

Г.А. Шакирова<sup>1</sup>, А.Ә. Аманкелді<sup>2</sup>, С. Ш. Лапбаева<sup>3</sup>, М.Б. Омаркулова<sup>4</sup>, А.Р. Андосова<sup>5</sup>

<sup>1</sup>Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды, Қазақстан;

<sup>2,4</sup>Қазақ ұлттық аграрлық зерттеу университеті, Алматы, Қазақстан;

<sup>3</sup>Қайнар академиясы, Алматы, Қазақстан;

<sup>5</sup>Еуразия технологиялық университеті, Алматы, Қазақстан

<sup>1</sup>gulia72.kargu@mail.ru, <sup>2</sup>aigul.amankeldy@mail.ru, <sup>3</sup>sanim80@mail.ru,

<sup>4</sup>meruert.omarkulova@kaznaru.edu.kz, <sup>5</sup>andossova.a@mail.ru

<sup>1</sup><https://orcid.org/0000-0002-1541-4594>, <sup>2</sup><https://orcid.org/0000-0003-0182-3984>, <sup>3</sup><https://orcid.org/0000-0003-2048-2265>, <sup>4</sup><https://orcid.org/0000-0002-4527-4537>, <sup>5</sup><https://orcid.org/0000-0002-7154-668X>

### Қазақстан Республикасында халықаралық теміржол тасымалдарын ұйымдастырудың мәселелері мен жетілдіру болашағы

#### Аңдатпа:

**Мақсаты:** Мақаланың мақсаты — Халықаралық теміржол тасымалын ұйымдастырудың мәнін және рөлін белгілеу, оны жетілдіру жолдарын анықтау. Мақсатқа жету үшін келесі міндеттер қойылды және шешілді: көлік жүйесінің халықаралық тасымалды жетілдірудегі орны мен рөлі; Қазақстан Республикасындағы халықаралық теміржол тасымалын ұйымдастыруды зерттеу және тиімділігін бағалау; «Қазақстан темір жолы» ҰК ЖАҚ жүзеге асыратын Қазақстан Республикасындағы халықаралық тасымалдаулардың көрсеткіштерін талдау; сыртқы экономикалық қызметте көліктік қолдауды жетілдіру мақсатында көліктік индустрияны дамытудың негізгі ба-сымдықтарын айқындау.

**Әдісі:** Әдіснамалық негізді экономика классиктерінің негізгі теориялары, Қазақстан Республикасында халықаралық теміржол тасымалын ұйымдастыру мәселелері бойынша шетелдік және отандық ғалымдар мен мамандардың жұмыстары, сондай-ақ әдебиеттерді жүйелі талдау, құжаттарды контенттік талдау, сарапшылармен сұхбат, синтетикалық талдау әдісі және салыстырмалы талдау құрайды.

**Қорытынды:** Қазақстанның темір жол секторын дамыту стратегиясы сауданың қолайлы жағдайларын ұсынатын халықаралық темір жол көлік жүйесін көздейді. 2030 жылға қарай бұл жүйені бүкіл аймақта жылдам, тиімді, қол жетімді және пайдалану оңай болады. Осы мақсатқа жету үшін негізгі міндеттер теміржол және мультимодальды инфрақұрылымды жетілдіру, теміржол қызметін коммерцияландыру және реформалау болып табылады. Осы үш компонентті коммерцияландыру реформалары мен саясатының кешенді пакетіне біріктіру теміржол көлігін тартымды етуге және оның жалпы көлік желісіндегі үлесін арттыруға бағытталған.

**Тұжырымдама:** Қазақстанның дамуы үшін аса маңызды мәселе, Қазақстанның Еуропа мен Азияны жалғайтын жерүсті халықаралық дәліздеріне белсенді қатысуы. Бұл тек қана, өнімдерді халықаралық нарықтарға тиімді жеткізу емес, сонымен қатар транзиттік тасымалдаудан түсетін төлемдердің ел пайдасына түсетіндігінде. Көлік инфрақұрылымы — индустриялық экономика мен қоғамның тамырына қан жүгіртетін жүйе. Сапалы заманауи магистральдарсыз дамыған ел болмайды. Теміржол көлігі — республиканың көлік кешеніндегі маңызды қатынас құралы, көлік инфрақұрылымындағы басты буын. Қазақстанның географиялық жағдайы, оның ұлан-байтақ аумақты алып жатуы, өндірістің шикізаттық құрылымы, өндіргіш күштердің орналасуы, автожол инфрақұрылымының жеткілікті дамымағандығы себепті темір жол көлігінің ел экономикасындағы рөлі айрықша маңызды.

**Кілт сөздер:** халықаралық теміржол, механизм, халықаралық сауда, экономикалық өсу, транзит, тиеу, индустрия, инфрақұрылым жобалау, қарқынды өсу.

#### Кіріспе

Қазақстанның Еуропа мен Азияны жалғайтын жерүсті халықаралық дәліздеріне белсенді қатысуы экономикалық дамуға септігін тигізеді. Бұл тек қана, өнімдерді халықаралық нарықтарға тиімді жеткізу емес, сонымен қатар транзиттік тасымалдаудан түсетін төлемдердің ел пайдасына түсетіндігінде. Жалпы, құрлықтағы халықаралық дәліздерге белсенді қатысу көлік-логистикалық инфрақұрылымды дамытудағы және елдің экономикалық әлеуетін арттырудағы маңызды қадам болып табылады. Негізгі автожолдардың жобаларын іске асыру, елдің шығысында логистикалық хабтар және батыста теңіз инфрақұрылымын құру, сондай-ақ басқа елдердің порттарында терминалдык қуаттарды салу немесе жалға алу мәселесін пысықтау тауар айналымы мен экспорт көлемін ұлғайтуға, сондай-ақ әріптес елдермен неғұрлым тығыз экономикалық байланыстар орнатуға ықпал ететін болады.

\* Хат-хабарларға арналған автор. E-mail: [gulia72.kargu@mail.ru](mailto:gulia72.kargu@mail.ru)

Көлік инфрақұрылымын дамытудың мемлекеттік бағдарламасы шеңберінде теміржол көлігін дамытуға инвестицияларды ұлғайту туралы шешім қабылданды. Қазақстан темір жол инфрақұрылымын жаңғыртуға және дамытуға бағытталған жобаларды іске асыру үшін түрлі көздерден, оның ішінде халықаралық қорлар мен кредиттік ұйымдардан инвестициялар тартуды жоспарлап отыр. Бағдарламаны іске асыру барысында жаңа теміржол желілерін салу, қолданыстағы инфрақұрылымды жаңғырту және жетілдіру, сондай-ақ жаңа технологиялар мен инновациялық шешімдерді енгізу көзделген.

Сонымен қатар, Қазақстан теміржол көлігі саласындағы халықаралық ынтымақтастықты белсенді дамытуда. Елде халықаралық теміржол дәліздері жұмыс істейді, олар жаһандық көлік жүйесінің маңызды буыны болып табылады. Қазақстан көлік инфрақұрылымы мен көлік логистикасын дамыту саласында басқа мемлекеттермен және халықаралық ұйымдармен белсенді ынтымақтасады.

