

**Е.Н. Набиев<sup>1</sup>, С.С. Дарибеков\*<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Карагандинский государственный университет им. Е.А. Букетова,  
г. Караганда, Казахстан

\*E-mail: Seka28@mail.ru

## **ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ КАЗАХСТАНА: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Для государства транспорт – это инструмент для решения самого широкого спектра социальных, экономических и оборонных задач. Мировая практика говорит, что гармоничное развитие различных видов транспорта и организация четкого их взаимодействия превращает транспорт в единый комплекс, который оказывает услуги по осуществлению перевозки грузов и пассажиров, является деятельностью хозяйствующего субъекта, направленной на изменение местонахождения людей или партий грузов и осуществляемой по предварительному согласию производителя услуги и клиента. В данной статье проводится анализ внешней торговли транспортными услугами на основе следующих показателей: экспорта и импорта услуг по перевозке грузов по видам транспорта, анализа экспорта транспортных услуг в разрезе перевозки и видов транспорта, объема грузоперевозок в международном сообщении в разрезе видов транспорта.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная услуга, экспорт и импорт услуг по перевозке грузов, объем грузоперевозок в международном сообщении, транзитный потенциал.

E.N. Nabiev, S.S. Daribekov

### **Foreign trade in transport services of Kazakhstan: current state and prospects of development**

For a state transport – a tool for solving a wide range of social, economic and defense tasks. World practice says that the harmonious development of different modes of transport and the organization of their interaction turns transport into a single complex, which provides services for the implementation of the transportation of goods and passengers, is a business entity activities aimed at changing the location of people or loads, and carried out the prior consent of the manufacturer and the customer service. This article analyzes the foreign trade in transport services based on the following indicators: exports and imports of services for the carriage of goods by type of transport, the analysis of the export of transport services in the context of transport and modes of transport, the volume of cargo transportation in the international communication in the context of transport modes.

**Key words:** transport, transportation, import and export cargo transportation services, the volume of cargo in international traffic, transit potential.

Е.Н. Нәбиев, С.С. Дәрібеков

### **Қазақстанның транспорттық қызметінің сыртқы саудасы: қазіргі жағдайы және даму болашағы**

Мемлекет үшін көлік – бұл нағыз кең ауқымды әлеуметтік, экономикалық және қорғаныс саласындағы міндеттерді шешуге бағытталған құрылғы. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, көліктің әр түрін үйлесімді дамыту және олардың өзара іс-қимылын нақты ұйымдастыру көлікті біртекті кешенге айналдырады. Көліктер негізінде жолаушылар тасымалы және жүк тасымалы жүзеге асырылады. Жолаушылар тасымалын және жүк тасымалын ұйымдастыру шаруашылық

жүргізуші субъектілердің қызметі болып табылады. Бұл қызметтер тауарлар мен қызметтерді өндірушінің немесе тұтынушының алдын ала келісімі негізінде жүзеге асырылады. Осы мақалада келесі көрсеткіштер негізінде көлік қызметімен сыртқы сауда-саттық жасауға талдау жүргізіледі: көлік түрлері бойынша жүк тасымалындағы қызметтің экспорты мен импорты, көлік түрлері бөлінісінде халықаралық байланыстағы жүк тасымалының көлемі.

**Түйін сөздер:** көлік, көлік қызметі, жүк тасымалы бойынша экспорт және импорт, халықаралық байланыстағы жүк тасымалы, транзиттік әлеует.

## Введение

В современном мире повышается значение транспортной отрасли в экономике каждого государства, так как уровень развития транспорта непосредственно влияет на конкурентоспособность экономики и безопасность страны. Обслуживая все отрасли экономики, социальную сферу и население, выполняя перевозки к местам потребления практически всей производимой в стране и закупаемой за рубежом продукции, а также поездки населения с трудовыми, культурно-бытовыми и другими целями, транспорт обеспечивает всю жизнедеятельность страны. Он связывает страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Казахстана и его интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт является важнейшим сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим весомую долю в структуре ВВП. Значительная территория республики и низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Соответственно, передвижение населения и грузопотоков в рамках межхозяйственных связей, экономического развития и взаимодействия регионов Казахстана с каждым годом становится все более востребованной услугой. Ключевой особенностью этой деятельности является ее «сквозной» характер, который заключается в том, что без применения транспортных услуг не обходится функционирование подавляющего числа других отраслей экономики [1].

