділігі» көрсеткіші (LPI) бойынша 71-ден 50-ге дейін жақсарту көзделген.

Сонымен қатар, тиімді жұмыс істейтін және жоғары интеграцияланған көлік жүйесі ішкі және сыртқы тауар нарықтарын қалыптастырудың шешуші шарты болып саналады.

Осыған байланысты, көліктің барлық түрлерінің тұрақты жұмысын қамтамасыз ету және халықаралық көлік жүйесіне кірігу негізінде оның экономикаға қосатын үлесін арттыру жөніндегі шараларды қамтитын Қазақстан Республикасының көлік кешенін дамыту жөніндегі шаралар кешенін қабылдау, сондай-ақ республика аумағы арқылы өтетін көлік дәліздерінің тартымдылығын тежейтін жағдайлар жасау қажеттігі туындап отыр.

Көлік кәсіпорындарының қаржылық тұрақтылығы ең өткір проблема болып қалатынын атап өткен жөн, өйткені халықтың және көлік саласы субъектілерінің сатып алу қабілеті апатты түрде төмендеп келеді.

Көлікті басқарудың ұйымдастырушылық құрылымы біріктірілмеген, сондай-ақ мемлекет шектен тыс қамқорлығынан зардап шегуде.

Қазақстан Республикасы ТМД-ның басқа елдерімен, атап айтқанда құрамына Қазақстан, Ресей және Беларусь кіретін Кеден Одағы және Қазақстан, Ресей, Беларусь, Қырғызстан және Армения қатысушылары болып табылатын Еуразиялық экономикалық одағымен (ЕАЭО) өңірлік интеграцияны жеделдетуге бағытталған бірқатар бастамалардың қатысушысы болып табылады. 2000 жылы құрылған ЕАЭО шеңберінде қатысушы мемлекеттердің көлік жүйелерін интеграциялау және үйлестіру Ұйымның Жарғысында көрсетілген бірінші кезектегі басымдықтардың бірі ретінде қаралады. Атап айтқанда, ЕАЭО міндеттері көлік саласындағы ұлттық заңнаманы үйлестіру (тиісті құжаттар пакеті 2003 жылы қабылданды), ЕАЭО көлік дәліздерін дамыту, физикалық емес кедергілерді жою және 2011 жылы толық көлемде жұмыс істей бастаған Кеден Одағын қалыптастыру кезінде көлік саясатын ықпалдастыру болып табылады.



7 сурет. ҚР Көлік логистикасын мемекеттік реттеудің ағымдағы механизмі

Көлік-логистика орталықтары қызметін мемлекеттік реттеу механизмін жетілдіру

Көлік-логистика орталығы - бұл құрылыстар орналастырылған арнайы бөлінген учаскені қамтитын, Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес кедендік және өзге де операцияларды қоса алғанда, тасымалдаумен қатар жүргізілетін, жүктермен және көлік құралдарымен жасалатын дайындау, бөлу және қорытындылау технологиялық операцияларын орындауға, оның ішінде қарап-тексеруге арналған көлік инфрақұрылымы объектісі [26].

Көлік-логистика орталықтары (бұдан әрі - КЛЮ) көрсететін қызметтердің сапасы қолданыстағы заңнамада белгіленген талаптарға тікелей байланысты. Бұл бағытта жұмыс 2015 жылдан бастап жүргізілуде, қолданыстағы көлік туралы заңнамада КЛЮ ұғымы, КЛЮ түрлері белгіленді және Көлік-логистика орталықтарын жайластыру және техникалық жарақтандыру жөніндегі үлгілік талаптар бекітілді.

Үлгілік талаптар сыртқы экономикалық қызметке қатысушылар үшін қолайлы жағдай жасау, Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін ұлғайту, сауданы дамыту, логистикалық және кедендік операциялардың жүргізілуін жеделдету мақсатында КЛЮ жобалау, салу (реконструкциялау) және жайластыру кезінде есепке алу үшін арналған.

Үлгілік талаптар көлік-логистика қызметін жүзеге асыратын немесе жүзеге асыруға ниеті бар нарық субъектілері, сондай-ақ кеден ісі, ветеринариялық-санитариялық бақылау және өсімдіктер карантині бойынша бақылау, сондай-ақ халықтың санитариялық-эпидемиологиялық салауаттылығы саласындағы уәкілетті органдар мен ведомстволар үшін арналған.

Бірақ, бүгінгі күні қолданыстағы заңнамамен («Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңымен [27] және Көлік-логистика орталықтары және КЛЮ жайластыру және техникалық жарақтандыру жөніндегі үлгілік талаптармен) КЛЮ құру, жұмыс істеу тетігі, жайластыру және техникалық жарақтандыру жөніндегі талаптардың сақталуын бақылау және т.б. мәселелері регламенттелмеген.

