

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің Хабаршысы -
Bulletin of the L.N. Gumilyov Eurasian National University, № 3 (124)/2018, 24-32 pp.
<http://bulpolit.enu.kz/>; E-mail: vest_polit@enu.kz

МРНТИ 11.15.25

Д.Ж. Кәрібек

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан
(E-mail: Daulet.karibek@gmail.com)

ТМД елдерінің транспорттық саясаты

Аннотация. Мақала Орталық Азия және Ресей мемлекеттеріндегі транспорт саясатының қалыптасуы мен эволюциясын сипаттауға бағытталған. Жүргізілген ғылыми ізденіс тарихы ортақ болып табылатын, бір транспорттық жүйенің нәтижесі болып табылатын дербес көлік дәліздердің функцияларын зерттеуге арналды. Зерттеу барысында тарихи және салыстырмалы әдістер қолданды. Нәтижесінде жаһандану заманындағы ұлттық мемлекеттердің транзиттік саясатының модернизацияға ұшырап, ашық есік саясатына бет алуы, ел экономикасының дамуындағы логистиканың басым ролі анықталды. Көлік жоспарын әзірлеудің келешегі, жобаларды жүзеге асыруда жаһандық, аймақтық, аймақаралық және ұлттық мүдделердің қаншалықты өзара тиімді байланысқанына, тәуелді екеніне назар аударылды. Қарастырылған мемлекеттердің көлік магистралына қызмет ететін инфрақұрылымының қалыптасуының, шетел инвестициясының келуінің, жұмыс орындарының санының артуының, есебінен, қарқынды даму мен кешенді экономикалық өсуіне септігін тигізетіні болжамдалды.

Түйін сөздер: көлік саясаты, транзиттік әлеует, логистика, теміржол көлігі, Қазақстан, Өзбекстан, Ресей Федерациясы, Тәжікстан.

DOI: 10.32523/2616-6887-2018-124-3-24-32

Кіріспе. Адамзат өркениетінің даму тарихы жолдар, көліктер кеңістікті тудырады, олардағы өмірді өзгереді және тыныс алады, алыс шикізат көздеріне қол жеткізетінін растайды.

Көлік (латынның көлігімен көшу) - тауарлар мен жолаушыларды тасымалдауға қоғамның қажеттілігін қамтамасыз ететін өндіріс саласы.

Көлік экономиканың негізгі салаларына қызмет ететін өндіріс инфрақұрылымының бір бөлігі.

Әлемдік экономиканың көлік инфрақұрылымын дамыту біздің мемлекетіміздің жағдайын бағалауға мүмкіндік береді.

Жаңа тәуелсіз мемлекеттердің трансформациясы. Нарық қатынастары көліктік және экономикалық қызметтерді бөлу сияқты болжамды жағдайларды ұсынады.

Жаңа Кеңес Одағында көлік кешенінің бүкіл кешені құрылды, бірақ бұл органдардың қалыптасуы әртүрлі елдерде жүзеге асырылды. Бұл бүкіл көлік кешенінің дамуы мен идеологтың тәуелділігіне негізделген ұлттық көлік кешенінің және мемлекеттік басқару жүйесінің [2] үйлесімі.

Одақтың салалық министрліктеріне тиесілі КСРО теміржол, авиация және су көлігі. Бірыңғай мемлекеттің ыдырауы және оның осы түрін басқаратын орталықтандырылған басқару жүйесі.

Бастапқы кезеңде көлік кешені салалық негізде салынған, мемлекеттік басқару және шаруашылық қызметі тоқтатылды: жеке мәселелер, акционерлік қоғамдар және компаниялар.

Мұның бәрін ескере отырып, біз жалпы даму тарихы бар елдердің қазіргі заманғы көлік саясатын салыстыру үшін келдік, және бұл біздің зерттеуіміздің мақсаты.

Әдістері. Сондықтан да зерттеу әдісі ретінде транспорт саясатының дамуын, ТМД мемлекеттеріндегі бұл саланың эволюциясын салыстырмалы зерттеу алынды. Бұл әдіс ізденушіге мол мүмкіндіктер ашып, осы тақырыптағы әлемдік ғылыми талқылауларға өз үлесін қосу бойынша алдына қойған мақсаттарына жетуге мүмкіндік береді.