Жалпы, Қазақстанда теміржол көлігін дамыту елдің экономикалық дамуы үшін үлкен маңызға ие. Көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаны іске асыру транзиттік әлеуетті қамтамасыз етуге және ел ішінде экономикалық өсуді ынталандыруға қабілетті заманауи және тиімді көлік жүйесін құруға мүмкіндік береді.

Сондай-ақ, көлік қызметтерін ұйымдастыру және тарифтерді белгілеу кезінде экологиялық аспектілерді ескеру қажет. Тарифтерді реттеу көлік саласының тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыруға ықпал ететін, сондай-ақ қызметтерді тұтынушылардың барынша қанағаттануын қамтамасыз ететін ашық және объективті критерийлер негізінде жүзеге асырылуға тиіс.

Осылайша, нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру, магистральдық теміржол қызметтеріне тарифтерді белгілеудің нақты әдістемесін әзірлеу, көрсетілетін қызметтердің сапасын бақылау, экологиялық аспектілерді ескеру және объективті критерийлер негізінде тарифтерді реттеуді қамтамасыз ету қажет.

Сонымен қатар, жүк тасымалының тиімділігін арттыру үшін заманауи технологиялар мен жабдықтарды пайдалануға назар аудару керек. Бұған жүк тасымалдарын жоспарлау және қадағалау процестерін автоматтандыру, GPS-мониторинг және Телематика жүйелерін енгізу, жүктерді тасымалдауға дайындау сапасын жақсарту, жылжымалы құрамның қауіпсіздігі мен жарамдылығын қамтамасыз ету кіреді.

Демек мультимодальды тасымалдауды дамыту, яғни жөнелтушіден алушыға дейін жүктерді жеткізу үшін әртүрлі көлік түрлерін (автомобильдер, теміржол көлігі, әуе көлігі және т.б.) пайдалану маңызды фактор болып табылады. Бұл жеткізу уақытын қысқартады және қызмет сапасын жақсартады.

Осылайша, жүк тасымалын ұйымдастырудың тиімділігі кешенді тәсілді және заманауи технологиялар мен әдістерді қолдануды талап ететін маңызды міндет болып табылады. Бұл ел экономикасын дамыту және халықтың өмірін жақсарту үшін өте маңызды.

### **Әдебиеттерге шолу**

Латвиялық және үнділік ғалымдар Нора Денисова мен Роберт Борн агроөнеркәсіптік секторды одан әрі дамытудың кешенді инновациялық моделін құру мақсатында ауыл шаруашылығы өндірісінің проблемалары мен перспективаларына және оның Қазақстан Республикасындағы теміржолдарға ықпалына талдау жүргізді (Denissova, N. *et. al.* 2021). Инновациялық технологияларды қолдану және мемлекеттік ақпараттық жүйелермен байланыс орнату контекстінде мемлекеттің агроөнеркәсіптік кешенін одан әрі дамытудың ұйымдастырушылық моделі ұсынылды.

Қазақстандық ғалымдар Қазақстан Республикасында жоғары жылдамдықты қозғалысты жүзеге асыру үшін теміржол көлігі инфрақұрылымын дамыту мәселелері мен перспективаларын қарастырды. Осылайша, Қазақстанда жоғары жылдамдықты қозғалыс үшін инфрақұрылымды дамыту оның экономикалық дамуын ғана емес, сонымен қатар оның әлеуметтік жағдайын жақсартады, халықтың ұтқырлығын арттырады, өсуге ықпал етеді, елдің халықаралық беделі және оны жаһандық экономикалық процестерге толық интеграцияланған мемлекет ретінде танылуы (Vakhitova, L., *et. al.* 2019).

Басқа қазақстандық ғалымдар Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің мәні мен маңыздылығын зерттеген, елдің көлік жүйесінің жай-күйі, транзиттік әлеуетті пайдалану үшін алғышарттар, транзиттің тиімділігін арттыру үшін жүзеге асырылатын ірі жобалар ұсынылады, теміржол көлігінің даму тенденциялары, көлік-логистикалық инфрақұрылымды жетілдіру туралы негізгі бағыттар қаралады. ЕАЭО шеңберінде мынадай факторлар Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін толық пайдалануға ықпал ететін болады: көлік шығындарын азайту, Одақтың барлық елдерінің транзиттік мүмкіндіктерін біріздендіру, көлік рәсімдерін бюрократизациялау, логистикалық базаны дамы-

ту, балтықтағы ресейлік құбырлар мен порттарға тең қол жеткізу мүмкіндігі (Baimukhamedova, A.M., *et. al.* 2021).

Марат Сәрсенбаев, Данияр Сәрсембаев және басқалар көліктің барлық түрлері мен олардың көлік қызметтерінің сапасы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша халықаралық көлік құқығы мен ұлттық (қазақстандық) құқықтың сәйкестігін талдады. Мақалада шығарылатын көлік құралдарының сапасы, сенімділігі мен қауіпсіздігі қағидаттарын іске асыру қажеттілігі туралы, сондай-ақ оларды пайдалану кезінде болашақта әзірленуі және қабылдануы тиіс көлік қауіпсіздігі қағидаларын сақтау қажеттілігі туралы бірқатар жаңа халықаралық конвенциялар мен келісімдердің атаулары ұсынылған (Sarsembayev, M., *et. al.* 2020).

Пернебеков Сәкен және басқа да ғалымдар Шымкент қаласының жалпыға ортақ пайдаланылатын темір жол және автомобиль жолаушылар көлігін қарастырды (Pernebekov, S., *et. al.* 2020). Алайда, Шымкент көлік желісінің қазіргі нақты жағдайы қазіргі қалалық өмірдің өзекті талаптарына жауап бермейді. Сонымен қатар темір жол тасымалы мәселесін жеке шешуге келген жоқ.

Итальяндық ғалымдар перифериялық аймақтардағы демографиялық өзгерістер аймақтық қоғамдық көлік жүйелерін инновациялық стратегияларды қабылдауға мәжбүр етеді деп санайды. Тасымалдаудың болашағына келетін болсақ, саясаттың барлық деңгейлері күтілетін тенденциялардан туындайтын мәселелерді ескеріп, саяхатшылардың болашақ қажеттіліктерін қанағаттандыру және тұрақтылықты қамтамасыз ету үшін технологияның пайдаланылмаған әлеуетін пайдалануы керек (Poggi, S., *et. al.* 2020). Яғни, олар елдерге теміржол тасымалына инновациялық технологияларды енгізуді ұсынады.

Украиналық ғалымдар теміржол көлігіндегі жаңалықтарды жаһанданумен және Ресей Федерациясының Украина аумағындағы әскери агрессиясымен байланыстыруды қарастыруда, сондай-ақ теңіз порттарын бұғаттау теміржол көлігі саласын айтарлықтай өзгертті (Sirko, R., *et. al.* 2022). Олардың зерттеу мақсаттарына сүйене отырып, қазіргі жағдайда теміржол тасымалын жетілдіру перспективалары зерттелді және теміржол қатынасына байланысты проблемалық мәселелер мен сын-кәтерлерді қарастыру Украинадағы теміржол саласының қазіргі жағдайына талдау жасалды.