Атап айтқанда, Үлгілік Талаптардың 8 және 9-тармақтарына сәйкес КЛЮ аумақтарының алаңы, сондай-ақ аймақтар (мысалы, КЛЮ алаңы жүк ағынына байланысты кемінде 10 гектарды құрауы тиіс және өзгелері) жобалау сатысында көлік саласындағы уәкілетті органмен келісіледі, ал өзге де мемлекеттік функцияларды көрсету кедендік және өзге де операцияларды жүзеге асыру, сондай-ақ қажетті рұқсат беру құжаттарын беру үшін кеден ісі, ветеринариялық-санитариялық бақылау мен өсімдіктер карантині бойынша бақылау, сондай-ақ халықтың санитариялық-эпидемиологиялық салауаттылығы саласындағы уәкілетті органдармен және басқа да ұйымдармен келісіледі.

Алайда, бүгінгі күні қалған нормаларды бақылауды (барлық КЛЮ аумақтарының алаңына, аймаққа, уәкілетті органдар мен ведомстволардың

әрбір қызметі үшін үй-жайлардың саны мен олардың алаңдарына қойылатын талаптардан басқа) және осы нормаларды сақтамағаны үшін жауапкершілікті сақтау бойынша нормалар жоқ.

Тек Үлгілік талаптардың 20-тармағына сәйкес барлық жүйелердің үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету, оларға қызмет көрсету, сондай-ақ КЛЮ аумағында орналасқан ғимараттар мен құрылыстарды күтіп-ұстау жауапкершілігі КЛЮ әкімшілігіне жүктеледі.

Үлгілік талаптар КЛЮ техникалық жарақтандыру деңгейін, олардың жұмыс істеу тиімділігін және Қазақстан Республикасындағы көлік-логистика қызметтерін көрсету сапасын арттыруға бағытталған. Бірақ бұл Үлгілік талаптар ұсынымдық сипатқа ие және көптеген КЛЮ бұған мән бермейді.

Үлгілік талаптар КЛЮ құру тәртібі (жобалау, салу (реконструкциялау) және пайдалануға беру кезеңдері) айқындалмаған және КЛЮ жұмыс істеуіне қойылатын негізгі талаптардың анықтамалары жоқ, өйткені КЛЮ кез келген ұйымдық-құқықтық нысанда (мемлекеттік, жеке меншік, МЖӘ) қалыптастырылуы мүмкін.

Бұдан басқа, КЛЮ кез келген қаражат (мемлекеттік, жергілікті, жеке және т.б.) есебінен жобалануы, салынуы және жұмыс істеуі мүмкін екенін ескеру қажет.

«Қазақстан Республикасындағы жергілікті мемлекеттік басқару және өзін-өзі басқару туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес жергілікті атқарушы органдар КЛЮ жататын көлік инфрақұрылымы объектілерін салуды және пайдалануды ұйымдастыруды жүзеге асырады [28].

Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексінің [29] 25-бабына сәйкес Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі кәсіпкерлік жөніндегі уәкілетті орган ретінде кәсіпкерлік субъектілерінің тізілімін жүргізуі және мемлекеттік органдарға жұмыста пайдалану үшін электрондық анықтама нысанында берілетіні көзделген. Сонымен қатар Үлгілік талаптарға сәйкес келетін КЛЮ санын анықтау үшін Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарларлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының мәліметтерін де келтіре алмаймыз, себебі КЛЮ заңды тұлға ретінде тіркелген кезде көрсететін қызмет түрінің маңыздылығына қарай Экономикалық қызмет түрлерінің жалпы жіктеуіші бойынша экономикалық қызмет түрлері және негізгі қызмет түрі бойынша әр түрлі келтірілген.

Бүгінгі күні облыстар мен Нұр-Сұлтан, Алматы және Шымкент қалалары әкімдіктерінің ақпаратына сәйкес Қазақстан Республикасында Үлгілік талаптарға толық сәйкес келмейтін 20-дан астам КЛЮ жұмыс істейді, егер 2015 жылы үлгілік талаптарға ішінара сәйкес келетін КЛЮ саны 13 болса, 2016 жылы бұл көрсеткіш 12, ал 2018 жылы 13 және 2019 жылы небәрі 14 КЛЮ құрады.

Бұған қоса, көлік нарығы тұрақсыз болып келеді, әр түрлі себептерге байланысты (қаражаттың жетіспеуі, қызмет түрінің өзгеруі, жабылу және т.б.) жыл сайын нарықта жаңа КЛЮ пайда болуда, атауы өзгертілуде, біріктірілуде

және олардың барлығының дерлік Үлгілік талаптарға сәйкес келуін анықтау мүмкін болмауда.

Себебі қолданыстағы Заңда КЛЮ түсінігі белгеленгеніне қарамастан, оның кез келге ұйымдық-құқықтық нысанда қалыптастырылу мүмкіндігі, өңірлерде нақты КЛЮ қызметін бақылау және дамыту қызметі жүктелген құрылымдық бөлімше бекітілмеген.

Осы себепті, Үлгілік талаптар КЛЮ қызметтерінің сапасын жақсарту үшін барлық талаптарды қамтымауы есебінен КЛЮ ұсынатын қызметтер сапасының төмен болу қаупін тудырады. Осылайша, қазіргі уақытта қолданыстағы заңнамада КЛЮ құру, жұмыс істеу тетігі, жайластыру және техникалық жарақтандыру талаптарының сақталуын бақылау және т.б. мәселелері регламенттелмегені анықталды.