Марк Личбах салыстырмалы саяси зерттеулердегі үш негізгі теориялық үрдісті анықтады: ұтымды, құрылымдық және мәдени. Оның айтуынша, салыстырмалы саясатта барлық зерттеулер үш бағытта жүргізіледі. Әрине, таза ұтымды, құрылымдық немесе мәдени зерттеулер өте қиын, жиі бір-бірімен байланысты. Демек, ұтымды құрылымдық немесе ұтымды-мәдени әдістердің бір жиынтығын біріктіруге болады. Мұның бәрі тақырыптың мәніне байланысты.

Осы мақалада жиынтық және қолайлы әдістерді пайдаланудың салыстырмалы талдау сипатталған. Қазақстан Республикасы - Кеңес Одағы ыдырағаннан кейін әлемнің 15 мемлекетінің бірі. ТМД және КСРО-да пайдаланылатын көлік құралдары пайдаланылды.

Зерттелуі. Елдің барлық көлік түрлерін реттеу функциясы біріктіріледі. Темір жолдан басқа барлық негізгі көлік түрлері оның айналасына ауысты. Бірақ Жолдар министрлігі екі жүз жылдық тарихы бар, ол осы жолмен шешілмеген; Темір жол министрлігі мемлекеттік саясатты және темір жол көлігін сақтап қалды. Уақыт өте келе, Федералдық трафик қызметі және Федералдық авиация қызметі.

Атап айтқанда, Беларусь Республикасының Көлік және коммуникация министрлігі өзінің ұзақ мерзімді қызметін сақтап қалды. Белоруссия темір жолдары мен Авиация Мемлекеттік Комитеті оны бақыламайды. Министрліктің соңында қызмет автомобиль жолдары арқылы қарастырылады.

Көлік жүйесі - бақылау жүйесі. Саясатқа, мемлекеттік реттеуге жауапты Көлік министрлігі құрылды. Содан кейін Көлік және коммуникация министрлігіне Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарының құрылысы тапсырылды. Қырғызстан Республикасы алғаш рет өзінің көлік саясатын салалық негізде жүзеге асырып, автокөлік жолдары мен Көлік және коммуникация министрлігіне қоғамдық көлікті жұмылдырды.

Тәжікстан Республикасында Көлік және жол министрлігі ұзақ уақыт жұмыс істеді. 2000 жылы ол Көлік министрлігіне айналды, оның ішінде автомобиль, авиациялық, автокөлік шаруашылықтары және Тәжік темір жолдары.

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы алғаш рет құрылды. Алайда, көлік кешенінің қазіргі кезеңі бірыңғай жүйені қалыптастыруды талап етеді.

Көлік заңнамасына, сондай-ақ мемлекеттік басқару органдарына зиян келтірмейтін шаруашылық жүргізуші субъектілер. Көліктік қызметтер нарығын лицензиялау, лицензиялау, көліктік қызметтерге рұқсат беру, салық және салық саясатын енгізу, айыппұлдар мен субсидиялар және т.б. қолданылады.

Өзбекстан Республикасының Тұңғыш Президенті - сыртқы экономикалық саясаттың маңызды факторы. «... дамыған нарықтық экономикаға біз сенімдіміз». [3]

Дегенмен, Өзбекстан теңізге тікелей бара алмайды, бұл оның теңіз бағытын пайдалануды қиындатады; геоэкономикалық осалдығы бар аумақты кесіп өту керек.

Осыған байланысты тек жер үсті көлік қатынасы қарастырылған.

Біріншісі - Өзбекстан автокөлік жолдары мен теміржол көлігі дәліздерін дамыту.

Көлік жобаларын дамыту арқылы:

TRASEKA Еуропалық және Орталық Азия аймақтарының көліктік және коммуникациялық аймақтарын қосу жобасы болып табылады, осылайша Ұлы Жібек жолының бір бағытын қайта іске қосады. TRASECA, оның еуропалық интеграцияланған жүйесі және 9 көлік қатынасы.

Оңтүстік Кавказ корпусының оңтүстік және солтүстік бағыттары арасындағы альтернативті бағыт ретінде бірнеше артықшылықтары бар:

- Каспий теңізі жыл бойы теңіз қатынастары болып табылады;
- Орталық Азия мен Кавказ маңынан ашық теңізге дейінгі қысқа қашықтық;
- Түркіменбашы, Баку, Батуми, Пот және Констанца (Румыния) порттарын дамытуға ықпал етеді;
- Қара теңіз жағалауларына жүк ағындарын көбейтеді, сондықтан да осы салаға тартылған компаниялар шоғырланды.

Осылайша, ТРАСЕКА жобасының көмегімен Өзбекстан басқа да Орта Азия мемлекеттері секілді, еуропалық экономикалық топталушылыққа, мысалы, Балтық Одағына мен Скандинавия елдеріне қосылуға айқын мүмкіндігі бар (Сурет 1).

