



ӘЛ-ФАРАБИ атындағы ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени АЛЬ-ФАРАБИ AL-FARABI KAZAKH NATIONAL UNIVERSITY

ХАБАРШЫ

ЭКОНОМИКА СЕРИЯСЫ

ВЕСТНИК

СЕРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

BULLETIN

ECONOMY SERIES

5(111) 2015



ХАБАРШЫ

ЭКОНОМИКА СЕРИЯСЫ №5 (111)



ХАБАРШЫ
ВЕСТНИК
UNIVERSITY

25.11.1999 ж. Қазақстан Республикасының Мәдениет, ағпарат және қоғамдық келісім министрлігінде тіркелген

Қуәлік №956-Ж.

Журнал жылына 6 рет жарыққа шығады

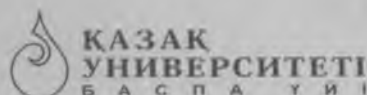
ЖАУАПТЫ ХАТШЫ

Когут О.Ю., аға оқытушы
(Қазақстан)
Тел.: +777017147474
E-mail: koghut.oksana@mail.ru

РЕДАКЦИЯ АЛҚАСЫ:

Ермекбаева Б.Ж., э.ғ.к., доцент – ғылыми редактор (Қазақстан)
Қазбекова Ж.Б., Ph.D доктор, доцент м.а. – ғылыми редактордың орынбасары (Қазақстан)
Қазбеков Б.К., э.ғ.д., профессор (Қазақстан)
Мұхтарова К.С., э.ғ.д., профессор (Қазақстан)
Мұхамелиев Б.М., э.ғ.д., профессор (Қазақстан)

Сағиева Р.К., э.ғ.д., профессор (Қазақстан)
Байдильдина А.И., э.ғ.д., профессор (Қазақстан)
Арзеева М.Ж., э.ғ.к., доцент (Қазақстан)
Садыханова Г.А., э.ғ.к., доцент (Қазақстан)
Бобров Л.К., т.ғ.д., профессор (Ресей)
Трифилова А., Ph.D доктор (Ұлыбритания)



Ғылыми басылымдар бөлімінің басшысы

Гульмира Шаққозова
Телефон: +77017242911
E-mail: Gulmira.Shakkozova@kaznu.kz

Редакторлары:

Гульмира Бекбердиева,
Ерсін Жайнақов

Компьютерде беттеген:

Гульмира Шаққозова

Жазылу мен таратуды үйлестіруші

Молдір Омیرтайқызы
Телефон: +7(727)377-34-11
E-mail: Moldir.Omirtaikeyzy@kaznu.kz

ИБ №8638

Басуға 30.11.2015 жылы қол қойылды.
Пішімі 60x84 1/8. Көлемі 18,7 б.т. Офсетті қағаз. Сандық баспа.
Тіршілігі №3168. Тарауы 500 дана. Бағасы келісімді.
Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің
«Қазақ университеті» баспа үйі.
050040, Алматы қаласы, әл-Фараби даңғылы, 71.
«Қазақ университеті» баспа үйінің баспаханасында басылды.

© Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, 2015

Нургалиева Г.К.
**К вопросу развития
железнодорожных
транспортных перевозок в РК**

Выработка и реализация целостной стратегии, направленной на обеспечение устойчивого характера конкурентоспособности экономики, есть главное направление государственной политики в целях успешной интеграции Казахстана в мировую экономику.

На рубеже нового этапа социально-экономической модернизации Казахстана динамичное развитие и эффективное функционирование транспортного комплекса являются одним из ключевых условий для достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения уровня жизни населения, рациональной интеграции в мировую экономику и, соответственно, вхождения в число 30-ти наиболее конкурентоспособных стран мира.

В связи с этим в настоящей статье раскрываются особенности развития железнодорожного транспорта в РК, проанализированы структуры перевозок за последние годы, сформулированы стратегии развития транзитных перевозок. Также в работе рассматриваются проблемы в данной отрасли, даны рекомендации по решению этих проблем.

Ключевые слова: тарифы, транспортно-логистическая инфраструктура, хабы, транзитные перевозки.

Nurgaliyeva G.K.
**On the question of the
development of railway transport
in the Republic of Kazakhstan**

Development and implementation of an integrated strategy aimed at ensuring the sustainable competitiveness of the economy is the main direction of state policy, in order to ensure successful integration of Kazakhstan into the world economy.

