*Секция: Географические науки*

**Тұрсын Іңкәр Ғибадатқызы**

*Л. Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің*

*2 курс магистранты*

*Астана қ., Қазақстан Республикасы*

**Ауезова Зауре Таңатаровна**

*г.ғ.д., профессор*

*Л. Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті*

*Астана қ., Қазақстан Республикасы*

**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЖАҢА ӘЛЕУМЕТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЖӘНЕ ГЕОСАЯСИ ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ТЕМІР ЖОЛ ТРАНСПОРТ ЖҮЙЕСІ»**

Көлік - экономика инфрақұрылымын қалыптастыратын салалардың бірі болып табылады. Темір жол көлігі - Қазақстан экономикасын дамытуда басты роль ойнап, жолаушылар мен жүктерді тасымалдаудың негізгі бөлігін атқару арқылы мемлекеттің көлік жүйесінің негізі болып табылады. Қазақстан темір жол торабының инфрақұрылымы республиканың барлық аймақтарын өзара байланыстырып, басқа көрші мемлекеттердің темір жол тораптарымен 15 байланыс нүктесіне ие, оның ішінде он бірі Ресей Федерациясымен. Қазақстан Республикасының территориясының үлкендігі және көптеген ірі кәсіпорындардың шикізатты экспорттауға бағытталуы негізінде мемлекетіміздің темір жолдарының ролі барлық отандық экономика үшін стратегиялық тұрғыда маңызды. Жүктердің көптеген түрлері үшін темір жол көлігі бәсекелестігі жоқ көлік болып табылады. Халық шаруашылығының барлық салаларын біріңғай жүйеге біріктіретін теміржол көлігінің тұрақты жұмыс істеуі, Қазақстанның тұрақты экономикалық өсуінің қажетті шарты болып табылады [1]. Қазақстан экономикасының шикізатты бағытына байланысты, теміржол көлігі Қазақстан Республикасының көлік-коммуникациялық кешенінде маңызды роль ойнайды. Қазақстан Республикасының статистика бойынша агенттігінің мәліметтеріне сәйкес 2017 жылы барлық көлік түрінің жүк айналымында оның (теміржол көлігінің ) үлесі 63% құрады [2]. Тасымалдауға берілетін негізгі тауарлы өнім, бұл автомобиль көлігімен тасымалдау тиімді емес болатын көмір, бидай, мұнай, руда, минералды тыңайтқыштар және т.б. сияқты массалы құйылмалы және төгілетін (насыпные) жүктер болып табылады. Қазақстанның географиялық жағдайлары (теңізге тікелей шығу жолының, кеме жүзетін өзендердің жоқ болуы), территорияның үлкендігі, өндіруші күштерді орналастыру мен өндірістің шикізатты құрылымы, автожол инфрақұрылымының дамымауы теміржол көлігінің мемлекет экономикасындағы ролін өте жоғары орынға апарады. Оның маңызы болашақта да өзгермейді. Оған қоса, Евразия орталығында орналасқандықтан, Қазақстан 5 халықаралық теміржол көлігінің дәліздерімен өз инфрақұрылымы арқылы транзит көлемін көбейту мүмкіншілігіне ие. Олардың негізгісі болашақта Оңтүстік Шығыс Азия-Батыс Еуропа теңіз қатынасына бәсекелес бола алатын Трансазиялық бағыт. Тынық мұхит жағалауларынан басталып, Батыс Еуропа шекараларына дейін трансазиялық бағыттың жалпы үзындығы 11000 км. құрайды, оның 4000 км. Қытай жеріне, ал 1800 км. Қазақстанға келеді. Трансазиялық бағыт бойынша жүк тасымалдау 23-26 күн құрайды, ал қашықтығы Транссібір бағытына қарағанда 2000-3000 км. қысқа. Қазақстан Республикасының территориясы 2,7 млн. шаршы км. құрап, ұзындығы 14000 км-ге жуық теміржол торабына ие. Бұл темір жолдар қазіргі кезде «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының иелігінде болып, мемлекетіміздің басты көлік артериясы болып табылады. Оның экономикасының негізін металлургиялық, отын, минералды тыңайтқыштар, мұнай, ауыл шаруашылық салалары құрайды. Қазақстан Республикасының темір жолдары арқылы халықаралық тасымалдаулар Оңтүстік Шығыс Азия мен Еуропа арасындағы байланысты сәтті жүргізуге мүмкіндік береді. Оңтүстік Шығыс Азия теңіз кемежайларынан Батыс Еуропа мемлекеттері және олардың теңіз кемежайларына дейін созылған Еуро-Азиялық магистраль, сонымен қатар Азия мемлекеттерін өзара және Еуропа елдерімен байланыстыратын Трансазиялық магистраль «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының темір жолдарын пайдалану негізінде қалыптаса, жоғары көліктік транзиттік әлуетке қол жеткізуге мүмкіндік береді [3].