Қорытындылай келе Үлгілік талаптар ұсынымдық сипатта болып отыр және Үлгілік талаптарды сақтамағаны үшін жауапкершілік нормалары жоқ. Бұдан басқа, ҚР Президентінің 2018 жылғы 5 қазандағы «Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру» жолдауына сәйкес көлік-логистика және басқа да қызмет көрсету секторларын ілгерілету жөніндегі жұмыстарды жандандыру керек делінген болатын [30].

Үлгілік талап қабылданған уақыттан бері 6 жылдан астам уақыт өткенін, ал КЛЮ қызметтерінің сапасын жақсарту байқалмағанын ескере отырып, көрсетілетін қызметтер сапасына кепілдік беруді, жүк ағынын тартуды қамтамасыз ететін КЛЮ қызметтерінің сапасын жақсартуға, сол арқылы Орталық Азия өңіріндегі негізгі хаб мәртебесін сақтауға бағытталған түбегейлі шараларды қабылдау қажет.

Тәуекелдерді жою мақсатында КЛЮ құру және ұсынатын қызметтеріне мемлекеттік стандарттарды әзірлеу ұсынылады. КЛЮ жұмысының сапасын арттыру мәселесі оны бағалау әдістеріне, яғни ұсынылған қызметтің белгілі бір стандартқа (базаға) сәйкестігін анықтау әдістеріне тікелей байланысты. Стандарт – бұл әр түрлі деңгейдегі басқару және саланың жұмыс істеуінің нормативтік құжаттарымен реттелуі керек қызмет сапасының көрсеткіштерінің нақты қол жетімді жиынтығы.

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында көлік-логистика қызметтерін тұтынушылар: тапсырыс берушілер, экспедиторлар, көліктің әртүрлі түрлерін тасымалдаушылар және КЛЮ өзара қарым-қатынасының жалпы талаптарын белгілейтін нарық шарттары мен халықаралық практикаға сәйкес келетін көлік-логистика орталықтарының қызметтеріне стандарттар жоқ. Осы себепті жүкпен және көлік құралдарымен бірге тасымалдауға дайындық, тарату және қорытынды технологиялық операцияларды орындайтын КЛЮ қызметтеріне қойылатын жалпы талаптар жоқ. Бұл азық-түлік және азық-түлік емес тауарлардың қауіпсіздігі мен сапасына әсер етеді.

Тиісті стандарттардың болуы КЛЮ-ға осы стандарттар шеңберінде белгілі бір талаптарға сәйкес қызметтер көрсетуді міндеттейді, сондай-ақ көлік-логистика қызметтерін тұтынушылар-тапсырыс берушілер КЛЮ-дан азық-түлік және азық-түлік емес тауарлардың кемуіне және қаржылық

шығынға жол бермеу үшін өздерінің азық-түлік және азық-түлік емес тауарларын тиісті температурада және жағдайларда сақтауды талап ете алады. Осыған байланысты қызметтер мен қызмет көрсету сапасын бағалау өлшемдері болып табылатын мемлекеттік стандарттарды әзірлеу, сондай-ақ Тараптардың құқықтары мен міндеттеріне кепілдік беретін көлік-логистика қызметтерін көрсетудің біріздендірілген қағидаларын қабылдау қажет.

Баламалы шаралар ретінде, алдыңғы іс-шараның шығындылығын ескере отырып, біріншіден, КЛЮ құру және жұмыс істеу мәселелерімен толықтыру бөлігінде қолданыстағы Үлгілік талаптарды күшейту ұсынылады. Үлгілік талаптарда КЛЮ құру тәртібін (жобалау, салу және пайдалануға беру кезеңдері) және КЛЮ-ның жұмыс істеуіне қойылатын негізгі талаптарды айқындау қажет. Сондай-ақ КЛЮ құру, жұмыс істеу тетіктері, оларды жайластыру және техникалық жарақтандыру жөніндегі талаптардың сақталуын бақылау мәселелерін регламенттеу қажет.

Екіншіден, КЛЮ ұсынатын қызметтер сапасы көрсеткіштерінің және оларды бағалау әдістерінің бірыңғай кешенді жүйесін бекіту, мемлекеттік бақылау мен тұтынушылардың құқықтарын қорғау тетігін құру, кәсіпорындарды міндетті сертификаттауды жүргізу әдістемесін, сондай-ақ сапаны басқарудың фирмаішілік үлгілік жобаларын әзірлеу қажет.

КЛЮ дамыту бойынша алдыңғы қатарлы шетелдік тәжірибені зерделеу кезінде Германия және Голландия сияқты бірқатар еуропалық елдерді бөліп көрсетуге болады, олардың тәжірибесі шаралар кешенін қабылдау қажеттілігін көрсетеді.

Бірақ бұл шараларды қабылдас бұрын келесідей тәуекелдерді ескеру керек:

1. Үлгілік талаптар қызметтер сапасын жақсарту үшін барлық шараларды қамтымайды.