At the turn of the new stage of socio-economic modernization of Kazakhstan's dynamic development and efficient operation of the transport sector is one of the key conditions for achieving high and sustainable economic growth, national security and defense capability of the country and improving the living standards of the population, rational integration into the world economy and, consequently, becoming one of the 30 most competitive countries in the world.

In this regard, in the present article reveals the peculiarities of development of railway transport in the Republic of Kazakhstan, analyzed patterns of transportation in recent years, formulated the strategy for the development of transit transport. Also discusses the problems in the industry, recommendations for solving these problems.

Key words: tariffs, transport and logistics infrastructure, hubs, transit.

Нұрғалиева Г.К.
ҚР темір жол тасымалының даму перспективалары мәселесіне

Еліміздің экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттыру мен тұрақтандыру мақсатындағы біртұтас стратегиясын жасау мен жүзеге асыру Қазақстанның әлемдік экономикаға табысты енуінің басты бағыты болып табылады.

Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық модернизациялауының жаңа кезеңі қарсаңында транспорт кешенінің динамикалық дамуымен тиімді қызмет етуі экономикалық өсудің жоғарғы, қарқынды дамуының, ұлттық қауіпсіздікті, халықтың әлеуметтік жағдайын жоғарлату, әлемдік экономикаға рационалды түрде енудің, сәйкесінше 30 бәсекеге қабілеті елдердің қатарына өтудің басты шарттарының бірі.

Осыған орай, бұл мақалада ҚР транспорт кешенінің даму ерекшеліктері, тасымалдау құрылымы талданған, транзиттік тасымалдаудың даму стратегиялары қарастырылған. Сонымен қатар, аталмыш саланың мәселелерімен оны шешу бойынша ұсыныстар берілген.

Түйін сөздер: тарифтер, транспорттық-логистикалық инфрақұрылымдар, хабтар, транзиттік тасымалдаулар.

К ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РК

Лидер нации Нурсултан Назарбаев 11 ноября 2014 года на политсовете партии «Нұр Отан» обратился с Посланием народу Казахстана «Нұрлы жол – Путь в будущее», в котором он обозначил ключевые моменты нового курса, новой экономической политики Казахстана, в частности отметил: «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Оно будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов. При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Прежде всего, нужно реализовать основные автодорожные проекты. Это Западный Китай – Западная Европа; Астана – Алматы; Астана – Усть-Каменогорск; Астана – Актобе – Атырау; Алматы – Усть-Каменогорск; Караганда – Жезказган – Кызылорда; Атырау – Астрахань.

Также необходимо продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны. Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты – Ерсай. Поручаю Правительству проработать вопрос строительства или аренды терминальных мощностей в «сухих» и морских портах Китая, Ирана, России и странах ЕС».

Казахстан, занимающий географическое положение в центре Евразийского континента, вносит свой вклад в создание и функционирование единой евразийской транспортной системы. Для страны, не имеющей прямого выхода к открытым морям, осуществление экспортно-импортных перевозок невозможно без использования действующих и создания новых сухопутных транспортных коридоров, особенно в транзитных направлениях. Немаловажно и то, что каждый дополнительный день в пути товаров промышленного назначения изменяет их рыночную стоимость на 1%. В целях формирования целостной и эффективной системы государственного регулирования в Казахстане создана система государственного регулирования, включающая разработку и реализацию концепций, программ, текущих и перспективных планов развития.

Развитие международного сотрудничества и реализация

транзитно-транспортного потенциала являются основными направлениями Транспортной стратегии Казахстана до 2015 года. Основным акцентом стратегии в части железнодорожной отрасли сделан на инфраструктурное развитие и адаптацию казахстанской железнодорожной системы к международным стандартам работы на рынке грузовых перевозок.

Исследование тенденций развития транспортного комплекса во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях показало

наличие действующих государственных и международных программ развития транспорта и изменение структуры транспортных перевозок – таблица 1 [1, 2].

Программно-целевое регулирование включает программирование, прогнозирование и планирование развитием транспортного комплекса. Их применение связано с усложнением хозяйственных связей и необходимостью использования комплексных методов в достижении кратко-, средне- и долгосрочных целей развития.

