



Қазақстан Республикасы
Сауда және интеграция
министрлігі

QazTrade
CENTER FOR TRADE POLICY DEVELOPMENT

САУДА РӘСІМДЕРІН ЖЕҢІЛДЕТУ ЖӨНІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЕКІНШІ ҰЛТТЫҚ БАЯНДАМАСЫ



САУДА РӘСІМДЕРІН ЖЕҢІЛДЕТУ ЖӨНІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЕКІНШІ ҰЛТТЫҚ БАЯНДАМАСЫ



2025

**Транскаспий халықаралық көлік бағытына баса назар аударып
Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі Қазақстан Республикасының
Екінші ұлттық баяндамасы**

УДК 656.6
ББК 39.4
В87

**Транскаспий халықаралық көлік бағытына баса назар аударып Сауда
рәсімдерін жеңілдету жөніндегі Қазақстан Республикасының Екінші ұлттық
баяндамасы**

Авторлық құрамы: Әшімов С., Қажымова М., Құлбатыров Н., Құсайынова Е.,
Баймұрзаева Э. - Астана, 2025. - 67 бет.

ISBN 978 -601-12-5035-1

В87 Баяндама Қазақстан Республикасының Үкіметі 2023-2025 жылдары сауда рәсімдерін жеңілдету саласында, оның ішінде Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) контекстінде іске асыратын шараларға шолу ұсынады. Сауда процестерін цифрландырудағы, қағазсыз технологияларды енгізудегі және сыртқы экономикалық қызметтің ашықтығын, болжамдылығы мен тиімділігін арттыруға бағытталған сауда ағындарын басқару құралдарын дамытудағы жетістіктер қаралады. Азия мен Еуропа арасындағы стратегиялық буын ретіндегі Қазақстанның ТХКБ-дағы рөліне, сондай-ақ рәсімдерді біріздендіру және бағыт бойындағы цифрлық шешімдерді дамыту жөніндегі шараларға ерекше назар аударылды. ТХКБ тұрақты және «жасыл» даму қағидаттары және Қазақстанның өңірлік және жаһандық жеткізу тізбегіндегі ұстанымын нығайтатын сауданың тиімді, технологиялық моделін қалыптастыру көрсетілген. .

УДК 656.6
ББК 39.4



© Қазақстан Республикасының Сауда және интеграция министрлігі
© «QazTrade» АҚ

Барлық құқықтар қорғалған

Таралымы 100 дана



ҚҰРМЕТТІ ХАНЫМДАР МЕН МЫРЗАЛАР!

Сіздердің назарларыңызға Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамытуға баса назар аудара отырып, Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі Қазақстан Республикасының Екінші ұлттық баяндамасын ұсынамыз.

Экономикалық фрагментация процестерінің тереңдеуі, сауда соғыстары және ірі экономикалардың өсіп келе жатқан протекционистік риторикасы жаңа геэкономикалық шындықты қалыптастырады. Қазақстан теңгерім, өзара пайда және нарықтарға тең қол жеткізу қағидаттары негізінде сыртқы күйзелістер мен геэкономикалық тәуекелдерге қарамастан жұмыс істеуге қабілетті тұрақты, әртараптандырылған және қауіпсіз жеткізу тізбегін қалыптастыру қажеттілігінен туындайды.

Транскаспий халықаралық көлік бағытына қатысушы елдердің рәсімдерді біріздендіруге, цифрлық интеграцияға және трансшекаралық процестердің транспаренттілігін арттыруға бағытталған күш-жігерін үйлестіру ерекше өзекті болып отыр. Бұл тұрғыда ТХКБ дамуы тек көлік жобасы ретінде ғана емес, сонымен қатар жаңа сауда дәуірінде аймақтың стратегиялық автономиясын қалыптастыру элементі ретінде қарастырылады.