2. КЛЮ жабылуы, сол арқылы көлік инфрақұрылымы объектілері санының қысқаруы.

3. Бұл жүйе барлық КЛЮ-ны қамти алмайды.

SWOT-талдау көмегімен барлық ұсынылған және балама шешімдерді жан-жақты талдауға болады (8 кесте).

8 кесте. SWOT-талдау

Мықты тұстары	Әлсіз тұстары
1	2
<p>1. Стандарттар КЛЮ құру және ұсынатын қызметтері үшін барлық міндетті нормаларды қамтуы мүмкін.</p> <p>2. Үлгілік талаптарға өзгерістер мен толықтырулар енгізу аз уақытты алады, қаражат бөлуді қажет етпейді.</p> <p>3. Көрсетілетін қызметтер сапасы көрсеткіштерінің бірыңғай кешенді жүйесі мемлекеттік реттеу және жеке секторды дамыту</p>	<p>1. Стандарттарды әзірлеу үшін конкурс жариялап, республикалық бюджеттен қаражат бөлу қажет. Сонымен қатар, стандарттарды әзірлеу ұзақ уақыт алуы мүмкін.</p> <p>2. Өзгерістер мен толықтырулар енгізгеніне қарамастан, Үлгілік талаптар ұсынымдық сипатта қалады.</p>

1	2
мәселелерін қамтитын стандарттарға балама болып табылады.	3. Жеке сектордың ұсынылған шараларды қолдануына кепілдік жоқ.
Мүмкіндіктер	Қауіп-қатерлер
<p>1. КЛЮ стандарттары белгілі бір нақты шараларды сақтауға мүмкіндік береді.</p> <p>2. КЛЮ құру бойынша тиісті құжаттаманы әзірлеу кезінде үлгі ретінде Үлгілік талаптарды негізге алатын болады.</p> <p>3. Қызметтер сапасы көрсеткіштерінің бірыңғай кешенді жүйесі КЛЮ қызметтерін дамыту мен жақсартуда жол көрсеткіш болады.</p>	<p>1. КЛЮ жабылуы, сол арқылы көлік инфрақұрылымы объектілерінің санының қысқаруы.</p> <p>2. Үлгілік талаптар қызметтер сапасын жақсарту үшін барлық шараларды қамтымайды.</p> <p>3. Бұл жүйе барлық КЛЮ-ны қамти алмайды.</p>
Ескерту – Авторлармен құрастырылған	

Стратегиялық ұсынымдар ретінде келесі көрсеткіштерді келтіруге болады:

- қабылданған шаралар КЛЮ қызметіне теріс әсер етпеуі тиіс;
- КЛЮ қызметтерінің сапасын барынша арттыратын шараларға бағдарлану қажет;
- қызметтерді тұтынушылардың құқықтарын қорғау;
- КЛЮ қызметін реттейтін және қызметтер сапасын жақсартатын барлық нормаларды барынша қамтитын шараларды қабылдауға ұмтылу.

Қабылданған шаралардың қорытындысы бойынша КЛЮ қызметтерінің сапасы артады, тұтынушылардың құқықтары қорғалады, ал халықаралық тасымалдаушыларды тарту жүк айналымы мен транзит көлемін ұлғайтады және Орталық Азия өңіріндегі негізгі хаб мәртебесін сақтайды.

Көлік логистикасы саласындағы мәселелер

Әдебиеттерге шолу жасау, мерзімді басылымдарға және стажировка нәтижесінде алынған мәліметтерді контент талдау нәтижесінде көлік логистикасы саласында орын алатын проблемалар анықталды, олардың негізгілері:

- Мемлекет тарапынан стратегиялық маңызы бар шешімдерді ұсынуда ғылыми негізделген базаның болмауы;
- көлік құралдарының тозуы және оларды жаңартумен байланысты қиындықтар;
- тасымалдарды реттеуде ақпараттық құралдардың жеткілікті деңгейде дамымауы және т.б.

Көлік логистикасы саласына SWOT-талдау

SWOT-талдау көмегі арқылы саладағы орын алған мықты және әлсіз тұстар, мүмкіндіктер мен қауіп-қатерлер анықталды, мысалы осы саланың мықты тұсы ретінде Қазақстанның географиялық тиімді орналасуы, әлсіз тұсы ретінде өңірлердегі көлік инфрақұрылымының дамымауы, мүмкіндігі ретінде тасымалдау кезінде тарифтік реттеу механизмдерін жетілдіру және қауіп-қатер ретінде мемлекет пен жеке сектордың иелігіндегі көлік құралдарын жаңарту қажеттілігі анықталды.

9 кесте. Көлік логистикасы саласына SWOT-талдау.