Американдық ғалымдар интермодальды жүк тасымалына жол кептелісі, экологиялық мәселелер және жол қауіпсіздігі мәселелеріне байланысты көбірек көңіл бөлінеді деп санайды (Caris, A., *et. al.* 2008). Жеткізу тізбегіндегі жылдамдық пен икемділіктің стратегиялық маңыздылығын мойындаудың артуы фирмаларды дәстүрлі логистикалық қызметтерді қайта қарауға мәжбүр етеді. Нәтижесінде интермодальды жүк тасымалы мәселелеріне ғылыми қызығушылық артып келеді.

Грузин ғалымдары аймақтық даму акторы ретінде және транзиттік хаб ретінде транзиттік әлеуетті талқылады (Abuselidze, G. *et. al.* 2021). Жаһандық экономика жағдайында транзиттік әлеуетті тиімді пайдалану табысқа жетуге кепілдік береді. Мақала Грузияның транзиттік мүмкіндіктерінің әлеуетін зерттеуге және талдауға және олардың елдің қаржылық-экономикалық дамуына әсерін анықтауға бағытталған.

Қытай ғалымдарының зерттеуі энергетиканың қазіргі дамуы Қытайда кең консенсус қалыптастырғанын және Қытайдың ұлттық сананың жалпы дамуына айналғанын көрсетті (Meng, X., *et. al.* 2021). Сондықтан болашақ даму үшін кейбір саяси ұсыныстар ұсынылды, мысалы, жоғарғы деңгейдегі дизайнды күшейту, пилоттық демонстрацияларды күшейту, теміржол тасымалының бүкіл тізбегін ілгерілету және көлік саласындағы сутегі мен отын ұяшықтарындағы көлік құралдарының құнын төмендету.

### ***Зерттеу әдістері***

Зерттеу барысында талдаудың, синтездің, жинақтаудың және ғылыми абстракцияның оң, нормативтік, салыстырмалы және жүйелі әдістері, сондай-ақ математикалық және статистикалық әдістер кешені қолданылды: деректерді ұсынудың кестелік және графикалық әдістері, абсолютті, салыстырмалы және орташа мәндерді талдау әдістері, динамикалық қатарларды талдау, құрылымдық талдау, корреляциялық талдау, индекстік әдіс. Осы зерттеу құралдарының арқасында қарастырылып отырған проблема Қазақстанда болып жатқан нақты әлеуметтік-экономикалық жағдайлар мен процестерге қатысты жан-жақты талданады.

### ***Нәтижелер және талқылау***

Әлемнің бірнеше елдерінде және Қазақстанда да көлік саласы маңызды рөл атқарады. Республика бірнеше географиялық ерекшеліктердің жиынтығымен сипатталады: халықтың салыстырмалы тө-

мен тығыздығы, табиғи ресурстар, экономикалық қызмет көрсету орталықтары өте шашыраңқы және сыртқы нарықтардың қашықтығы.

Қазақстанның экономикасы кез келген мемлекеттің экономикасына қарағанда көлік саласының жұмысына тәуелді. Бұл астық және көмір секілді маңызды экспорттық тауарлардың жалпы құнының 50 %-на дейін тасымалдаудың бағасы болып табылады.

Отандық көлік кешенінің әлемдік нарықта бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету және республика аумағы арқылы сауда ағындарын арттыру «Қазақстан-2030» Стратегиясы мемлекеттің экономикалық дамуының ұзақ мерзімді басымдықтарының бірі ретінде қарастырылады.

Экономиканы жаһандандыру және сыртқы экономикалық байланыстарды дамытудың ілеспе процестері экспорттық-импорттық және транзиттік ағындарды дамыту мен қайта бөлудің жаңа тәсілін талап етеді, сондай-ақ көліктің сыртқы экономикалық қызметі жайлы таңдалған зерттеу тақырыптарының өзектілігін анықтайды.

Қазіргі уақытта Қазақстан экономикасының тиімділігіне әсер ететін сыртқы және ішкі сауда көлікпен тығыз байланысты, сондай-ақ жүк тасымалының құны мен сапасына байланысты болады.

Көлік саласының дамуы республиканың экспорттық және импорттық қуаттарын іске асыруға және әлемдік өндірісте оның орнын анықтауға, сондай-ақ халықаралық еңбек бөлінісінің артықшылықтарын пайдалануға мүмкіндік береді.

Көліктік фактор — көліктік процестерге қатысушылардың мақсатты қызметін көрсететін көліктік қолдаудың жиынтық нәтижесі, оның ішінде сатушы және тұтынушы, сыртқы сауда тауарларын сатушылар мен сатып алушылар, көліктік кәсіпорындар, стивидорлық компаниялар, делдалдар және басқа да жеке тұлғалар мен ұйымдар; халықаралық тауар биржасында сатылатын тауарлардың құнының сандық құрамдас бөлігі, бұл көлік қызметтерінің сапасын көрсетеді.

Халықаралық көліктік операциялар халықаралық тасымалдау нарығында жүк тасымалдаушылармен сыртқы сауда жүк тасымалдау үшін қызмет көрсетуді қамтиды, ал көліктік қызмет көрсету бағалары және оларды ұсынуға арналған басқа жағдайлар кейбір жағдайларда мүдделі тараптар арасындағы келіссөздер тақырыбы болып табылады, ал басқаларын тасымалдаушылардың өздері белгілейді (Nævestad, T.O., *et. al.* 2018). Төтенше экономикалық қызметтегі көлік операциялары: көршілес елде тасымалдау аяқталғанға қарай шекара тәртібіне, көліктің түрі мен технологиялық жүйеге байланысты кезеңділікпен, қатысушылардың құрамына қарай, орынға байланысты тауарлардың көлік сипаттамаларына байланысты көлік операциялары нысанына қарай көлік түріне қарай жіктеледі.

Көлік операциялары көлік процесіне қатысатын тараптар орындауға міндетті ережелермен реттеледі, соның ішінде құқықтық, мүліктік, өндірістік қатынастар жүйесі (Lee, P. T. W. *et. al.* 2018). Олар жүктерді тасымалдаудың барлық түрлерімен, тараптардың мүдделеріне, тауарлардың қауіпсіздігі мен уақтылылығына қатысты құқықтары мен міндеттері бойынша тасымалдауға қолданылады.

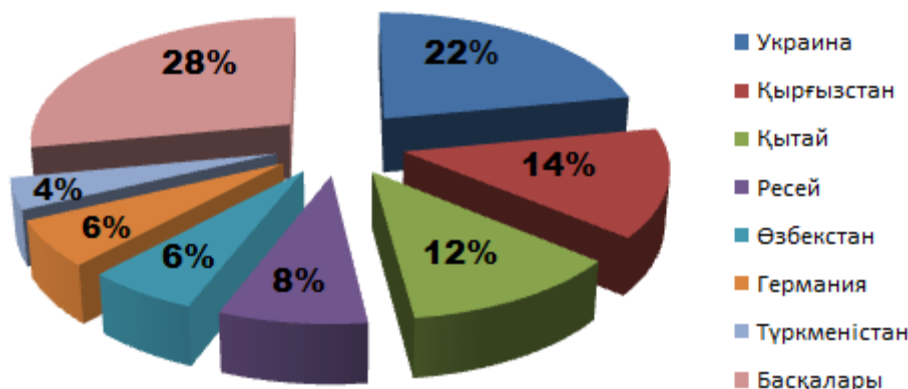
Қазақстан Республикасының теміржол желісі теміржол арасында ұзындық, техникалық жабдықтау және тасымалдау жұмыстары бойынша үшінші орында ТМД желілері жаңа егеменді мемлекеттің құзырына жатады.