**Методика.** Теоретической и методологической базой исследования стали труды ведущих отечественных и зарубежных ученых в области транспорта и транспортных услуг: Т.Б. Сулеменов, В.В. Можаровой, Б.К. Султанова, А.Ж. Куанышевой, Ж.С. Раимбеков, Б.У. Сыздыкбаева и др.

Информационной базой исследования послужили отечественные и зарубежные методические справочные материалы, официальная информация Комитета по статистике Минис-

терства Национальной экономики Республики Казахстан, данные, опубликованные в материалах периодической печати. При обосновании решения был использован системный подход к изучению транспортных услуг в экономике Казахстана. В процессе работы применялись методы сравнительного анализа в соответствии с которыми рассматриваемая проблема анализируется во взаимосвязи с экономическими процессами, происходящими на различных уровнях государственного регулирования

**Результаты и обсуждение.** В настоящее время доля транспорта в валовом внутреннем продукте (ВВП) мировой экономики составляет около 6%. При этом доля транспорта в ВВП развитых стран составляет 4-5%, в развивающихся странах – 10-12% соответственно. В мировой экономике на транспорте задействованно 3-9% рабочей силы, одновременно с этим в развитых странах на 1 жителя в среднем производится 22-25 т. готовой продукции, в развивающихся странах – в два раза меньше. Каждая тонна общественной продукции требует 860-900 тонно-километров работы транспорта, включая морские перевозки. Транспортная система – комплекс различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок [2].

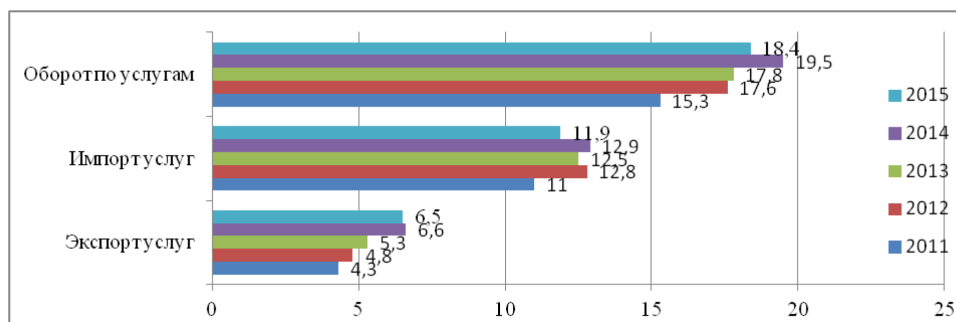
В настоящее время в республике создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах страны. Повышение экономического роста в стране требует опережающего развития услуг транспорта для удовлетворения растущего спроса на перевозки при увеличивающемся объеме произведенных товаров. Мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5 – 1,7%.

Выгодное географическое положение страны позволяет Казахстану получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

Поэтому целью данного исследования является анализ состояния внешней торговли товарами, проводимой транспортными услугами Казахстана.

В условиях развития рыночных отношений, а также экономических и политических катализ-

мов, происходящих в нашей стране, наблюдаются и существенные изменения в сфере услуг. По мере интеграции экономики страны в мировое экономическое пространство происходит развитие импорта и экспорта услуг. Показатели внешней торговли услугами Казахстана показаны на рисунке 1.



**Рисунок 1** – Показатели внешней торговли услугами Казахстана за 2011-2015 гг., млрд. долл. США [3]

Как мы видим из рисунка 1, во внешней торговле услугами преобладают импорт услуг – 65% от всего оборота по услугам, в 2015 г. сократился на 1 млрд. долл. США, по сравнению с 2014 г., что составил 11,9 млрд. долл. США. Снижение составило 7,8%. Экспорт услуг так же сократился на 0,1 млрд. долл. США или 1,5%, что составил 6,5 млрд. долл. США по сравнению с прошлым годом.