Казахстан в системе международного транспортного коридора ТРАСЕКА



Сурет 1. Қазақстан ТРАСЕКА Халықаралық транспорт дәлізінің жүйесінде

Азия және Тынық мұхиты үшін БҰҰ-ның Экономикалық және әлеуметтік комиссиясының (ЭСКАТО) бір бөлігі ретінде, Азия инфрақұрылымын дамыту жобасы (АЛТИД) Солтүстік-Шығыс Азия елдері арасындағы экономикалық ынтымақтастықты ілгерілету ұстанады. АЛТИД бағдарламасы Азия автомобиль жолдары мен транзиттік теміржолдарды жүзеге асыруға ерекше назар аударады.

Ұлы Жібек жолы жобасы, транзиттік дәліз Өзбекстанның теміржол желісі, шетелдік инвестициялар ағынын, жұмыс орындары санының өсуі, сондай-ақ экономикалық өсу инфрақұрылымын дамыту (1996 аяғында ХХІ ғасыр Жібек жолы деп аталады).

Еуропалық Одақ (ЕО), Еуро-Азиялық көлік дәлізі (ТРАСЕКА), т.б. Азия инфрақұрылымын дамыту Инфрақұрылым (АЛТИД), Ұлы Жібек жолы, Өзбекстан және басқа да Орталық Азия мемлекеттері, Еуропалық экономикалық қоғамдастыққа қосылуға қабілетті болып табылатын жобаларды көмегімен . Бұл жобалар өңірлердің экономикалық аймақтарына және Өзбекстанға әсер ететін басты фактор болып табылады. Көлік стратегиясы Азия мен Еуропа елдерін біріктіретін маңызды факторлардың бірі болады.

Осылайша, барлық Орталық Азия республикалары - Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан, Түрікменстан және Өзбекстан, сондай-ақ Қытай, Иран, Пәкістан, Кавказ - Грузия және Әзербайжан Батыс пен Шығыс болып табылады. көлік артериясын және байланысын үйлестіру және реттеу. Ол осы немесе басқа жобаларға қатысу, ал әрбір мемлекеттік, мұндай аспектіні ескере отырып және автомобиль жолдары қолдау ретінде олардың ішкі

ұлттық мақсаттарға, қарастырылған екенін атап өткен жөн. теңіз порттарында осы немесе басқа да көлік дәліздері жобаларды іске асыру кезінде, ол нарықта қабылдау қажет. көлік жоспарын дамыту келешегі жаһандық, өңірлік, өңіраралық және ұлттық мүдделерін өзара тиімді болып табылады қаншалықты жақсы байланысты.

Келтірілген [4] ұсыныстар мен тұжырымдар келесі үлгіде негізделеді:

1. Геоэкономиканың қазіргі заманғы әлемінде геосаясаттың айқын басымдылығы - ең маңызды мүдделердің бірі. Республиканың басқару органдары қолданыстағы көлік желілерінің балама порттарына жетуге және мемлекеттің теңіз порталдарында шешімдер қабылдай алады.

2. Көлік саясатын жүзеге асыру кезінде барлық мемлекеттердің мүдделерін ескере отырып, Өзбекстан барлық мемлекеттермен кешенді және сенімді негізде ынтымақтасады. Өзбекстан барлық мемлекеттермен тең дәрежеде қарым-қатынас орнатып, оған дипломатиялық артықшылық береді. Ұлттық экономиканы жаңғырту, тиімді нарыққа көшу. Көлік және көлік коммуникациялары елдің ұлттық экономикасының маңызды элементі болуы тиіс елдің қайта құрылымдауына ықпал етеді.

3. Өзбекстан өзінің ішкі және сыртқы саясатында көліктік коммуникацияларды дамытады, аймақаралық өлшемге ерекше назар аударады.

4. Халықаралық экономикалық жүйеде Қазақстан Республикасының ұлттық мүдделерінің барлығын толығымен орындайтын ел экономикасы. Бұл көліктік саясатты және көліктік дипломатияны жүзеге асыруға мүмкіндік береді, бұл қажет болған жағдайда, дайындықты қажет ететін көлік стратегиясын көрсетеді. Өз кезегінде көлік стратегиясы көлік секторын ұзақ мерзімді жоспарлауға айналдыруды білдіреді.

5. Тасымалдау стратегиясы аймақтың әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіне негізделген.

6. Көлік жүйесінің стратегиялық мақсаты және экономикалық өсімді жетілдіру.