«Қазақстан темір жолы» ҰҚАҚ 18 000 (18434,8) км-дан астам активтер, оның ішінде шамамен 13600 (13 614,1) км пайдаланылады, 4700 (4 6982) км қос жолды (35 % жол), 3700 (3725,4) км (28 %) электрлендірілді.

2022 жылғы 10 айда транзиттік жүктерді тасымалдау көлемі 4 616 мың тоннаны құрады, бұл 2,8 % немесе 125,3 мың тонна; өткен жылдың сәйкес кезеңіндегі көлік қозғалысының көлемінен асып кетті. Жүк айналымы 2,6 %-ға артып, 7055 млн тонна/км құрады. Осы операциялардан түскен кірістер 180,4 млн швейцар франк құрады, бұл өткен жылдың ұқсас көрсеткішінен 8,4 % артық.

Транзиттік жүк ағындарын қалыптастырудың негізгі елдері:

- A) Украина — 7 367 мың тонна (алюминий);
- B) Қырғызстан — 231 мың тонна (мұнай өнімдері, мақта, тас гипс);
- C) Қытай — 7 206 мың тонна;
- D) Ресей — 142 мың тонна (прокат қара металдар, тыңайтқыштар);
- E) Өзбекстан — 103 мың тонна (мақта, мұнай өнімдері, көкөністер және жемістер);
- F) Германия — 7 100 мың тонна (қант және кондитерлік өнімдер);
- G) Түрікменстан — 69 мың тонна (мақта) (1-сурет).



1-сурет. Транзиттік жүк ағынының географиялық құрылымы

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

Транзиттік жүк тасымалдауларының негізгі елдері:

А) Ресей — 88 мың тонна (алюминий, мақта, мұнай өнімдері, темекі өнімдері);

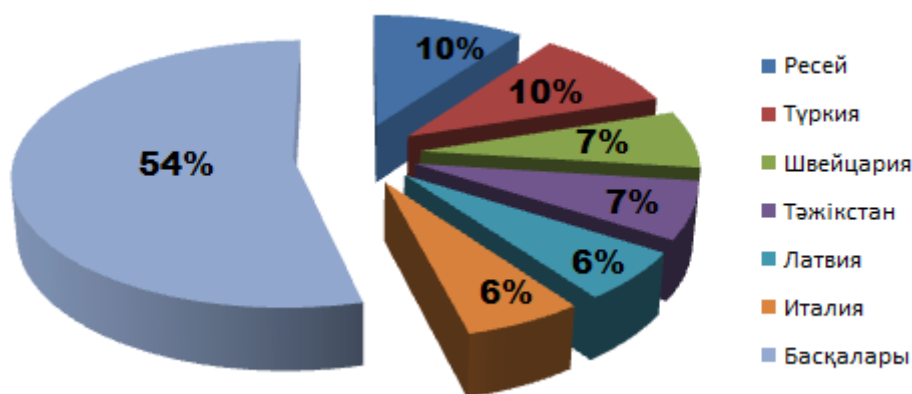
В) Түркия — 86 мың тонна (ағаш, қант және кондитерлік өнімдер, минералды көмір, қара металдар илеу, борды ангидрид);

С) Швейцария — 63 мың тонна (бор ангидридi, қант және кондитерлік өнімдер өнімдер, мұнай өнімдері, ағаш);

Д) Тәжікстан — 760 мың тонна (мұнай өнімдері, тыңайтқыштар, қант және т.б. кондитерлік өнімдер);

Е) Латвия — 50 мың тонна (темір, болат және олардан жасалған өнімдер, тыңайтқыштар, мұнай өнімдері);

Ғ) Италия — 747 мың тонна (темір, болат және одан жасалған бұйымдар, тыңайтқыштар, мұнай өнімдері) (2-сурет).



2-сурет. Транзиттік елдердің тағайындалған географиялық құрылымы

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

Қазақстан транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайту бойынша бірнеше негізгі шараларды белгіледі. Біріншіден, Қытай, Ресей, Өзбекстан, Қырғызстан, Түрікменстан, Беларусь және басқа елдердің тиісті құзыретті органдарымен үйлестіруді және тиімді жұмысты жақсарту қажет. Бұл теміржол көлігі орталығы және халықаралық теміржол одағы сияқты комиссиялар арқылы тауарларды кедендік тасымалдаудың бірыңғай түрін ілгерілетуді қамтиды. Сонымен қатар, теміржолдағы технологиялық операциялар кезінде кедендік тексерулерді, шекаралық бақылауды және бақылаудың басқа түрлерін үйлестіруді жақсарту қажет.

Екіншіден, теңіз көлігімен салыстырғанда теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін Қытай–Қазақстан–Орталық Азия–Кавказ–Еуропа және Қытай–Қазақстан–Ресей–Еуропа сияқты

Оңтүстік-Шығыс Азия және Еуропа бағыттары бойынша жүктерді тасымалдауға арналған тарифтер туралы бірыңғай келісім жасасу қажет. Тарифтердің деңгейлері экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдар көлемін айқындау кезінде шешуші мәнге ие.

Осы шараларды іске асыра отырып, Қазақстан транзиттік тасымалдардың неғұрлым жоғары көлемін қолдау үшін өзінің теміржол көлік жүйесінің өткізу қабілетін арттыра алады. Бұл ел экономикасына айтарлықтай әсер етеді, өсу мен дамуға ықпал етеді және оның әлемдік нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

Қазақстан Республикасының темір жолдары арқылы экспорттық-импорттық және транзиттік жүктерді тасымалдау 1993 жылғы 17 ақпандағы Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің теміржол әкімшіліктерінің тарифтік келісіміне сәйкес жүзеге асырылады. Тарифтік келісім Келісімнің барлық тараптарының мүдделерін сақтай отырып, халықаралық тасымалдарда теміржолмен жүктерді тасымалдаудың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ететін бірыңғай тарифтік кеңістікті сақтауға бағытталған.

Достастыққа кіретін мемлекеттердің әрқайсысының теміржол желісі арқылы тауарларды тасымалдауға арналған тарифтік саясат және тарифтер деңгейі тауардың тікелей тасымалдаушыларымен анықталады (Chislov O., *et. al.* 2020). Тарифтік саясат мәселелерін үйлестіру және белгілі бір салаларда тауарларды тасымалдау тарифтерінің деңгейін белгілеу бойынша ұсыныстар әзірлеу, сондай-ақ, жылына кемінде бір рет тасымалдаушылардың тарифтік конференциясы ұйымдастырылады.