В структуре экспорта услуг традиционно преобладают транспортные услуги. Общий экспорт транспортных услуг по итогам 2015 года снизился на 6,8% по сравнению с 2014 годом и составил 3,6 млрд. долл. США (доля в общем экспорте услуг РК – 55,5%). При этом поступления за трубопроводный транзит нефти и газа через территорию Казахстана сохранились на уровне 2014 года, а доходы за железнодорожный транзит нерезидентских грузов уменьшились на 14,7%.

Результаты внешнеторговых операций обусловили сокращение предоставленных резидентами услуг по перевозке экспортных товаров авто- и авиатранспортом на 15,6% и более су-

щественный спад нерезидентских услуг по транспортировке импортируемых в республику товаров – на 26,0%. В итоге положительное сальдо грузовых перевозок выросло на 24,6% до 1,7 млрд. долл. (таблица 1).

Основной причиной роста экспорта является увеличения экспорта и транзита нефти в Китай по трубопроводу Атасу – Алашаньюку. Так, экспорт услуг трубопровода вырос в 0,1% по сравнению с 2014 г., что составило 2236,4 млн.долл. США. Импорт снизился с 1946,3 млн. долл. США до 1440,0 млн. долл. США. Снижение произошло на 506,3 млн. долл. США, или 26,1%. По структуре видно, что импорт услуг отраслей транспорта снизился по сравнению с 2014 г.:

- автомобильного транспорта – на 203 млн. долл. США, или на 26,8%;
- воздушного транспорта – на 93,6 млн. долл. США, или 25,9%;
- железнодорожного транспорта – на 189,4 млн. долл. США, или 25,4%;
- морского транспорта – на 20,2 млн. долл. США, или 25,5%.

**Таблица 1** – Экспорт и импорт услуг по перевозке грузов по видам транспорта [4], млн. долл. США

	2014 г.			2015 г.		
	экспорт	импорт	сальдо	экспорт	импорт	сальдо
Всего	3 341,2	1 946,3	1 394,9	3 177,9	1 440,0	1 737,9

Продолжение таблицы 1

Автомобильный	242,0	757,9	-515,9	200,7	554,9	-354,2
Воздушный	74,4	361,7	-287,2	66,3	268,1	-201,8
Железнодорожный	790,1	745,6	44,4	674,3	556,2	118,1
Трубопроводный	2 234,2	1,9	2 232,3	2 236,4	2,0	2 234,4
Морской	0,4	79,1	-78,7	0,2	58,9	-58,7

Наибольшую долю в структуре экспорта транспортных услуг занимают грузовые перевозки, доля которых составила 88,3% от всего экспорта (таблица 2).

**Таблица 2** – Анализ экспорта транспортных услуг в разрезе перевозки и видов транспорта в Казахстане [4], млн. тонн

Показатель	2013	2014	2015	прирост, %	доля, %
Всего	2830,1	3838,1	3597,6	-6,8	100
Грузовые перевозки, всего	2287,8	3317,8	3177,9	-4,9	88,3
из них					
трубопроводный	1096,6	2234,2	2 236,4	0,1%	62,2
железнодорожный	850,7	790,1	674,3	-14,7%	18,7
автотранспорт	251,7	220	200,7	-17,1	5,6
воздушный	86,9	73,2	66,3	-10,9	1,8
морской	1,8	0,4	0,2	-55	0
Пассажирские перевозки, всего	257,5	233,9	199,8	-14,6	5,6
из них					
воздушный	162,9	156,4	148,4	-5,1	4,1
железнодорожный	91,2	74,7	49,5	-33,7	1,4
автотранспорт	3,4	2,8	1,9	-32,0	0,1
морской	-	-	-	-	-
Прочие транспортные услуги, всего	273,4	274,5	211,9	-22,8	5,9
воздушный	208,6	112	173,5	-18,1	4,8
железнодорожный	46,7	49,5	31,3	-36,9	0,9
морской	9,3	8,6	5,9	-31,8	0,2
автотранспорт	8,8	4,4	1,2	-72,7	0,0
Почтовые услуги, курьерские услуги	11,4	11,8	8,0	-32,1	0,2