Республикамыздың материк орталығында орналасуы, оған транзиттік дәліздердің көпжақтылығын қамтамасыз ете, құрлықтың әртүрлі бөліктері арасында байланыстырушы буын ролін тиімді атқаруға жағдай жасайды. Қазақстан, оның территориясы арқылы өтетін барлық 6 халықаралық теміржол дәліздерін дамытуға талпынуда. БҰҰ ЭСКАТО сыныптамасы бойынша бұл:

* Трансазиялық теміржол магистралінің солтүстік дәлізі. Қазақстан ішінде оны Дружба-Петропавл учаскесі құрайды. Бұл жердегі ерекшелік, ол учаскенің техникалық жабдықтандырылуы және республикамыздың экономикалық дамыған облыстары арқылы өтуі. Бұл жағдай оны халықаралық контейнерлік поездарды өткізу бойынша БҰҰ ЭСКАТО жобасының ішінде басымды етеді. Солтүстік дәліз бойынша жеткізу қашықтығы ұқсас дәліздерден 1700 км-ге аз, ал теңіз жолдарымен салыстырғанда бірнеше мың километрге аз болып табылады. Контейнерлік поездар Қазақстанның солтүстік дәліз учаскесі арқылы тәулігіне 1000 км. жылдамдықпен өтуі мүмкін. Нәтижесінде теңіз жолымен салыстырғанда уақыт ұтысы екі есе.
* Трансазиялық теміржол магистралінің Орталық дәлізі. Қазақстан ішінде оны Дружба –Шенгелді учаскесі құрайды. Бұл дәліз Азия-Тынық мұхит аймағы мемлекеттерінің Орталық Азия және Таяу Шығыс мемлекеттерінің экономикалық байланыстары үшін маңызды болып табылады. Бұл дәліз бойынша транзиттік тасымалдаулар жақын болашақта өседі;
* Ортаазиялық дәліз-Өзенки-Илецк- Шенгелді учаскесі;
* Батыс дәлізі- Ақсарай-Бейнеу-Ақтау кемежайы учаскесі;
* Солтүстік-Оңтүстік дәлізі-Қазақстан территориясы бойынша Өзенки-Қандыағаш- Мақат-Бейнеу-Маңғышлақ-Өзен-Қазанжық учаскелері арқылы өтеді;
* ТРАСЕКА (Еуропа-Кавказ-Азия көлік дәлізі). ТАСИС мемлекетаралық бағдарлама ішінде жүзеге асырылып, Каспий теңізі мен Кавказ мемлекеттерінің территориялары арқылы Еуропа мен Орталық Азия мемлекеттерінің теміржол тораптарын біріктіруге бағытталған [4].

2017 жылы көлік саласындағы негізгі жетістіктердің бірі – Қазақстанның көлік логистикасының тиімділігі бойынша халықаралық рейтингтегі (LPI халықаралық банкі) көрсеткішін жақсартуы. Қазақстан 88 орыннан 77 орынға дейін көтерілді, яғни еліміздегі көлік кешенінің, әсіресе темір жол транспорт жүйесінің даму келешегі зор және Қазақстанның жаңа әлеуметтік-экономикалық, геосаяси жағдайында алатын орны ерекше [2].