Қазақстанның транзиттік саясаты елді Еуразиядағы ірі транзиттік торап ретінде ілгерілетуге бағытталған, бұл Ұлттық экономика мен көлік секторының дамуына ықпал ететін болады. Негізгі мақсат — елдің көлік артерияларына көбірек жүк ағындарын тарту, тасымалдау тиімділігін арттыру және көлік шығындарын азайту. Осы мақсатқа жету үшін Үкімет жүк жөнелтушілер мен логистикалық қызметтерді жеткізушілер үшін қолайлы жағдайлар жасауға, сондай-ақ тасымалдау үшін заманауи инфрақұрылымды, жабдықтар мен технологияларды қамтамасыз етуге ұмтылады. Транзиттік саясат сонымен қатар көлік секторында халықаралық әріптестік пен ынтымақтастықты орнатуға, Қазақстанның транзиттік әлеуетін ілгерілетуге және жаһандық көлік жүйесінде елдің танылуын арттыруға бағытталған.

Дәліз көмірсутектер мен олардың туындыларын тасымалдау үшін үлкен әлеуетке ие. Сонымен қатар, Батыс дәлізі Батыс Еуропадан Орталық Азия мен Қытайға дейінгі тауарлар үшін маңызды транзиттік бағыт болып табылады. «Бір белдеу, бір жол» бастамасының бөлігі болып табылатын Батыс Еуропа-Батыс Қытай дәлізінің жобасын іске асыру да осы дәліздің дамуына ықпал етеді. Батыс дәлізі екі жолды электрлендірілген желі мен автоматтандырылған жүйелерді қоса алғанда, заманауи инфрақұрылыммен жабдықталған. Алайда, дәліздің өткізу қабілеті қазіргі уақытта толық көлемде пайдаланылмайды және транзиттік тасымалдау көлемін ұлғайту және аймаққа көбірек жүк ағындарын тарту қажеттілігі туындайды. Қазақстанның транзиттік саясаты барлық үш негізгі дәліздің дамуын ынталандыруға және тауарлардың ел аумағы арқылы транзиті үшін қолайлы жағдайлар жасауға бағытталған.

Транзиттік саясаттың мақсаттарына қол жеткізу және көлік секторының дамуына жәрдемдесу үшін Қазақстан Халықаралық ынтымақтастық пен әріптестікке белсенді ұмтылады. Ел жер үсті көлігі саласындағы құқықтық және ұйымдастырушылық қатынастарды реттейтін БҰҰ ЕЭК қамқорлығымен көптеген конвенциялар мен келісімдерге қол қойды. Қазақстан сондай-ақ өз темір жолдарын техникалық жарақтандыруды жақсартуға, оларды әлемдік стандарттарға жақындатуға және транзиттік әлеуетті күшейту үшін жылжымалы құрамды жинақтау деңгейін арттыруға ұмтылады.

Сонымен қатар, Қазақстан көлік секторына инвестицияларды белсенді түрде тартуда. «Қазақстан темір жолы» Ұлттық теміржол компаниясы мен «Қазақавтожол» РМК қазірдің өзінде ішкі нарықта миллиондаған долларлық облигацияларды орналастырды және «Қазақтелеком» АҚ да солай істеуді жоспарлап отыр. Бұл инвестициялар Қазақстандағы көлік инфрақұрылымын дамытуға және жаңғыртуға ықпал ететін болады.

Сонымен қатар, Қазақстандағы барлық көлік жүйесінің және әртүрлі көлік түрлерінің ғылыми-техникалық әлеуетін қалпына келтіру маңызды. Көлік жүйесінің міндеттерін шешу бойынша жұмысты үйлестіру де өте маңызды. Кең халықаралық ынтымақтастық Қазақстандағы көлік түрлерінің өзара іс-қимылын кешенді дамыту және нормативтік-құқықтық қамтамасыз ету мәселелерін шешуде жетекші рөл атқара алады.

Тұтастай алғанда, Қазақстанның транзиттік саясаты елді Еуразиядағы ірі транзиттік торап ретінде ілгерілетуге және елдің көлік артерияларына көбірек жүк ағындарын тартуға бағытталған. Осы

мақсаттарға жету үшін Үкімет халықаралық серіктестіктерді белсенді түрде іздейді, инвестициялар тартады және өзінің теміржолдары мен автомобиль жолдарын техникалық жабдықтауды жетілдіреді.

Республиканың көлігіндегі құрылымдық өзгерістер, тарифтік және салықтық саясатты жетілдіру, республиканың аумағы арқылы халықаралық транзит тауарларын транзиттеу үшін ең қолайлы ұлттық режим жасайтын нормативтік-құқықтық базаны дамытумен қатар жүруі тиіс. Осы мақсатта транзит жобаларын ұлттық басымдыққа айналдыру қажет (республиканың ішкі қажеттіліктерін қамтамасыз етуді есепке ала отырып) (1-кесте).

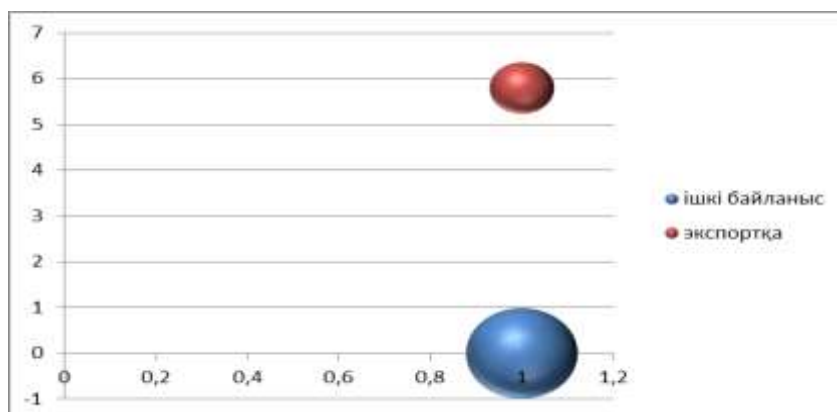
1-кесте. 2022 жылы теміржол көлігімен тасымалданған астық пен ұн үлесі

Тасымалданған тауар түрі	Барлығы	Ішкі байланысқа	экспортқа
астық	8,9 млн тонна	3,1 млн тонна	5,8 млн тонна
ұн	3,2 млн тонна	0,8 млн тонна	2,4 млн тонна

*Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған*

Көлік саласы, атап айтқанда теміржол саласы Қазақстандағы сыртқы сауда қызметін дамытудағы маңызды буын болып табылады. Осылайша, табысты дамудың кілті оның кеңеюінде жатыр. «Қазақстан темір жолы» Ұлттық теміржол компаниясының (ҚТЖ) деректері бойынша астық пен жартылай фабрикаттарды жөнелту 800 мың тоннаға ұлғайды.