Грузовые перевозки являются самой доходной статьей экспорта транспортных услуг. По итогам 2015 года, экспорт грузовых перевозок составил 3,2 млрд. долл. США (88,3% доли от всего экспорта), что ниже прошлогоднего показателя на 4,2%. В структуре грузовых пере-

возок наибольшую долю занимает транспортировка трубопроводом. В 2015 году экспорт услуг трубопровода составил 2,2 млрд. долл. США. Железнодорожные перевозки занимают второе место – 674,3 млн. долл. США (снижение на 14,7%). Доход от экспорта автомобильных грузо-

перевозок составил 200 млн. долл. США (снижение на 17,1%). Воздушные перевозки также снизились на 10,9%, составив 66,3 млн. долл. США.

Основной причиной снижения экспорта транспортных услуг является снижения экспорта грузовых перевозок железнодорожным транспортом и автотранспортом. По данным Национального Агентства по экспорту и ин-

вестициям Kaznex Invest, общий объем грузоперевозок в международном сообщении (экспорт и транзит) по всем видам транспорта составил 279,9 млн. тонн, где 63%, или 172,8 млн. тонн всех грузов, направляются в страны СНГ, 34,8% приходится на страны вне СНГ. Доля транзитных грузов составила около 25%, или 69,7 млн. тонн, что показано в таблице 3.

**Таблица 3** – Объем грузоперевозок в международном сообщении в разрезе видов транспорта за 2014 – 2015 гг. [4], млн. тонн

Вид транспорта	Всего		Экспорт в страны СНГ		Экспорт в страны вне СНГ		Транзит	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Всего перевезено грузов	261,6	279,9	208,4	172,8	37,2	34,9	16,0	69,7
в том числе:								
трубопроводный	136,2	131,2	99,1	48,0	37,0	29,3	-	54,0
железнодорожный	121,1	137,0	105,1	121,3	0,0	0,0	16,0	15,7
морской	3,6	2,5	3,6					
автотранспорт	0,7	0,9	0,6	0,7	0,1	0,2		
воздушный	0,009	8,2	0,006	2,8	0,003	5,4		
внутриводный	0,005	-	0,005	-	-	-	-	-

Из таблицы 3 видно, что объем грузов в целом увеличился с 261,6 млн. тонн в 2014 г. до 279,9 млн. тонн в 2015 г., рост составил 6,9%. Данный рост сопровождался увеличением объемов перевозок транзитных грузов на 53,7 млн. тонн, при уменьшении объемов экспорта в страны СНГ на 35,6 млн. тонн и экспорта в страны вне СНГ на 2,3 млн. тонн.

Из всех видов транспорта наибольший удельный вес грузоперевозок принадлежит железнодорожному транспорту, который составляет около 50% всего объемов грузоперевозок, при этом 23% относятся к транзиту грузов.

Структура грузоперевозок железнодорожным транспортом самая диверсифицированная. Железнодорожным транспортом перевозятся как сырьевые товары: каменный уголь, металлы, руды, нефть, так и продовольственные товары – мебель, удобрения, пищевые продукты. Трубопроводом транспортировано 48,8 млн. тонн сырой нефти и 87,3 млн. тонн природного газа. Морским транспортом перевозилась только нефть в объеме 3,6 млн. тонн. Автомобильные перевозки также диверсифицированы по товарной

структуре, этим видом транспорта было перевезено 1,3 млн. тонн груза. Наименьший объем грузов (5,1 тыс. тонн) перевозился речным видом транспорта.

Транзитный потенциал является мощнейшим инструментом реализации возможностей страны обеспечивать и поддерживать международные транспортные потоки между различными регионами [5].