Мықты тұстары	Әлсіз тұстары
<p>1. Қазақстанның географиялық тиімді орналасуы;</p> <p>2. Қазақстан аумағы арқылы Республиканы Қытаймен, Ресеймен ЕО және Орталық Азия елдерімен байланыстыратын 5 халықаралық дәліз өтеді;</p> <p>3. Аралас қатынастағы (теміржол – теңіз – автомобиль көлігі) жүктерді тасымалдау бойынша транзиттік тарифтердің қолайлы деңгейі;</p>	<p>1. Өңірлердегі көлік инфрақұрылымының дамымауы;</p> <p>2. Теміржол, су көлігі саласында мемлекеттік-жекешелік әріптестік механизмінің болмауы;</p> <p>3. Локомотив паркінің, әсіресе электровоздардың, техникалық флоттың тозуы;</p>
Мүмкіндіктер	Қауіп-қатерлер
<p>1. Жылжымалы құрамын жаңартуды, халықаралық автомобиль тасымалдарын дамытуды, автокөліктің қатысуымен аралас тасымалдарды қолдануды мемлекеттік ынталандыру.</p> <p>2. Теміржол, су және автомобиль көлігінің қатысуымен аралас тасымалдарды дамытуды ынталандыру;</p> <p>3. Су көлігімен тасымалдау кезінде тарифтік реттеу механизмдерін жетілдіру.</p>	<p>1. Мемлекет пен жеке сектордың иелігіндегі көлік құралдары паркін мен техникалық флотты жаңарту қажеттілігінің (қаржы ресурстарына байланысты) артуы;</p> <p>2. Тартылған сыртқы және ішкі қаржы ресурстары бойынша жоғары пайыздар;</p>

Көлік логистикасы саласындағы тәуекелдер картасы

Көлік логистикасы саласында тәуекелдердің картасын жасау негізінде ерекше назар аударатын тәуекелдер анықталды, атап айтқанда Көлік логистикасы саласындағы жобаларды іске асыратын кәсіби кадрлардың жетіспеушілігі, сонымен қатар транзитті тарту үшін қолайсыз жағдайдың орнауы.

	Техногендік сипаттағы теміржол көлігінде ірі апаттардың туындауы	Көлік-логистикалық сапасы деңгейінің төмендеуі	Көлік логистикасы саласында кредит алу мүмкіндігінің жеткіліксіз деңгейі	Жүктерді тасымалдауға арналған тарифтер деңгейінің болжамсыз өсуі	Әлемдік пандемия мен карантинге байланысты халықаралық және қалалық қатынастарды тоқтата тұру
	Халықаралық көлік дәліздерінде бірыңғай ұзақ мерзімді тарифтерді қалыптастыруда қиындықтардың туындауы	Экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды жүргізу кезінде логистиканы пайдалану деңгейін төмендету	Қазақстандық кеденшілердің кедендік бақылау жүргізу мерзімдерін ұлғайтуы	Мемлекеттік сатып алуды өткізу кезіндегі рәсімдердің ашықтығының жеткіліксіздігі, құрылыс материалдарына жұмсалатын қаражатты үнемдеу	Көлік логистикасы саласындағы жобаларды іске асыратын кәсіби кадрлардың жетіспеушілігі
өсепсіз	Жүк авиатерминалдарында жұмыс істеу үшін білікті персонал санының жетіспеушілігі	Қазақстаннан тыс жерлерде меншікті сыртқы терминалдық желілер санының жеткіліксіздігіне байланысты жүктерді қайта өңдеу бойынша логистикалық шығындарды ұлғаюы	Батыс-шығыс бағытындағы өңірлер арасындағы көлік байланысының жеткіліксіздігі	Орташа және ірі жөндеуге қаражат бөлгенге дейін автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерінің бұзылуы	Инфрақұрылымның жеткілікті дамуына байланысты транзитті тарту үшін қолайсыз жағдайдың орнауы
	Өуе көлігіндегі көліктік және қоймалық логистика деңгейінің төмендеуі	Өуе көлігімен жүк тасымалдау кезінде тұрақты рейстер санының төмендеуі	Тозған локомотивтер паркттері, әсіресе электровоздар санының ұлғаюы	Тартылатын сыртқы және ішкі қаржы ресурстары бойынша жоғары пайыздарды ұсынуы	Мемлекет пен жеке сектордың шектеулі қаржылық мүмкіндіктері кезінде жылжымалы теміржол құрамын жанарту үшін ресурстарға қажеттіліктің өсуі
	Теміржол станцияларында құрамдарды қалыптастырудың мүмкін еместігі	Жүктерді қайта өңдеу бойынша қуаттардың жетіспеушілігі ықтималдылығының туындауы	Темір жол және су көлігі саласындағы мемлекеттік-жекешелік өрістестік механизмін дамытудың жеткіліксіз деңгейі	Темір жол көлігіндегі экспедиторлық қызметтерге сұраныстың төмендеуі	Көлік логистикасы саласындағы автоматтандыру деңгейінің артауы
	Авиакөліктің қатысуымен интермодальдық тасымалдар көлемінің азаюы	Ұлттық авиатасымалдаушылардың жүк тасымалдарына қызығушылығының төмендеуі	Теміржол инфрақұрылымының өткізу қабілетінің жеткіліксіз резерві	ЕАЭО басқа континенттерге қарағанда Одақ ішіндегі интеграциялық жоба ретінде қарастырылуы мүмкін	Станцияларда күзгі-қысқы кезеңде контейнерлерді өңдеуді қиындататын күрделі метеорологиялық жағдайлардың пайда болуы