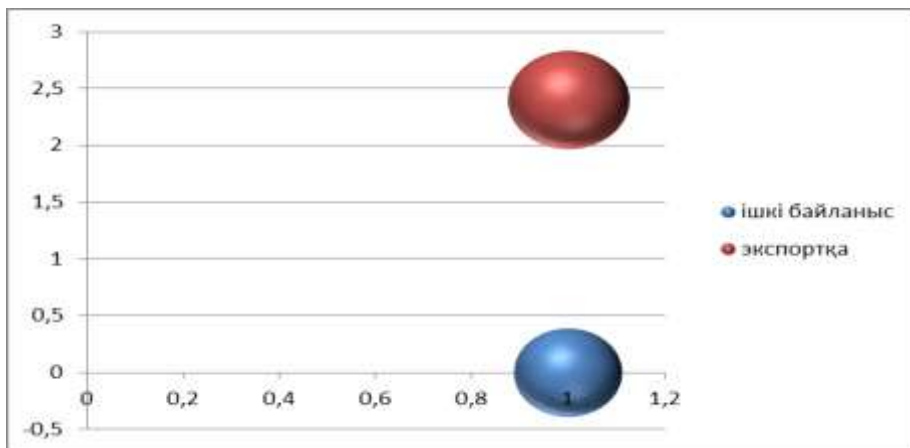
2022 жылдың 29 желтоқсанында компания баспасөз мәслихатын өткізіп, жаңа астықты тасымалдауды қамтамасыз ету жөніндегі күш-жігері туралы егжей-тегжейлі айтып берді. 2022 жылы ҚТЖ 8,9 миллион тонна астық тасымалдады, оның 3,1 миллион тоннасы ішкі байланысқа, ал 5,8 миллион тоннасы экспортқа жіберілді. Сонымен қатар тасымалдаушы 3,2 миллион тонна ұн тасымалдады, оның 0,8 миллионы ішкі байланысқа және 2,4 миллионы экспортқа арналған (3-сурет).



3-сурет. 2022 жылда тасымалданған астық үлесі

*Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған*

Астық бойынша 2022 жылы астықты тиеу және астықты өңдеу көлемі 13,5 млн тоннаны құрайды, бұл өткен жылғы деңгейден 6,3% жоғары. 2016 жылмен салыстырғанда 2022 жылы астық эквивалентінің өсімі 805 мың тоннаны құрады, оның ішінде экспортқа — 547 мың тонна (4-сурет).



4-сурет. 2022 жылда тасымалданған ұн үлесі

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

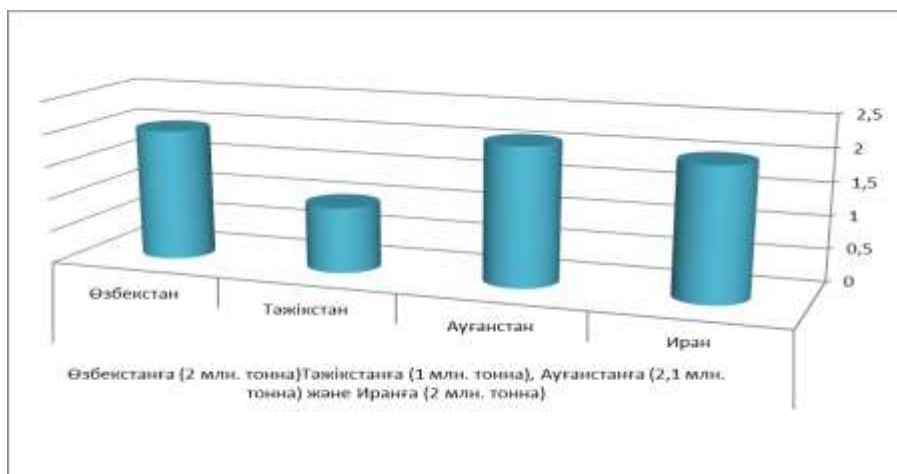
Өзбекстан, Тәжікстан, Ауғанстан және Иранды қоса алғанда, қазақстандық астық пен ұнды өткізудің қалыптасқан нарықтары 2022 жылы сақталды. Бұл елдер қазақстандық ауыл шаруашылығы өнімдерінің үлкен көлемін импорттауды жалғастыруда, бұл ретте 2-кестеде және 4-суретте көрсетілгендей Өзбекстан (2 млн тонна), одан кейін Ауғанстан (2,1 млн тонна), Тәжікстан (1 млн тонна) және Иран (2 млн тонна) ірі импорттаушы болып табылады.

2-кесте. 2022 жылы Қазақстандық астық пен ұнның Орта Азия мемлекеттеріне тасымалданған көлемі

Мемлекеттер	Өзбекстан	Тәжікстан	Ауғанстан	Иран
Тауар көлемі	2 млн тонна	1 млн тонна	2,1 млн тонна	2 млн тонна

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

Деректерге сәйкес, бұл елдерге астық эквивалентін тасымалдау көлемі 364 мың тоннаға ұлғайды, бұл ретте тасымалдау Өзбекстанға 7 %-ға, Иранға 26 %-ға және Ауғанстанға 6 %-ға ұлғайды. Тасымалдау көлемінің негізгі өсуі осы жылдың қараша және желтоқсан айларында болды (5-сурет).



5-сурет. 2022 жылғы Қазақстандық астық пен ұн тасымалдануы

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

Бұдан басқа, арпа тасымалының 63%-ға (324 мың тонна) ұлғаюымен және Орталық Азия нарықтарына қайта бағдарлануына байланысты бидай тасымалының 185 мың тоннаға төмендеуімен астық дақылдарының тасымалданатын номенклатурасында Иранға қарай ығысу орын алды. Осы маусымның басты сипаттамасы Ресейде және Украинада рекордтық астық өндірісі болды, бұл Қазақстанның астық нарығы мен тасымалына айтарлықтай әсер етті.

Бұл Ресейдегі астық тасымалдаушыларға сұраныстың артуы және көрші елдердегі бағаның өсуі шетелдік жеке операторлардың қазақстандық нарыққа келуіне әкелді. Сонымен қатар, Ресеймен шекаралас аумақтарда сатып алу бағасының айырмашылығына байланысты Қазақстанға астықтың едә-



үйр ағыны болды, ол кейіннен Орталық Азия елдеріне бағытталды. Бұл астық экспортына сұраныстың артуына әкелді, сонымен бірге Орталық Азия аймағының инфрақұрылымдық әлеуетін төмендетті.

Осылайша, Орталық Азия елдерінің инфрақұрылымының әлеуеті — Қазақстандық астық пен ұн тұтынушылары айына 600 мың тонна астық және 200 мың тонна ұн құрайды.

Бұл негізінен Ауғанстандағы жүк тасымалдау операцияларына байланысты, көбінесе қолмен жүзеге асырылады. Осылайша, Хайратон станциясы (Ауғанстан) тәулігіне тиіп жөнелтетін 7 000 тонна ұнның 3500 тоннасын ұн шығарады.

Алғашқы және соңғы операцияларда вагондардың ұзақ уақыт жұмыс істемейтіндігіне байланысты, автомобильдердің 40 %-дан астамы айналымнан тыс, дөңгелекті «қоймаларға» айналды. Осы себепті вагондарды жеткізу туралы өтініштерді толықтай орындау мүмкін емес.

Өзбекстанның саясатына байланысты астықтың артық жеткізілуі Орталық Азияның көлік инфрақұрылымына қысым көрсетуі мүмкін (Ghosh, A., 2020). Алайда, осы проблемаға қарамастан, теміржол саласы 2020 жылы жүктемесінің 97,6 миллион тоннаға артуына тап болды, бұл 2013 жылмен салыстырғанда 8,8%-ға өсті.

