

Нурғалиева Г.К.  
**Перспективы развития  
железнодорожных  
транспортных перевозок РК  
в рамках стратегии  
«Нурлы жол»**

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-логистической инфраструктуры, хабы, транзитные перевозки.

Nurgaliyeva G.K.  
**Prospects of development of  
railway transportation in the  
Republic of Kazakhstan in the  
framework of the strategy «Nurly  
Jol»**

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.Қ.  
**«Нурлы жол» стратегиясы  
аясында ҚР Теміржол  
тасымалының даму  
перспективалары**

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 қабілетті 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.

**ПЕРСПЕКТИВЫ  
РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК РК  
В РАМКАХ СТРАТЕГИИ  
«НУРЛЫ ЖОЛ»**

Лидер Нации Нурсултан Назарбаев 11 ноября 2014 года на политсовете партии «Нур Отан» обратился с Посланием народу Казахстана «Нурлы 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. Основной акцент 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 которым организованы демонстрационные контейнерные поезда: Урумчи – Гамбург, Шеньчжень – Пар-

дубице, 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), 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 размере 1,5 млрд. тенге.

По расчетам Министерства транспорта и коммуникаций РК, АО «НК «Казахстан 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, обраще-

нию 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. – 3 июля 2009. – С. 12.
- 5 Критерий – добавленная стоимость // Казахстанская правда. – № 180. – 28 июля 2009. – С. 2.
- 6 Началось строительство железнодорожной линии Коргас-Жетыген // Панорама. – № 30. – 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. – 3 ijulja 2009. – S. 12.
- 5 Kriterij – dobavlenaja stoimost' // Kazahstanskaja pravda. – № 180. – 28 ijulja 2009. – S. 2.
- 6 Nachalos' stroitel'stvo zheleznodorozhnoj linii Korgas-Zhetygen // Panorama. – № 30. – 7 avgusta 2009. – S. 6.