Таблица 1 - Структура перевозок транспортного комплекса в общем объеме грузооборота (млрд. ткм)

Показатели	Годы				
	2007	2008	2009	2010	2012
Всего	283,1	296,3	328,5	350,5	375,4
из них:					
железнодорожного	163,5	171,9	191,2	200,8	215,1
автомобильного	43,9	47,1	53,8	61,5	68,7
речного	0,08	0,09	0,04	0,05	0,07
воздушного, млн. ткм	0,679	0,98	0,70	0,88	0,69
трубопроводного	75,6	77,1	83,3	87,8	90,0
морского				0,3	0,8

В 2012 году объемы грузоперевозок выросли на 7% по отношению к 2010 году, грузооборот возрос на 7,1%. Динамика транзитных грузоперевозок характеризуется ежегодным ростом в среднем на 14%. В 2011 году объем транзитных перевозок грузов составил 15 млн. тонн, что на 17% больше, чем в 2010 году [3].

В условиях мирового финансового кризиса производители столкнулись с необходимостью более быстрого оборота собственного капитала, поэтому сегодня актуальным становится вопрос сокращения сроков доставки товаров на рынки. Казахской железной дорогой ведется работа по организации контейнерных поездов по маршрутам из Западного и Центрального Китая через территорию Казахстана, России, Беларуси и Украины, в направлении портов Балтийского и Черного морей и далее в страны Европы.

Большое значение в развитии транзитных перевозок придается трансконтинентальным перевозкам. В 2008 году на сообщении «Азия – Европа» освоены новые маршруты, по кото-

рым организованы демонстрационные контейнерные поезда: Урумчи – Гамбург, Шеньжень – Пардубице, Тяньцзинь – Кунцево. Привлечение трансконтинентальных грузов – это сложная, но весьма перспективная работа. Время следования сухопутным маршрутом (через Казахстан) от порта Ляньюнган до порта Роттердам составит порядка 15 суток в составе контейнерного поезда, а по существующим водным маршрутам – это более 40 дней. В связи с чем Казахстан уделяет особое внимание развитию перевозок через пограничный переход Достык – Алашанькоу.

Проводится работа по организации строительства на концессионной основе железнодорожного участка Коргас – Жетыген с открытием второго международного железнодорожного погранперехода с Китаем. Строительство новой железнодорожной линии Коргас – Жетыген протяженностью 298,4 км станет вторым международным переходом с Китаем (пропускная способность перехода – 35-40 млн. тонн в год),

твенных и меж-
я транспорта и
тпных перевозок

ирование вклю-
зирования и пла-
ного комплекса.
нением хозяйст-
тью использова-
жении кратко-,
азвития.

2012
375,4
215,1
68,7
0,07
0,69
90,0
0,8

онные контей-
рг, Шеняжень
ево. Привлече-
ов – это слож-
работа. Время
том (через Ка-
порта Роттер-
в составе кон-
ющим водным
В связи с чем
ише развитию
реход Достык

изации строи-
ве железнодо-
п с открытием
знодорожного
ительство на-
гас – Жетыен
вторым меж-
и (пропускная
п. тонн в год).

расширит транспортные связи Казахстана с государствами Юго-Восточной Азии [4].

В конце 2009 года за счет республиканского бюджета начато строительство железнодорожной линии Узень – граница с Туркменистаном.

Кроме того, на конкурентоспособности железных дорог сказывается отсутствие сквозного транзитного тарифа, наличие которого повысило бы конкурентоспособность железнодорожного транспорта морскому транспорту. Отсутствие единого тарифа является причиной того, что, например, из южнокорейского порта Пусан отправляется около 6 миллионов контейнеров в год в порты северной Европы, но только 1% из них проходит по железной дороге, остальные 99% идут морским транспортом.

В рамках ОСЖД требует решения проблема двустороннего взаимодействия железнодорожных и транспортных ведомств. В частности, представителям казахстанской и российской сторон необходимо уточнить Соглашение об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта относительно имущественных отношений в области железнодорожного транспорта между двумя государствами, поскольку имущество оставалось в собственности государства, но одновременно передавалось в управление стороне-партнеру, если входило в состав ее железных дорог.