Жүктемесінің бұл өсуін 2020 жылы жүктемесінің базалық құнының төмендеуімен түсіндіруге болады. Сонымен қатар, мұнай, қатты көмір және құрылыс материалдарын тасымалдау көлемі едәуір өсті, бұл аймақтағы экономикалық өсімнің кеңеюін көрсетеді. Дегенмен, Орталық Азиядағы тұрақты және тиімді теміржол саласын қамтамасыз ету үшін нарық пен көлік қажеттіліктерін тұрақты бақылау өте маңызды.

1 сыныпты жүк тиеу — 4,8 млн тоннаға немесе 7,6%-ға, Class 2 жүк — 2,0 млн тоннаға немесе 8,9%-ға; 1,8 млн тонна жүк немесе 14, 0%.

Келесі жүктің топтары үшін 2016 жылғы деңгейге қатысты жүктің максималды өсуіне қол жеткізілді:

- мұнайға — 2,7 млн тонна немесе 10,8 %-ға;
- құрылыс жүк — 1,4 млн тонна немесе 11,2 %;
- көмір — 1,9 млн тонна немесе 3,9 % (6-сурет).



6-сурет. Тасымалданатын жүк көлемі

Ескерту - дерек көздері негізінде автор жасаған

Жүк тиеудің артуы әлеуетті жүк базасын пайдалану деңгейінің артуымен қамтамасыз етілді.

Факторлық сараптама көрсеткендей, теміржол желісі арқылы жүкті 2020 жылы 9,6 млн тоннаға дейін ұлғайтумен өндіріс көлемінің ұлғаюы нәтижесінде жүктемесінің артуы 9,7 млн тоннаны құрады.

Алдағы онжылдықта жалпы көлік жүйесі назарға пайдаланушылардың үміттерін отырып, қажеттіліктерін өзгертуге тез жауап керек. Өйткені көлік секторының тұрақты дамуы неғұрлым маңызды экономикалық қызмет ретінде, өсіп келе жатқан халық пен маңындағы орталық болып табылады.

Теміржол жүйесі қазірдің өзінде тіркелген қауіпсіздік факторларды назарға ала отырып, жалпы жол жүру уақыты, төмен шығарындылар, энергия тұтыну, қоршаған ортаны қорғау, бүкіл әлем бойынша жолаушылар мен жүктерді тасымалдау үшін шешімдерді ұсынды.

Әлемдік индустрияның болашағына назар аудара отырып, теміржол қызметтері секторы жаһандық көлік жүйесінің басқа түрлерімен өзара байланысқан неғұрлым тартымды, қолжетімді, қауіпсіз, таза, бәсекеге қабілетті, сенімді көлік режимін ұсынуға ұмтылады.

Инновациялар, өнімдер мен технологияларды үйлестіру теміржол көлігі нарығында тұтынушылар үшін үнемді қызметтерді ұсыну, тұрақты ұтқырлықты қамтамасыз ету үшін барлық әлеуетті дамыту үшін қажет.

Жаңа ғылыми жобалар және инновациялық өсу мен жұмыспен қамту, қоршаған ортаға құрмет көзі болмақ жаңа экономикалық саясатын, қолдауда маңызды рөл атқарады.

Ғылыми-зерттеу жұмыстары ХТО қызметінің ажырамас бағыты болып саналады. ХТО бірыңғай стандарттар мен инновацияларды дамыту ғылыми-зерттеу жобалары, ғылыми-зерттеу институттары жетекші теміржол жобалар, академиялар, тестілеу және белсенді зерттеулер жүргізу, нәтижелері бойынша ақпарат алмасу жолымен операциялық мәселелер мен проблемаларды шешу қажеттігіне оның мүшелерінің күш-жігерін қолдайды.

Зерттеулер мен инвестицияларға инвестициялар теміржол жүйесінің табысты жұмысының маңызды аспектісі болып табылады.

### **Қорытынды**

Транзиттік қозғалыс үшін темір жол дәліздерінің тартымдылық кешенін арттыруға инфрақұрылым сапасын арттыру, тарифтік саясатты жетілдіру және әкімшілік мәндегі кедергілерді жою енгізілу керек. Қызмет көрсетуді жетілдіру тасымалдау дәлдігі, сенімділігі және жылдамдығы сияқты критерийлер бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және қозғалыстың әмбебап болуын қамтамасыз ету жүйесін құру қажет.

Трансзиаттық темір жол торабымен халықаралық тасымалды қамтамасыз етуде Қазақстан-Қытай шекарасындағы Достық станциясын дамыту ерекше орын алады.

Достық-Алашанькоу Халықаралық шекара посты арқылы темір жол көлігімен тасымалдауды тұрақты өсіру мақсатында Қытай тарапынан Алашанькоу және Үрімші станциялары мен Ақтоғай—Достық учаскесінің терминал ыдыстарын 2023 жылы 25 млн тоннаға дейін кеңейтумен қоса, оның өткізу қабілетін барынша ұлғайтуға мүмкіндік беретін шараларды жүзеге асыру қажет.

Жалпы, Қазақстанның теміржол саласының жетістіктерін де, проблемаларын да мойындау маңызды. Бұл сала елдің экономикалық дамуында, әсіресе минералды ресурстарды өндіру мен пайдалануда шешуші рөл атқарады. Дегенмен шешуге жауапкершілікпен қарау керек қиындықтар да бар. Қиындықтарға қарамастан, «Қазақстан темір жолы» сияқты ұйымдар көш бастап тұрған Қазақстанның теміржол саласының жарқын болашағына үміт бар.

### **Әдебиеттер тізімі**

- Abuselidze, G. (2021). Competitiveness analysis of the georgian transport and logistics system in the black sea region: challenges and perspectives. In *Computational Science and Its Applications–ICCSA 2021: 21st International Conference*, Cagliari, Italy, September 13–16, 2021, Proceedings, Part IV 21 (pp. 133-148). Springer International Publishing.
- Baimukhamedova, A. M., Aimurzinov, M. S. & Baimukhamedova, G. S. (2021, October). Development of Transport–Transit Potential of the Republic of Kazakhstan as of Today. In *Transport Means-Proceedings of the International Conference* (pp. 1145-1149).
- Caris, A., Macharis, C. & Janssens, G. K. (2008). Planning problems in intermodal freight transport: accomplishments and prospects. *Transportation Planning and Technology*, 31(3), 277-302.
- Chislov, O. et al. (2020). Time parameters optimization of the export grain traffic in the port railway transport technology system. *Smart and Green Solutions for Transport Systems: 16th Scientific and Technical Conference “Transport Systems. Theory and Practice 2019” Selected Papers 16*. 126-137. Springer International Publishing.
- Denissova, N. & Born, R. (2021). Prospects of innovative development of agricultural production on the example of the Republic of Kazakhstan. *Науковий вісник*, 8(3), 38.
- Ghosh, A. (2020). Possibilities and challenges for the inclusion of the electric vehicle (EV) to reduce the carbon footprint in the transport sector: A review. *Energies*, 13(10), 2602.
- Kurhan, M. B. & Kurhan, D. M. (2018). Problems of providing international railway transport.
- Karim, M. A. & Islam, F. (2018). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects.
- Lee, P. T. W. et al. (2018). Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport. *Maritime Policy & Management*, 45(3), 282-300.
- Meng, X., Gu, A., Wu, X., Zhou, L., Zhou, J., Liu, B. & Mao, Z. (2021). Status quo of China hydrogen strategy in the field of transportation and international comparisons. *International Journal of Hydrogen Energy*, 46(57), 28887-28899.
- Nævestad, T. O., Hesjevoll, I. S. & Phillips, R. O. (2018). How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors. *Transportation research part F: traffic psychology*

*and behavior*, 54, 28-46.