КАТЕГОРИЯ

- Әлемдік
- Экономикалық
- Саяси
- Экологиялық
- Техникалық
- Әлеуметтік

8 сурет. Көлік логистикасы саласындағы тәуекелдер картасы

Көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің жаңа механизмін құру бойынша ұсыныстар

Зерттеулердің нәтижесі бойынша жинақталған проблемалар мен тәуекелдерді қарастыру нәтижесі бойынша көлік логистикасын реттеуде мемлекет тарапынан қажетті ұсыныстар әзірленді.

Біріншіден, ҚР ИИДМ қарамағында болатын Ғылыми зерттеу орталығын құру ұсынылады (9 сурет).

Бұл жаңа ведомстволық ұйымның атқаратын қызметтеріне:

- көлік саласындағы ғылыми негізделген стратегиялық құжаттарды, тұжырымдамаларды әзірлеу;
- ғылыми негізделген мемлекеттік реттеу механизмдерін жасау;
- сараптамалық қорытындылар әзірлеу;
- салада адами ресурстарды дамыту бойынша ұсыныстар енгізу;
- ақпараттық-аналитикалық және консультациялық қызметтер көрсету және т.б.



9 сурет. Көлік логистикасын мемлекеттік реттеудің жаңа механизмі

Екіншіден, Көлік логистикасы саласындағы ақпараттық платформаны құру ұсынылады (9 сурет).

Оның мақсаты – ҚР ҚМ мен ҚР ИИДМ арасындағы интеграцияланған өзара байланысты жолға қою, мәліметтерді орналастыру, жүктеу және кез-келген уақытта қолжетімді болу.

Үшіншіден, жүк тасымалдау бағытындағы проблемаларды шешудің баламалы ұсынысы ретінде КЛО құру және ұсынатын қызметтеріне

мемлекеттік стандарттарды, сондай-ақ қолданыстағы Үгілік талаптарды жаңарту және Үлгілік жобаларды әзірлеу ұсынылады.

Қорытынды

Жалпы, көлік саласының қазіргі жағдайын талдау нәтижесінде Қазақстанның көлік саласында соңғы жылдары мынадай үрдістер байқалатыны анықталды:

1. Қазақстанның ЖІӨ-дегі көлік саласының үлесі жыл сайын төмендеп келеді.

2. Тасымалданған жүктердің жалпы көлемінде ең үлкен үлестер автомобиль, теміржол және құбыр саласына жатады.

3. Соңғы 6 жылда автомобиль және теміржол көлігімен жүк тасымалдаудың айтарлықтай өсуі байқалады.

4. Елімізде ірі халықаралық темір жол және автожол жобалары іске асырылуда, олар елдің көліктік және транзиттік әлеуетін іске асыруға қуатты серпін береді.

5. Қазақстанның әуе көлігі көбінесе жолаушылар тасымалына бағдарланған.

6. Ішкі су көлігінің жүк тасымалы мен жүк айналымы көлемінің қысқарғанын көрсетті.

7. 2016 жылдан бастап құбыр арқылы жүк тасымалы мен жүк айналымы өсуде.

8. Су көлігінің дамуы басқа көлік түрлерімен салыстырғанда аз мәнге ие.

Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік әлеуетін талдау аумағының кеңдігіне, теңізге шығу жолының болмауына, елді мекендер мен табиғи ресурстардың біркелкі орналаспауына байланысты ел экономикасы жүк сыйымды болып табылатынын, көлік жүйесіне жоғары тәуелділікке ие екенін және халықаралық тасымалдау жүйелеріне интеграцияның маңыздылығы өсіп келе жатқанын көрсетті.

Транзиттік-көліктік әлеует елдің басты стратегиялық ресурстарының бірі болып табылады, ал оны дамытудың басты шарты қазіргі заманғы көлік технологияларын қолдануда артта қалып отырған оның көлік инфрақұрылымының жай-күйі болып табылады, ал көп мөлшерде пайдаланылатын көлік құралдарының техникалық-экономикалық сипаттамалары халықаралық параметрлерден әлдеқайда төмен. Көлік инфрақұрылымы объектілерінің, көлік құралдары паркінің жоғары пайыздық тозуы байқалады.

Осыған байланысты, көліктің барлық түрлерінің тұрақты жұмысын қамтамасыз ету және халықаралық көлік жүйесіне кірігу негізінде оның экономикаға қосатын үлесін арттыру жөніндегі шараларды қамтитын Қазақстан Республикасының көлік кешенін дамыту жөніндегі шаралар кешенін қабылдау, сондай-ақ республика аумағы арқылы өтетін көлік дәліздерінің тартымдылығын тежейтін жағдайлар жасау қажеттігі туындап отыр.