Осуществление железнодорожных перевозок по территориям обоих государств показало, что на участках, переданных в управление соседней стороне, получили развитие негативные тенденции, требующие совместного решения казахстанской и российской сторон. В частности, недостаточно тщательно контролировалось состояние путей ввиду отсутствия конкретных лиц, ответственных за их содержание и сохранность грузов. Возникали проблемы с финансированием развития инфраструктуры и внедрением инновационных технологий.

Подписанный в мае 2008 года протокол позволяет осуществить передачу железнодорожных участков в собственность стороне, осуществляющей их эксплуатацию. Казахстан получает право создавать охранные службы и осуществлять охранную деятельность на территории России; развивать участки железных дорог, находящихся на территории России. Протокол снимет вопрос создания пограничного перехода на станции Золотая сопка путем передачи участка Тобол – Чяголак Казахстану, при этом снижается себестоимость перевозки грузов по данному участку.

В частности, при перевозке угля казахстанские предприниматели сэкономят 251 тенге с тонны. Если учесть, что объем перевозок угля за 2008 год составил 6013 тыс. тонн, или 6,7 млрд. тенге, то после передачи участка Тобол – Чяголак (116 км) со ст. Екибастуз до ст. Золотая сопка, даст экономию на весь объем перевезенного угля в сумме составит 1,5 млрд. тенге.

По расчетам Министерства транспорта и коммуникаций РК, АО «НК «Казақстан темір жолы»» за счет эксплуатации нового участка увеличится доход на 23%, что составит 1,6 млрд. тенге, при этом тариф увеличится с 1126 тенге до 1390 тенге за тонну (+264 тенге). В соответствии с данным соглашением Казахстану будет передано имущество транзитных участков общей протяженностью 261 км и нетранзитных участков железных дорог протяженностью 314 км (сего 575 км.). Переход железнодорожных участков Казахстану позволит снизить стоимость перевозки, так как тарифы, установленные на территории нашей страны, ниже российских тарифов. В свою очередь, России будет передано имущество транзитных участков протяженностью 514,4 км и нетранзитных участков железных дорог протяженностью 52 км, всего 566,4 км.

В рамках форсированной индустриально-инновационной стратегии осуществляется деятельность, направленная на развитие транзитного сообщения через территорию страны. Из числа 90 квалифицированных проектов в сфере транспорта и коммуникаций предполагается осуществить 18 проектов на общую стоимость 1340,6 млрд. тенге, из них за счет заемных средств – 491,4 млрд. тенге.

Индустриально-инновационные проекты направлены на совершенствование, обновление и формирование современной транспортной инфраструктуры, наращивание ее пропускной способности. Их результатом станет создание карты индустриализации транспортной инфраструктуры и начала перевода аналитических данных в практическую плоскость, подготовка к созданию перспективных отраслевых программ и конкретных бизнес-планов, формирующих основу Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Казахстана на 2010-2014 годы. Только в 2008 году, несмотря на финансовый кризис, инвестиции в развитие транспортного комплекса республики составили 355,6 млрд. тенге, в том числе в железнодорожную отрасль – 138,5 млрд. тенге (37%); в автомобильную отрасль – 191,5 млрд. тенге (57%); на развитие водного транспорта

– 12,8 млрд. тенге (3%); на развитие воздушного транспорта – 12,7 млрд. тенге (3%).

Ряд инфраструктурных проектов, направленных на развитие транзитного потенциала страны, осуществляется в железнодорожной отрасли. По данным Министерства транспорта и коммуникаций РК, на концессионной основе будет начато строительство железнодорожной линии Коргас – Жетыген. Реализация проекта позволит запустить маршрут перевозок из Китая в Центральную Азию, Иран, Западную Европу, Закавказье по более короткому маршруту [6].