Сондай-ақ, құжатта Қазақстан Республикасының қазіргі кезеңдегі экономикалық дамуы, сондай-ақ көліктің күрделілігі елеулі түрде өзгертінін атап өтті. Қазіргі уақытта халықаралық автомобиль көлігі ел экономикасында маңызды рөл атқарады.

Беларусь Республикасы мен Еуропалық көлік корреспонденті арасындағы трансшекаралық көліктік ынтымақтастықтың географиялық орналасуына байланысты маңыздылығы. Елде ең үлкен трансуральды жолдар бар, №19 көлік корпусы. №9 және №9. Халықаралық корпорациялар көлік инфрақұрылымына, қаржыландырудың тиісті деңгейлеріне, басқару және ұйымдастыру әдістеріне мұқтаж. Белоруссия аумағы арқылы өтетін автокөлік құралдарының бірі республика бойынша шамамен 150 доллар қалды, бұл бюджетке түсетін кірісті айтарлықтай қамтамасыз етеді. Бұл транзиттік мета-ретінде Беларусь Республикасы ұсынатын республикалық бюджеттің және жылдам автокөліктің өсуін қамтамасыз ететін транзиттік автокөлік құралдарын дамытудың әдіснамасы негізделген.

Жұмыста айтылғандай, еліміздің көлік инфрақұрылымы ең қарқынды объект болып табылады, оның құрылымы, құрылымы мен сипаты қазіргі уақытта елде зерттелуде. Олар халықаралық, трансқұрлықтық мақсаттарға қызмет етеді, тек өмір сүруге және коммерциялық жағынан маңызды нәтижелерге ие болуға тиіс емес. Елде осындай жүйелердің қызмет ету критерийлері ең алдымен әскери, саяси және басқа мақсаттарда көрінеді.

Оның аумағы Ресейдің негізгі сыртқы сауда серіктестерінің бір бөлігі болып табылады, ол белсенді саясатпен айналысатын транзиттік қозғалысты қамтиды.

Екі елдің транзиттік көлік желісінің серіктесі болуға, Қазақстанның «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік келісіміне қосылуына, Берлин-Минск-Мәскеу-Нижний Новгород, әрі қарай Орталық Азияға және Қытай.

Қазақстан Батыс Қытай - Қазақстан - Ресей - Белоруссия - Еуропа арқылы өтетін күрделі халықаралық көлік дәлізін салуды ұсынды. Транзиттік тасымалдар Ресей-Қазақстан-Қытай қатынастарында қарастырылған. Бұл трансконтинентальды дәліз автомобиль және теміржол желілері арқылы Қазақстан мен Ресейді қамтамасыз ететін және Қытайдың сыртқы сауда айналымын күшейтетін сенімді және сенімді көлік қатынасы болып табылады. Бұл аймақтағы негізгі көлік хабы, ол Қытайдың экономикалық күші үшін стратегиялық бағыт болып саналады. Қазіргі уақытта Қытай мен Еуропаның негізгі екі магистралы бар: Суэц каналы оңтүстік теңіз порты арқылы және Трансаидор темір жолы. Дегенмен Батыс Қытайдың шығыс жағалауында шығыс жағалауында батыс шалғай аудандардың экономикалық дамуы қысқа трансконтинентальды континентальды маршруттар болып табылады.

Толықтай алғанда, Қазақстан мен Ресей арасындағы серіктестік екі елдің көлік инфрақұрылымын жоғары деңгейде пайдалануға, жаңа жұмыс орындарын құруға және еуразиялық транзит қызметтеріне ықпал етуге мүмкіндік береді. Сонымен бірге, барлық тілшілер Ресей мен Қазақстанның көліктік жүйесінің негізгі бөлігі болып табылады. Баламалы көлік бағдарларының болуы тасымалдау үшін қол жетімді. Дегенмен, шынайы бәсекелестікте қолданылуы мүмкін нақты бағыттарға қажеттілік бар; керісінше, қаржылық өтемақы қажет. Бұл, әрине, кейбір жағдайларда жеке көлік ағындары географиялық және экономикалық жағынан жақсы танымал.

Халықаралық көлік корреспонденттері негізінде қабылданған басқа шешімдердің нәтижелерін болжау, есепке алу және үйлестіру мүмкіндігін ескере отырып, көлік желілерін қайта бөлу мүмкіндігін ескере отырып, көлік желілерін дамыту. қатысушы елдердің нормативтік құқықтық базасын қалыптастыру.