Проблемалар мен тәуекелдерді қарастыру нәтижесі бойынша көлік логистикасын реттеуде мемлекет тарапынан қажетті ұсыныстар әзірленді.

Біріншіден, ҚР ИИДМ қарамағында болатын Ғылыми зерттеу орталығын құру ұсынылады.

Бұл жаңа ведомстволық ұйымның атқаратын қызметтеріне:

- көлік саласындағы ғылыми негізделген стратегиялық құжаттарды, тұжырымдамаларды әзірлеу;
- ғылыми негізделген мемлекеттік реттеу механизмдерін жасау;
- сараптамалық қорытындылар әзірлеу;
- салада адами ресурстарды дамыту бойынша ұсыныстар енгізу;
- ақпараттық-аналитикалық және консультациялық қызметтер көрсету және т.б.

Екіншіден, Көлік логистикасы саласындағы ақпараттық платформаны құру ұсынылады.

Оның мақсаты – ҚР ҚМ мен ҚР ИИДМ арасындағы интеграцияланған өзара байланысты жолға қою, мәліметтерді орналастыру, жүктеу және кез-келген уақытта қолжетімді болу. Интерфейсін слайдтан көрсетіңіздер болады.

Үшіншіден, жүк тасымалдау бағытындағы проблемаларды шешудің баламалы ұсынысы ретінде көлік-логистика саласын одан әрі дамыту, оның ішінде көрсетілетін қызметтің сапасын жақсарту мақсатында КЛЮ құру және ұсынатын қызметтеріне мемлекеттік стандарттарды әзірлеу ұсынылады. КЛЮ жұмысының сапасын арттыру мәселесі оны бағалау әдістеріне, яғни ұсынылған қызметтің белгілі бір стандартқа (базаға) сәйкестігін анықтау әдістеріне тікелей байланысты. Бұған қоса, қолданыстағы Үгілік талаптарды жаңарту және Үлгілік жобаларды әзірлеу ұсынылады.

Аталған ұсыныстарды іске асырудан күтілетін нәтижелер:

1. Халықаралық тасымалдаушылар тартылады, жүк айналымы мен транзит көлемі ұлғаяды;
2. Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде «Инфрақұрылым» көрсеткіші және Дүниежүзілік банк рейтингінде «Логистика тиімділігі» көрсеткіші (LPI) бойынша Қазақстанның позициясының жақсаруы;
3. Көлік логистикасы саласындағы мемлекеттік реттеу механизмдерінің ғылыми негізделуі;
4. Қазақстанның Орталық Азия өңіріндегі негізгі хаб мәртебесінің сақталуы.

Пайдаланылған дереккөздер тізімі

- 1 Романько Е.Б., Мусабеева А.О. Развитие транспортной логистики в Республике Казахстан //ХАБАРШЫСЫ ВЕСТНИК. – 2014. – С. 142.
- 2 Ким Д.В., А.А. Садвакасов. Перспективы развития логистики в казахстане. Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. 2018 г.
- 3 Митрофанов И. С., Влащенко В. А. Развитие логистики в Казахстане //Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. – 2018. – С. 160-164.
- 4 Юн Ч., Абильмажинов Д.М., Кабышев Б.Т. Формирование логистической инфраструктуры «Международной логистической зоны ШОС города Ляньюньган (КНР)»//Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. – 2018. – С. 168-172.
- 5 Осинцев Н. А., Копылова О. А., Рахмангулов А. Н. Устойчивое развитие «зелёных» транспортных коридоров на направлении Восток-Запад //Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. – 2018. – С. 151-156.
- 6 Беркешева А. С., Жамаладинова А. А. Некоторые аспекты управления процессами перевозок при транспортировке грузов //Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. – 2018. – С. 127-128.
- 7 Беркешева А. С., Муратова Ж.Т. Транспортно-логистическая система казахстана-реалии и перспективы. Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. 2018 г.
- 8 «Конкурентоспособность логистики транспорта в Республики Казахстан» публикация ЕЭК ООН. Женева, 2019 г.
- 9 Колбасникова М.А. «Прогнозирование перевозок в проектах и программах развития транспорта». Дисс. канд. Тех. Наук/ М.: ГУУ, 2015 г.
- 10 Першин И.В. Инфраструктурное обеспечение логистики мультимодальных транспортных целеу. Diss. Санкт-Петербургский государственный экономический университет. 2017 г.
- 11 Чан Т.Х. Международный опыт создания транспортно-логистической системы предприятиями малого бизнеса //Материалы и методы инновационных исследований и разработок. – 2016 г. – С. 191-193.
- 12 Слесарева В.Ю. Международный опыт развития транспортно-логистической системы на примере Республики Кореи //Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016 г. – №. 12-9. – С. 1709-1712.
- 13 Иванов Ф.Ф. Основные направления совершенствования механизма государственного регулирования транспортных услуг Беларуси //Фотинские чтения. – 2014 г. – №. 2. – С. 79-89.
- 14 Локтев А.А. Совершенствование механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса: дисс. канд. экон. наук

//Волжская государственная академия водного транспорта, Нижний Новгород. – 2006.