Теміржол транспорт жүйесі Қазақстанның көлік кешені жүйесінің маңызды құрамдастарының бірі болып табылады. Ел экономикасының негізгі салаларының (агроөнеркәсіп, отын-энергетика, тау-кен, металлургия, құрылыс және басқалары) қалыптасуы негізінде қажеттілігін ескере отырып дамыды. Теміржол көлігі Қазақстандағы негізгі көлік түрі болып табылады, оның республикадағы жүк айналымындағы үлесі 2015 жылғы көрсеткіш бойынша 55,3% - ды құрады. Тасымалданған тауарлар саны бойынша теміржол көлігінің үлесі 2015 жылы 12,2% -дан 2010 жылы 10,9% - ға дейін төмендеді. Жолаушылар тасымалдарында теміржол транспорт жүйесінің үлесі жолаушылар тасымалының шамамен 10% құрайды. Бұл көрсеткіштер көліктік қызметтер нарығындағы теміржол көлігінің үлесін бірте-бірте азайтады. Темір жол кешенінің инфрақұрылымына екі фактор тікелей әсерін тигізеді: біріншіден, облысаралық және республикалық деңгейдегі көлік қозғалысының өсуі, екіншіден, транзиттік жүк ағындарының өсуі. Сонымен қатар, республикада өңірлер арасында жүк тасымалдау үшін теміржол желісі әлі күнге дейін толық жетілмеген [5]. Теміржол транспорт кешенің дамытудың стратегиялық негіздері Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамытудың «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының (бұдан әрі - ҚТЖ) 2020 жылға дейінгі даму стратегиясында белгіленді. Құжаттар теміржол кешенінің оңтайлы жүйесін қалыптастыруға, қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыруға, саланың негізгі құралдарын жаңартуға және жаңғыртуға бағытталған. Алайда, теміржол кешенінің дамуында халықтың көлік қызметтеріне деген қажеттіліктерін қанағаттандыру деңгейі мен экономика саласын дамытуда кедергі келтіретін бірқатар мәселелер бар. Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспарында теміржол транспорт саласындағы міндеттер мемлекеттік реттеуді жетілдіріп, жеке бастама үшін тартымды жағдайлар жасау бойынша бірқатар шараларды іске асырады. Өнеркәсіптің институционалдық құрылымындағы өзгерістер инфрақұрылымның және тасымалдау жұмыстарының ұйымдастырушылық, қаржылық және операциялық бөлінудің негізінде болады. Мемлекет көліктік қызметтің бағалық реттелуіне араласпайды. Тәуелсіз тасымалдаушыларға магистральды теміржол инфрақұрылымына қолжетімділік қамтамасыз етіледі және субсидияланатын жоғалатын әлеуметтік маңызы бар тасымалдарды жүзеге асырады [6]. Дегенмен, темiр жол көлiгiнiң деңгейiн талап етiлетін деңгейге дейін қамтамасыз ететін бiрқатар мәселелер жоспарлар мен бағдарламаларда көрсетiлмеген. Бұл заманауи қызметкерлерді даярлау, логистиканы дамыту, теміржол көлігін дамытуда мемлекеттік қолдауды үйлестіру деңгейін жоғарылату (оның ішінде тасымалдау қажеттіліктерін болжау, жылжымалы құрамды пайдалануды оңтайландыру және т.б.). Қазақстан экономикасының қажеттілігі, республиканың интеграциялық бірлестіктерге қатысуын жандандыру, теміржол көлігінің нарықтық қатынастарды дамытуға, халықаралық транзиттік тасымалдарға қатысуына бірден-бір бейімделуіне жағдай жасауға мүмкіндік беретін тиімді шараларды жүзеге асыруын болжайды. Бұл инвестицияларды тартуды, мемлекеттік реттеудің және корпоративтік басқарудың тиісті деңгейін, сондай-ақ заманауи халықаралық технологиялар мен тасымалдауды ұйымдастыруда тәжірибелі мамандарды даярлауды талап етеді.

**Әдебиет**

1. Ермаков В.С. Казахстан в современном мире. - Алматы: ИД Жибек Жолы, 2007. - 208 б.
2. ҚР Статистика агенттігінің мәліметтері [www.stat.gov](http://www.stat.gov)
3. Бекмогамбетов М.М Проблемы развития автомобильного и городского транспорта Республики Казахстан. – Алматы: 2006. – C. 201-305.
4. Бекмогамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. – Алматы: 2005. – Б.94-190.
5. Бегмогамбетов М.М., Смирнова С.Л. Транспортная система Республики Казахстан: современное состояние и проблемы развития. – Алматы: Арыс, 2005. – Б. 98-167.
6. Бекмогамбетов М.М, Жумагулов Р.Б. Транспортная система Казахстана в современных условиях. – Алматы: Арыс, 2005. - C. 65-97.