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- сокращение скорости и расстояния от производителя к потребителю из стран Азии в страны Европы. В отличие от морского маршрута в этом направлении, где груз находится в пути 35-40 дней, время доставки сухопутным путем сокращается в 2-3 раза;

- стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат в стране;

- развитие ЕАЭС позволило создать единую таможенную границу между Китаем и странами ЕС, облегчило процедуру таможенного оформления.



Казахстан намерен получить немалую выгоду от транзита товаров и нарастить долю в грузопотоках между ними с 1% до 8% к 2020 году. Импульс увеличения транзита через Казахстан должны придать строительство и запуск перспективных инфраструктурных проектов: «Западная Европа и Западный Китай», который связывает Азию и Европу; ж/д «Узень – Берекет-Горган», позволяющий сократить маршрут транзитных поездов в направлении «Север-Юг» на 600 км. И открывающий для Казахстана прямой сухопутный выход в Персидский залив. Участие Казахстана в китайском проекте Шелкового пути увеличит объемы транзитных перевозок.

Необходимо проведение регулярного изучения грузопотока, на который может рассчитывать Казахстан. Целесообразно в этом случае выстраивать транзитную политику по двум основным направлениям:

1. Стабилизация и наращивание транзитных грузопотоков, уже транспортируемых через территорию Казахстана.

2. Оценка потенциального транзита через территорию Казахстана и выработка мер по его привлечению.

В первом направлении основной задачей является обеспечение условий (экономических и политических) для дополнительного устойчивого притока на казахстанские маршруты транзитных грузов тех стран, которые уже в настоящее время осуществляют транспортировку своих грузов через Казахстан или использовали эти маршруты в прошлом, а также наиболее тяготеющих к казахстанским маршрутам грузов.

В этом контексте в настоящее время Казахстан может реально проводить мероприятия, направленные на обеспечение устойчивого притока на свои транспортные магистрали в основном грузов России, Китая и четырех центральноазиатских республик (Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан). Эти потоки могут быть достаточно стабильными в силу определенных географических причин.

Таким образом, разработка и реализация мероприятий в комплексе по данным направлениям должны способствовать выстраиванию последовательной политики по развитию транспортного транзитного потенциала во внешней сфере.

### Заключение

В настоящее время в республике создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах страны. Задачи предстоящего этапа развития транспортной отрасли Казахстана предусматривают повышение эффективности деятельности, новое строительство объектов транспортной инфраструктуры, модернизацию действующей инфраструктуры, ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек, повышение безопасности и устойчивости деятельности отрасли, а также доступности транспортных услуг для населения.

### Литература

- 1 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития: научное издание / КИСИ при Президенте РК. – Алматы: [КИСИ при Президенте РК], 2011. – 214 с.
- 2 Аманбаев А.А. Экономика предприятия: учебное пособие. – Алматы, 2012. – 431 с.
- 3 Данные Комитета по статистике Казахстана // stat.gov.kz
- 4 Отраслевой обзор по транспортным услугам за 2015 г.// www.kazninvest.kz/ images/Отраслевой обзор\_транспорт\_2015.pdf
- 5 Мырзахметова А.М. Транзитный потенциал Казахстана в рамках ЕАЭС// Вестник КазНУ. Серия международные отношения и международное право. – № 3 (71). – 2016. – С. 123-127.

### References

- 1 Mozharova V.V. Transport v Kazahstane: sovremennaja situacija, problemy i perspektivy razvitija: nauchnoe izdanie / KISI pri Prezidente RK. – Almaty: [KISI pri Prezidente RK], 2011. – 214 s.
- 2 Amanbaev A.A. Jekonomika predprijatija: uchebnoe posobie. – Almaty, 2012. – 431 s.
- 3 Dannye Komiteta po statistike Kazahstana // stat.gov.kz
- 4 Otrasevoj obzor po transportnym uslugam za 2015 g.// www.kazninvest.kz/ images/Otrasevoj obzor\_transport\_2015.pdf
- 5 Myrzahmetova A.M. Tranzitnyj potencial Kazahstana v ramkah EAJeS// Vestnik KazNU. Serija mezhdunarodnye otnoshenija i mezhdunarodnoe pravo. – № 3 (71). – 2016. – S. 123-127.