15 Самуэльсон П. О чем думают экономисты: Беседы с нобелевскими лауреатами. – Альпина Паблишер, 2016 г.

16 Исаев Н.В., Зайцев С.Н. Преимущества, развитие и препятствия глобальной логистики в современном мире //Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. – 2018. – С. 181-185.

17 Қазақстан Республикасындағы көлік. Статистикалық жинақ. - Нұрсұлтан, Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі. Ұлттық статистика бюросы, 2021. - 63 б.

18 Инфрақұрылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы// Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 Қаулысы.

19 Көлік статистикасы. Жедел ақпарат. Қазақстан Республикасы автомобиль жолдарының ұзындығы // <https://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/6>.

20 Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің ақпараты.

21 «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» Акционерлік қоғамының ақпараты // <https://www.railways.kz>.

22 Бельский А.Б., Цагойко А.А. Статистический анализ динамики грузооборота и влияния доходов населения на интенсивность перевозок грузов в Республике Беларусь // Актуальные проблемы и перспективы развития государственной статистики в современных условиях. - 2017. - С. 123-125.;

23 Атрощенко С.П., Пузаова Т.В. Прогнозирование работы транспортного предприятия с учетом влияния макроэкономических показателей. - 2006;

24 Потеев Д.А., Потеева М.А. Начало эпохи обновления транспортной системы России//Инновационное развитие экономики 4-1 - 2019. - №. 4-1. - С. 40-47;

25 Беласарова А., Кудышева А. Транспорт в системе народного хозяйства Казахстана. Наука и образование в глобальных процессах. - 2017. - №. 1. - С. 100-107;

26 Көлік-логистика орталықтарын жайластыру және техникалық жарактандыру жөніндегі үлгілік талаптарды бекіту туралы // Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 28 мамырдағы № 650 бұйрығы;

27 Қазақстан Республикасындағы көлік туралы // Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі № 156 Заңы;

28 Қазақстан Республикасындағы жергілікті мемлекеттік басқару және өзін-өзі басқару туралы // Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 23 қаңтардағы № 148 Заңы;

29 Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі // Қазақстан Республикасының Кодексі 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V ҚРЗ;

30 Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру // Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 5 қазандағы Жолдауы.

31 ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының деректері.

Талдамалы жазба

Жоба авторы: Азмаганбетова Б.Р.
Ғылыми жетекші: Есиркепова А.М.

Жоба идеясы	ҚР ИИДМ қарамағында болатын Ғылыми зерттеу орталығын құру
Проблемалық жағдай (кейс)	Мемлекет тарапынан стратегиялық маңызы бар шешімдерді ұсынуда ғылыми негізделген базаның болмауы
Аталмыш проблеманың қазірде бар шешімдері	<p>ҚР ИИДМ қарамағында болатын Ғылыми зерттеу орталығын құру</p> <p>Жаңа ведомстволық ұйым бірқатар маңызды қызметтерді атқаратын болады:</p> <ul style="list-style-type: none"> - көлік саласындағы ғылыми негізделген стратегиялық құжаттарды, тұжырымдамаларды әзірлеу; - ғылыми негізделген мемлекеттік реттеу механизмдерін жасау; - сараптамалық қорытындылар әзірлеу; - салада адами ресурстарды дамыту бойынша ұсыныстар енгізу; - ақпараттық-аналитикалық және консультациялық қызметтер көрсету және т.б. <p>Ғылыми зерттеу орталығын құру, тиімді қызмет етуі үшін республикалық бюджеттен қаражат бөлу қажеттілігі туындауы мүмкін.</p>
Аталмыш проблеманың ұсынылатын шешімі	<p>Көлік логистикасы саласындағы ақпараттық платформаны құру</p> <p>ҚР ҚМ мен ҚР ИИДМ арасындағы интеграцияланған өзара байланысты жолға қояды, мәліметтер орналастырылады, жүктеледі және кез-келген уақытта қолжетімді болады.</p> <p>Ақпараттық платформаны әзірлеу үшін</p>

	республикалық бюджеттен қаражат бөлу қажеттілігі туындауы мүмкін.
Күтілетін нәтиже	<ol style="list-style-type: none"> 1. Халықаралық тасымалдаушылар тартылады, жүк айналымы мен транзит көлемі ұлғаяды; 2. Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде «Инфрақұрылым» көрсеткіші және Дүниежүзілік банк рейтингінде «Логистика тиімділігі» көрсеткіші (LPI) бойынша Қазақстанның позициясының жақсаруы; 3. Көлік логистикасы саласындағы мемлекеттік реттеу механизмдерінің ғылыми негізделуі; 4. Қазақстанның Орталық Азия өңіріндегі негізгі хаб мәртебесінің сақталуы.
Әдебиет	<ol style="list-style-type: none"> 1. Қазақстан Республикасындағы көлік туралы // Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі № 156 Заңы. 2. Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі // Қазақстан Республикасының Кодексі 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V ҚРЗ. 3. Қазақстандықтардың әл-ауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру // Қазақстан Республикасы Президентінің 2018 жылғы 5 қазандағы Жолдауы.