Қазақстан Республикасының Сауда және интеграция министрлігі мен «QazTrade» АҚ Еуропалық Одақтың қолдауымен дайындаған осы Баяндама 2023-2025 жылдардағы реформалардың нәтижелерін көрсетеді және елдің еуразиялық интеграцияның негізгі бағыты болып табылатын ТХКБ қазіргі заманғы және тұрақты сауда моделін қалыптастыруға бейілділігін растайды.

Жанель Кушукова ханым
Қазақстан Республикасының
Сауда және интеграция вице-министрі



ҚҰРМЕТТІ ӘРІПТЕСТЕР МЕН СЕРІКТЕСТЕР!

Жаһандық сауда өзгерістерге ұшырауда: жаңа өңірлік орталықтар пайда болып, Азия мен Еуропа арасындағы бағыттар стратегиялық маңызға ие болуда. Осы өзгермелі ландшафтта Қазақстан өзінің географиялық жағдайына байланысты Транскаспий көлік дәлізін нығайтуда негізгі серіктес болады. Бұл дәліз тек сауда бағыты ғана емес, цифрлық, экологиялық және тұрақты байланысқа апаратын жол.

Қазақстанның осы реформаларды жүргізудегі көшбасшылығы өңірдегі сауданы жаңғыртуға деген шынайы көзқарасы мен ұмтылысын көрсетеді. Еуропалық Одақ 2025 жылғы сәуірде Самарқандта қол жеткізілген Орталық Азия мен Еуропа арасындағы Стратегиялық серіктестікті іске асыру - біздің ортақ мақсатымыз шеңберінде осы күш-жігерді одан әрі қолдауға дайын.

Алешка Симкич ханым
Еуропалық Одақтың Қазақстан
Республикасындағы Елшісі



ТАНУ

«QazTrade» АҚ мен оның қызметкерлерінің бірлескен күш-жігерінің негізінде Қазақстан Республикасы Сауда және интеграция министрлігінің қолдауымен 2023-2025 жылдардағы сауда рәсімдерін жеңілдету және соңғы жылдардағы Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту саласындағы реформалардың қорытындыларын көрсететін осы талдамалық баяндама ұсынылды.

Баяндаманы Мадина Қажымова, Нұрлан Құлбатыров, Еңлік Құсайынова, Саят Әшімов және Баймұрзаева Эльмира дайындады.

Авторлар Еуропалық Одақтың Қазақстан Республикасындағы делегациясына және Халықаралық сауда орталығына қолдау көрсеткені, сараптамалық көмек көрсеткені және баяндаманы дайындау процесіне қатысқаны үшін алғыс білдіреді. Олардың көмегі Қазақстанның сауда рәсімдерін жеңілдету саласындағы ағымдағы үрдістері мен жетістіктерін көрсететін кешенді және теңгерімді талдауды қамтамасыз етуге ықпал етті.

Баяндама үшін ұсынылған сапалы материалдар үшін ҚР Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кірістер комитетіне, сұхбатқа қатысу және ақпарат беру арқылы көрсеткен зерттеуімізге қосқан құнды үлесі үшін басқа мемлекеттік органдар мен ұйымдарға, жеке сектор өкілдеріне, сондай-ақ халықаралық серіктестерге жеке алғыс білдіреміз.

ТҮЙІНДЕМЕ

Сауда рәсімдерін жеңілдету Қазақстанның сыртқы экономикалық саясатының басым бағыттарының бірі болып қала береді. Жаһандық жеткізу тізбегін қайта құру жағдайында ел Азия мен Еуропа арасындағы байланысты қамтамасыз етуде шешуші рөл атқара отырып, сенімді және болжамды серіктестің ұстанымын нығайтады. Қазақстан цифрлық шешімдерге, тұрақты логистикаға және халықаралық кооперацияға негізделген «ақылды сауданың» заманауи моделін дәйекті түрде қалыптастыруда.