Сондықтан осы мәселелер, соның ішінде көлік түрлерінің сараптамалық деңгейде түбегейлі қайта қаралған.

Ақырында, көлік қозғалысының ең тиімді жолы - көліктік логистика, олардың иелері, операторлары және экспедиторлары қағидаттарына сәйкес интермодальдық меншік.

Осыған байланысты трансшекаралық өту нүктелерін, соның ішінде трансшекаралық өту нүктелерін дамытуға болады. Көлік құбылыстарын, ұлттық компаниялардың агенттіктерін және интермодальдық операторларды тиімді пайдалануды үйлестіру органы. Әрине, жол инфрақұрылымын жақсарту, логистикалық орталықтарды және мультимодальды жүк терминалдарын салу қажет.

Процестің әрбір қадамын ескере отырып, процесте бір-бірімен қарым-қатынас жасау процесі. Еуразиялық транзитке сәйкес транзит және сыртқы сауда, сондай-ақ халықаралық сапа стандарттары.

Соңғы жылдары Ресей көлік нарығы үшін жаңа нарықты белсенді түрде алға жылжытты. Ол Еуропа, Азия және Тынық мұхиты елдерімен экономикалық, саяси және басқа да ынтымақтастықты дамыту үшін халықаралық көлік дәліздерін дамыту тұжырымдамасына негізделген. Бұдан басқа, халықаралық көлік қатынасын дамыту және қалыптастыру, ұлттық байланыс үшін транзиттік әлеует, сондай-ақ ел ішіндегі көлік байланыстары. Күтілетін оң нәтиже - сыртқы сауда қатынастарын кеңейту, бұл әлемдік тауар мен жүктерді жеткізу және олардың бәсекеге қабілеттілігі.

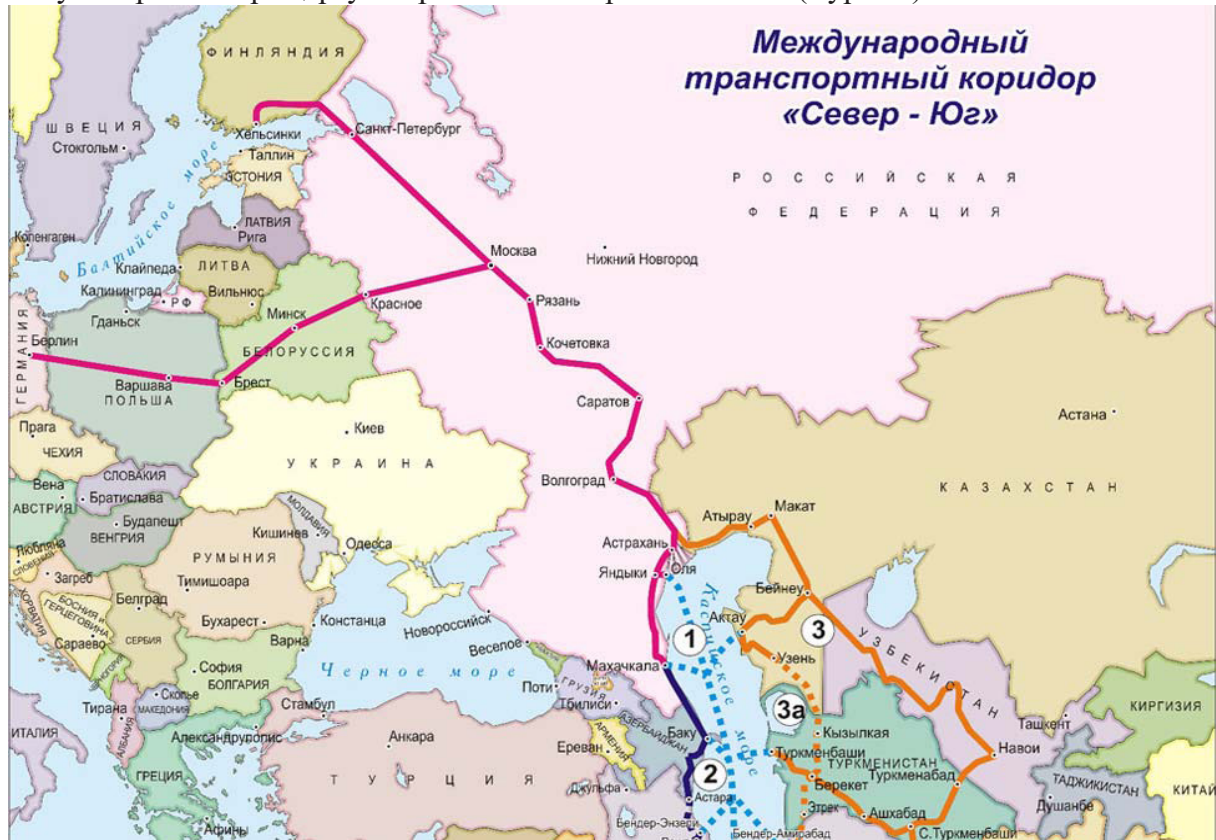
Ресей Федерациясының Үкіметі 2000 жылдың қыркүйегінде Ресейде Халықаралық көлікті дамыту тұжырымдамасын бекітті.