- Olentsevich, V. A., Belogolov, Y. I. & Kramynina, G. N. (2020). Set of organizational, technical and reconstructive measures aimed at improvement of section performance indicators based on the study of systemic relations and regularities of functioning of railway transport system. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. – IOP Publishing, 832(1), 12-38.
- Pernebekov, S., Tortbayeva, D., Adilbek, A. & Tazhikhanova, A. (2020). Theoretical Bases of Logistic Management of passenger transport on the example of Shymkent city, Republic of Kazakhstan. In *Dostizheniia vuzovskoi nauki — Achievements of university science*, 55-59.
- Porru, S., Misso, F. E., Pani, F. E. & Repetto, C. (2020). Smart mobility and public transport: Opportunities and challenges in rural and urban areas. *Journal of traffic and transportation engineering (English edition)*, 7(1), 88-97.
- Sarsembayev, M., Sarsembayev, D., Kussainova, A. & Nazarkulova, L. (2020). Compliance of national legal quality level, transport and transportation services safety with world standards in perspective. *Journal of Applied Engineering Science*, 18(4), 571-577.
- Shodmonov, S. A. et al. (2022). Railway Transport, its Specific Characteristics and Main Indicators. *Periodica Journal of Modern Philosophy, Social Sciences and Humanities*, 12, 61-66.
- Stanczyk K. & Pietrzyk-Wiszowaty K. (2021). Possibilities to use rail transport potential for the needs of the army.
- Sirko, R., Kyslyak, L., Beznosiuk, O. & Bodnarchuk, M. (2022). The improvement of the institution of railway transportation in the context of modern challenges. *Amazonia Investiga*, 11(60), 197-205.
- Vakhitova, L., Kisselyova, O. & Kapparov, S. (2019). Renovation of railway transport infrastructure to ensure high speed running. *Vestnik KazNITU — Institute of Architecture and Construction*, 160.

**Г.А. Шакирова, А.Ә. Аманкелді, С.Ш. Лапбаева, М.Б. Омаркулова, А.Р. Андосова**

### **Проблемы и перспективы совершенствования организации международных железнодорожных перевозок в Республике Казахстан**

#### **Аннотация**

**Цель:** Установить сущность и роль организации международных железнодорожных перевозок, определить пути ее совершенствования. Для достижения цели были поставлены и решены следующие задачи: место и роль транспортной системы в совершенствовании международных перевозок; исследование организации и оценка эффективности международных железнодорожных перевозок в Республике Казахстан; анализ показателей международных перевозок в Республике Казахстан, осуществляемых ПАО НК «Қазақстан темір жолы»; определение основных приоритетов развития транспортной индустрии в целях совершенствования транспортной поддержки во внешнеэкономической деятельности.

**Методы:** Методологическую основу составляют основные теории классиков экономики, работы зарубежных и отечественных ученых и специалистов по вопросам организации международных железнодорожных перевозок в Республике Казахстан, а также системный анализ литературы, контент-анализ документов, интервью с экспертами, метод синтетического анализа и сравнительный анализ.

**Результаты:** Стратегия развития железнодорожного сектора Казахстана предусматривает международную железнодорожную транспортную систему, предлагающую благоприятные условия торговли. К 2030 г. эта система станет быстрой, эффективной, доступной и простой в использовании по всему региону. Для достижения этой цели ключевыми задачами являются совершенствование железнодорожной и мультимодальной инфраструктуры, коммерциализация и реформирование железнодорожной деятельности. Интеграция этих трех компонентов во всеобъемлющий пакет реформ и политики коммерциализации направлена на то, чтобы сделать железнодорожный транспорт более привлекательным и увеличить его долю в общей транспортной сети.

**Выводы:** Важнейшим вопросом для развития Казахстана является активное участие Казахстана в наземных международных коридорах, соединяющих Европу и Азию. Это не только потому, что эффективная доставка продукции на международные рынки, но и потому, что платежи от транзитных перевозок идут в пользу страны. Транспортная инфраструктура — это система, проникающая в корни индустриальной экономики и общества. Без качественных современных магистралей развитой страны не будет. Железнодорожный транспорт — важнейшее средство сообщения в транспортном комплексе республики, главное звено в транспортной инфраструктуре. Особенно важна роль железнодорожного транспорта в экономике страны из-за географического положения Казахстана, его обширной территории, сырьевой структуры производства, расположения производительных сил, недостаточно развитой автомобильной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** международная железная дорога, механизм, международная торговля, экономический рост, транзит, погрузка, промышленность, проектирование инфраструктуры, быстрый рост.

**G.A. Shakirova, A.A. Amankeldi, S.Sh. Lapbaeva, M.B. Omarkulova, A.R. Andossova**

**Problems and prospects of improving the organization of international rail transport in the Republic of Kazakhstan**

**Abstract:**

*Object:* To establish the essence and role of the organization of international rail transportation, to identify ways to improve it. To achieve the goal, the following tasks were set and solved: the place and role of the transport system in improving international transportation; the study and evaluation of the effectiveness of the organization of international railway transportation in the Republic of Kazakhstan; the analysis of indicators of international transportation in the Republic of Kazakhstan, carried out by CJSC NC “Kazakhstan Temir Zholy”; to determine the main priorities for the development of the transport industry in order to improve transport support in foreign economic activity.

*Methods:* The methodological basis is formed by the main theories of the classics of economics, the work of foreign and domestic scientists and specialists on the problems of organizing international railway transportation in the Republic of Kazakhstan, as well as a systematic analysis of literature, content analysis of documents, interviews with experts, the method of synthetic analysis and comparative analysis.

*Findings:* Kazakhstan's railway sector development strategy provides for an international railway transport system offering favorable trade conditions. By 2030, this system will be fast, efficient, affordable and easy to use throughout the region. To achieve this goal, the key tasks are the improvement of railway and multimodal infrastructure, commercialization and reform of railway activities. The integration of these three components into a comprehensive package of reforms and commercialization policies is aimed at making rail transport more attractive and increasing its share in the overall transport network.

*Conclusions:* The most important issue for the development of Kazakhstan is the active participation of Kazakhstan in the international ground corridors connecting Europe and Asia. This is due not only to the effective delivery of products to international markets, but also to the fact that payments from transit transportation fall in favor of the country. Transport infrastructure is a system that is at the root of the industrial economy and society. There is no developed country without high-quality modern highways. Railway transport is the most important means of communication in the transport complex of the Republic, the main link in the transport infrastructure. Due to the geographical position of Kazakhstan, its vast territory, the raw material structure of production, the location of productive forces, the insufficient development of road infrastructure, the role of railway transport in the country's economy is especially important.

*Key words:* international railway, mechanism, international trade, economic growth, transit, loading, industry, infrastructure design, rapid growth.