В перспективе транспортная стратегия предусматривает реализацию повышенного интереса Казахстана к дальнейшему развитию экономических отношений со всеми странами,

развитию транзитной транспортной системы, содействующей экономическому росту, обращению географических особенностей страны в ее конкурентное преимущество. Несмотря на относительную эффективность морских перевозок, доставка грузов сухопутным путем через территорию Казахстана из Азии в Европу и обратно оказывается коммерчески более выгодным направлением. Полноценное участие железных дорог со стандартом колеи 1520 усилит грузопоток и интенсивность товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Европы. Дальнейшая интеграция транспортного комплекса Казахстана с мировой транспортной системой повысит ее конкурентоспособность в соответствии с ростом экономики государства

Литература

- 1 Министерство транспорта и коммуникаций РК. Текущее состояние и перспективы развития транспортно-коммуникационного комплекса РК. – Астана, 2009.
- 2 Касымбек Ж.М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса Республики Казахстан: автореферат. – Алматы, 2009.
- 3 Министерство транспорта и коммуникаций РК. Текущее состояние и перспективы развития транспортно-коммуникационного комплекса РК. – Астана, 2009.
- 4 Развитие транспортной инфраструктуры // Панорама. – № 25 от 3 июля 2009. – С. 12.
- 5 Критерий – добавленная стоимость // Казахстанская правда. – № 180 от 28 июля 2009. – С. 2.
- 6 Началось строительство железнодорожной линии Коргас – Жетыген // Панорама. – № 30 от 7 августа 2009. – С. 6.

References

- 1 Ministerstvo transporta i kommunikacij RK. Tekushhee sostojanie i perspektivy razvitija transportno-kommunikacionnogo kompleksa RK. – Astana, 2009.
- 2 Kasymbek Zh.M. Gosudarstvennoe regulirovanie razvitija transportnogo kompleksa Respubliki Kazahstan: avtoreferat. – Almaty, 2009.
- 3 Ministerstvo transporta i kommunikacij RK. Tekushhee sostojanie i perspektivy razvitija transportno-kommunikacionnogo kompleksa RK. – Astana, 2009.
- 4 Razvitie transportnoj infrastruktury // Panorama. – № 25 ot 3 ijulja 2009. – S. 12.
- 5 Kriterij – dobavlenaja stoinost' // Kazahstanskaja pravda. – № 180 ot 28 ijulja 2009. – S. 2.
- 6 Nachalos' stroitel'stvo zheleznodorozhnoj linii Korgas – Zhetygen // Panorama. – № 30 ot 7 avgusta 2009. – S. 6.

	<i>Штиллер М.В.</i>	
	Отчетность о денежных потоках: назначение и способы составления	112
	<i>Нурғалиева Г.К.</i>	
	К вопросу развития железнодорожных транспортных перевозок в РК	118
	<i>Жангилова Р.Н.</i>	
	Развитие малого и среднего бизнеса в Республике Казахстан для повышения устойчивости экономики	124
	<i>Есайдар У.С.</i>	
	Инфраструктура зернового рынка в РК и перспективы развития экспорта	130
	<i>Оралбаева Ж.З., Бейсенбаева А.Қ.</i>	
	Ұйым тұрақтылығына әсер етуші фактор ретінде тәуекелді талдау	136
	<i>Makhambetzhana A.K., Khoich Aizhan</i>	
	Waste management as a part of sustainable development policy of Singapore	142
	<i>Жупарова А.</i>	
	Основные барьеры для эффективного развития инновационной деятельности организаций малого и среднего бизнеса в Казахстане	150
	<i>Досжан Р.Д.</i>	
	Қазақстан Республикасында кәсіпорындардың қызметін және жобаларды жүзеге асыруды талдау	160
	<i>Акимбаева К.Т., Жунисова Г.Е., Исаева А.А.</i>	
	Особенности проведения аудита в страховых компаниях	170
	<i>Сманов Е.К.</i>	
	Политика валютного регулирования РК в 1990-е годы	176
	<i>Қалиева Ә.Е., Қойлыбай Ә.Ж.</i>	
	Азық-түліктік қауіпсіздікті қамтамасыз ету ерекшеліктерінің шетелдік тәжірибесі	184
	<i>Ибраева М.С.</i>	
	Эскиз современного казахстанского государственного служащего	192
	<i>Хамитова А.А.</i>	
	Неправительственные организации как субъекты общественного контроля в условиях социальной модернизации казахстанского общества	198
	<i>Беккужин Р., Ешенкулов Т.</i>	
	Актуальные вопросы реформирования системы отбора и планирования карьерного роста государственных служащих в Республике Казахстан	206
	<i>Утегулова Б.С.</i>	
	Развитие системы государственного регулирования металлургической отрасли Республики Казахстан	212
	Авторлар туралы мәліметтер	218