Көлік министрлігі, Көлік министрлігі, Автомобиль жолдары министрлігі және басқа министрліктер мен ведомстволармен бірлесе отырып, халықаралық көлік дәліздерінің бағдарламасы аясында «Ресейлік көлік жүйесін жаңғырту» федералдық мақсатты бағдарламасы әзірленді.

Бағдарламаны іске асыру Ресейдің көлік инфрақұрылымын интеграциялауға, еуразиялық көлік жүйелерін үйлесімді дамыту мен интеграциялауға мүмкіндік береді.

«Жаһандық көлік корреспонденттерін дамыту» - басқа салалық бағдарламаларға бағытталған көлік түрлерінің жекелеген түрлерін дамыту.

Ресей соңғы жылдары, көлік магистралын қайта қалпына келтіруге, «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізін Ресейдің еуропалық бөлігі арқылы өтетін, транс еуропалық дәлізді дамытумен ұштастыра қарауға күш салып отырғаны белгілі (Сурет 2).



Сурет 2. «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізінің саяси картадағы көрінісі

Әрине, бұл екі үрдіс ресейлік транзитпен қамтамасыз етілген және негізгі көлік корпусы болып саналады. Болашақта Солтүстік теңіз бағыты қосылды. Сібірдің ауа кеңістігіне ұшатын кең аумағы ашылды. Ресей, ішкі су жолдары желілері, серіктес елдермен тығыз байланыста болатын көлік әлеуетіне мүмкіндік береді.

Әлемдік экономиканың бағалауы бойынша, келесі ғасырдың басында негізгі қаржылық және тауар ағындары АҚШ-Еуропаға - Қиыр Шығыстан бағытталған. Осыған байланысты Ресейдің басты міндеті - оның географиялық жағдайын Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір ретінде пайдалану.

Ресейдің және оның аумағының сыртқы әлеміне бейім көлік желілері бар. Жаңа транзиттік маршруттарға немесе жаңа ішкі коридорларға немесе қосымша қосалқы елдерге салудың қажеті жоқ.

Ресейдің үлкен артықшылығы, егер жолдың басқа жағдайлармен бірдей болса да, ол жүкті қысқа мерзімде жеткізе алады. Ресейдің жолдарындағы жүк тасымалдау жылдамдығы айтарлықтай өсті.

Тағы бір маңызды мәселе - Ресейдің көліктік байланыстары болашақта зерттеліп, пайдалы минералдық ресурстар бар. Бұл өңірлер әлі де бар болса да, жоғары білікті мамандар адам ресурстарын жоймайды, бірақ көптеген көріністер ескірген. Орыс транзитінің дамуы өндірісті ұлғайтуға және өңірлік жұмысқа орналасуға ықпал етеді.

Транзиттік аумақта Ресей аумағы сол аумақта транзитпен айналысады, өз заңдары бар, егер ол бәсекелес болса, әртүрлі елдердің мүдделерін іздейді.

Кез-келген көліктік хат-хабар, жол құрылысы мен дамуы тасымалдаушылардың күштерін ғана көрсетпейді. Ол халықаралық қозғалыс ағынының координаталарының көпфункционалды жүйелерінде жұмыс істейді. Ресей аумағы арқылы еуразиялық транзит дамудың қарсыластары мен жақтастарымен кездеседі.

Дамушы елдерге транзитті қосу, ең алдымен, Финляндия деп атауға болады. Балтық теңізі мен басқа порттарда күшті порты бар, олар болашақта оны тасымалдау туралы ойламайды. Ол СССР, Финляндиямен тәжірибе жинақтады, «Ресейге Еуропалық Одақтың ашық қақпасы».

Трансконтиненталь деп аталатын Ресейдің транзиті бюджет факторы болып табылады (25-30% дейін). Оның жақтастары арасында Корея, Қазақстан, Моңғолия және Жапония болады. Бұдан бұрын да хабарлағанымыздай, Қазақстан - ресейлік автокөліктерді белсенді пайдаланатын конструктивті бағыт. Жапондық автокөлік жолдарының құрылысы, Transisys тас жолының барлық мүмкіндіктері жақсы зерттелді, Сібірдегі минералдарға және басқа табиғи ресурстарға қызығушылық танытты.

Талқылау. Ресейдің еуразиялық кеңістіктегі, саяси, АҚШ пен оның батыстық одақтастарындағы рөлін күшейтуге қарсы. Батыс Ресей Ресейдің көзқарасын нығайта алатын кез-келген жобаға наразылық білдіреді. Америка Құрама Штаттарының президенті Б.Клинтонның айтуынша АҚШ әкімшілігінің жаңа еуразиялық көлік дәлізінде, АҚШ-тың осы елдермен Құрама Штаттармен байланыстыратын Батыста, АҚШ-тың ұлттық мүдделерімен тығыз қарым-қатынаста. Жаңа Жібек жолын салу. Каспий теңізінің екінші жағында 10-15 жыл және миллиардтаған доллар талап ететін ұқсас коридорларға қажеттілік, нарықтың үздіксіз шығуы.

Американдық сарапшылардың пікірлері Шығыс-Батыс дәлізіне, сондай-ақ Кавказ мен Орталық Азия аймағына тікелей қатысады.

Осылайша, бұрынғы КСРО елдері көлік инфрақұрылымының жұмыс істеу схемасын әзірледі. Олар шаруашылық қызметтің және тасымалдаудың функцияларын бөлуді қарастырады.

Әрбір мемлекеттің өз жүйесі бар. Олардың даму деңгейі барлық көлік кешендерінің даму деңгейіне байланысты.

Қазақстанның көліктік менеджмент жүйесі құрылуда.

Бүгінгі күні көлік кешенінің қалыптасуы біртұтас мемлекет біртұтас, біртұтас сызбаға өту керек екенін көрсетеді.

Болашағы бар жобаларды іске асыруға талдамалық көзқарас негізінде; олардың жобаларын дамыту; халықаралық қаржы ұйымдары; географиялық орналасуды бірлесіп пайдалану; көліктік стратегияны, өңірдің әлеуметтік-экономикалық дамуын ауқымды жүзеге асыру; балама автокөлік жолдары; нормативтік базаның ерекшеліктері; шекарадан өту пункттерін одан әрі дамыту; Көлік дәліздерін тиімді пайдалану үшін үйлестіру органдарын құру.

Қорытынды. Бұл жұмыста басты назар аударылған нәрсе мемлекеттің экономикалық жаһандануы жағдайында дамытуында жинақталған тәжірибе көрсеткендей, көлік жүйесін дамытуда пайдалануға болатынын, бірыңғай ақпараттық, құқықтық және экономикалық кеңістікті қалыптастыру мәселесін жүйелі түрде қарастыру керек. Бұл жерде ықпалдасудың маңызды алғышарты географиялық жақындасу болып табылады, ал ТМД елдері үшін, оған қоса, бірігіп салынған, біртұтас, инфрақұрылымның, алдымен транспорт пен байланыстың болуы үлкен мәнге ие.

Еуразиялық континенттің орталық бөлігінде орналасқан елдер үшін, халықаралық транспорттық дәліздерді салудағы ынтымақтастықтың маңыздылығы, біріншіден, экспорттық-импорттық тасымалды сенімді транспортпен қамтамасыз етуге өзіндік мүдделілігі, екіншіден, халықаралық сауда жүктерін тасымалдауда өз инфрақұрылымын кепілдікпен пайдалану.

Осыған орай, біздің ойымызша, бірлескен транзитті ұйымдастыруға мүдделі мемлекеттердің оңтайлы күш жұмсауының көмегімен, сыртқы сауда көлемі мен транзиттік тасымалды ұлғайту мақсатында халықаралық көліктік жүйеге ықпалдасуға, жолаушылар мен жүктерді жеткізудің сапалы халықаралық стандарттарына жақындауға болады.

Әдебиеттер тізімі

1. Артыков Ж.Ю. Внешняя политика Республики Узбекистан и проблемы транспортных коммуникаций. Дис.канд.полит.наук. - Ташкент, 2015. - 160 с.
2. Каримов И. Доклад на первой сессий Олий Мажлиса Республики Узбекистан Второго созыва // Народное слово. -2000. -№ 1. – С. 17.
3. Власюк Ю.А. Организационно-экономические основы формирования механизма трансграничной транспортной логистики в Республике Беларусь. Дис.канд.экон.наук. Минск, 2015. - 150 с.
4. Шайкин В.А. Россия в системе Евразийских коридоров // Ваш транскурьер. -2016. -№6. – С. 13.
5. Сидоренко А.Д. Транспортные сообщения // Транспортник. -2017. -№8. –С. 27-30.
6. Савичев А.Д. Транзитный потенциал как фактор стимулирования экономического развития и нового геополитического позиционирования России//Транспортник.- 2015. -№10. –С. 57.
7. Morgenson D. The National Interest of the us. -New York: 2014. -137 с.
8. Burtoner Fan Introduction to International Relations. –Stuttgart: 2017.-117с.

Д.Ж. Кәрібек

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Транспортная политика стран СНГ

Аннотация. Статья направлена на изучение формирования и эволюции транспортной политики в Центральной Азии и России. Исследование дает анализ функций отдельных транспортных коридоров, которые являются результатом единой транспортной системы, имеющей единую историю развития. В ходе исследования использовались исторические и сравнительные методы. В результате транзитная политика национальных государств в эпоху глобализации была модернизирована, стала политикой открытых дверей и определила ключевую роль логистики в экономическом развитии страны. Основное внимание было уделено перспективам развития транспортного потенциала, который зависит от глобальных, региональных, межрегиональных и национальных интересов. Были выдвинуты предложения о получении иностранных инвестиций, увеличения числа рабочих мест и интенсивное развитие будут способствовать формированию инфраструктуры, которая обслуживает транспортную магистраль.

Ключевые слова: транспортная политика, транзитный потенциал, логистика, железнодорожный транспорт, Казахстан, Узбекистан, Российская Федерация, Таджикистан.

D. Karibek

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

Transport policy of the CIS countries

Abstract. The article is aimed at studying the formation and evolution of transport policy in Central Asia and Russia. The study provides an analysis of the functions of individual transport corridors, which are the result of a single transport system with a unified history of development. The study used historical and comparative methods. As a result, the transit policy of national states in the era of globalization was modernized, became an open door policy and determined the key role of logistics in the economic development of the country. The main attention was paid to the prospects of transport potential development, which depends on global, regional, interregional and

national interests. Proposals were made on obtaining foreign investments, increasing the number of jobs and intensive development will contribute to the formation of infrastructure that serves the transport highway.

Key words: transport policy, transit potential, logistics, railway transport, Kazakhstan, Uzbekistan, Russian Federation, Tajikistan.

References

1. Artyikov Zh.Yu. Vneshnyaya politika Respubliki Uzbekistan i problemyi transportnyih kommunikatsiy. Dis.kand.polit.nauk. [Foreign policy of the Republic of Uzbekistan and the problems of transport communications]. Tashkent, 2015. 160 p.
2. Karimov I. Doklad na pervoy sessiy Oliy Mazhlisa Respubliki Uzbekistan Vtorogo sozyiva[report at the first session of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan of the Second convocation], Narodnoe slovo[Folk Word], **1**, 17(2000)
3. Vlasyuk Yu.A. Organizatsionno-ekonomicheskie osnovyi formirovaniya mehanizma transgranichnoy transportnoy logistiki v Respublike Belarus. Dis.kand.ekon.nauk. [Organizational and economic foundations of the formation of the mechanism of cross-border transport logistics in the Republic of Belarus. Candidate of Science]. Minsk, 2015. 150p.
4. Shaykin V.A. Rossiya v sisteme Evroziatskih koridorov [Russia in the system of Euro-Asian corridors], Vash transkurer [Your transkurer], **6**, 13(2016).
5. Sidorenko A.D. Transportnyie soobscheniya[Transport messages], Transportnik [he Transportman],**8**, 27-30(2017).
6. Savichev A.D. Tranzitnyiy potentsial kak faktor stimulirovaniya ekonomicheskogo razvitiya i novogo geopoliticheskogo pozitsionirovaniya Rossii [Transit potential as a factor stimulating economic development and a new geopolitical positioning of Russia],Transportnik [Transportman],**10**, 57(2015).
7. Morgenson D. The National Interest of the us (New York, 2014)
8. Burtoner Fan Introduction to International Relations (Stuttgart, 2017)

Автор туралы мәлімет:

Кәрібек Д.Ж. – Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің саясаттану мамандығының докторанты, Янушкевич көш. 6, Астана, Қазақстан.

Karibek D. - doctoral student in Political Science of L.N. Gumilyov Eurasian National University, Yanushkevich str.6, Astana, Kazakhstan.