Институционалдық тұрақтылық және саясатты үйлестіру

Қазақстанда сауда рәсімдерін жеңілдету саласындағы реформаларды басқарудың берік институционалдық жүйесі қалыптасты. СРЖ жөніндегі Ұлттық комитет ДСҰ-ның Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі келісімі шеңберінде реформаларды дәйекті енгізуді және халықаралық міндеттемелердің орындалуын бақылауды қамтамасыз ете отырып, мемлекет пен бизнестің мүдделерін келісуге арналған орталық алаң болып табылады. Оның қызметі сауда-саттықты реттеудің ашықтығы мен тиімділігін арттыруға, сондай-ақ ТХКБ желісі бойынша серіктестермен өзара іс-қимылды нығайтуға ықпал етеді. Мұндай үйлестіру институционалдық интеграцияны күшейтеді, сыртқы экономикалық саясаттың болжамдылығын қолдайды және сауда мен инвестицияларды дамыту үшін қолайлы жағдайлар жасайды.

Сауданы цифрландыру және жүйелерді интеграциялау

Қазақстан сыртқы сауда рәсімдерін цифрлық трансформациялауда тұрақты ілгерілеуді көрсетіп отыр. KEDEN және CART.IS жобаларын дамыту әкімшілендіруді автоматтандыруға, құжат айналымын қысқартуға және операциялардың ашықтығын арттыруға бағытталған. Цифрлық реформаларды нақты тәжірибемен салыстыру мақсатында шекаралық инфрақұрылымның негізгі объектілеріне далалық іс-сапарлар жүргізіледі, бұл кедергілерді анықтауға және одан әрі жетілдіру бағыттарын айқындауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, ұлттық шешімдердің Digital Trade Corridor платформасымен және ТХКБ елдерінің жүйелерімен интеграциялануы, сауданың бірыңғай цифрлық кеңістігін қалыптастыру және Қазақстанның өңірлік цифрлық хаб ретіндегі рөлін нығайту жүргізілуде.

Инфрақұрылым мен логистикалық тізбектерді дамыту

Қазақстан еуразиялық сауданың негізгі транзиттік орталығы және Шығыс пен Батыс арасындағы байланыстырушы буын ретінде ұстанымын нығайтуда. Порттарды, терминалдарды және теміржол тораптарын жаңарту логистикалық операцияларды дәлірек жоспарлау мен ашықтықты қамтамасыз ететін цифрлық шешімдер мен интеллектуалды ағынды басқару жүйелерін белсенді енгізумен біріктіріледі. Мультимодальды хабтар мен құрғақ порттарды дамыту бағыттарды оңтайландыру және тасымалдау тиімділігін арттыру үшін жаңа мүмкіндіктер жасайды. Бұл шаралар ТХКБ өткізу қабілетін арттыруға, шығындарды азайтуға және бағыттың сыртқы тәуекелдерге төзімділігін арттыруға, оны халықаралық сауда үшін сенімді және бәсекеге қабілетті дәлізге айналдыруға мүмкіндік береді.



«Жасыл» трансформация және тұрақты даму

Қазақстан ТХКБ бойында төмен көміртекті және экологиялық тұрақты логистикаға көшуді белсенді түрде ілгерілетуде. «Жасыл» технологияларды енгізу, энергия тиімділігін арттыру және шығарындыларды цифрлық мониторингтеу жүйелерін дамыту бойынша жұмыстар жүргізілуде. Халықаралық серіктестермен бірлескен бастамалар порт және көлік инфрақұрылымын жаңғыртуға, баламалы отын түрлерін пайдалануға дайындауға және жеткізу тізбегінде экологиялық стандарттарды енгізуге ықпал етеді. Бұл қадамдар «жасыл дәліз» ретінде ТХКБ-ның мәртебесін нығайтады, оның халықаралық тартымдылығын арттырады және Қазақстанның 2060 жылға дейінгі Көміртегі бейтараптығына қол жеткізу жөніндегі стратегиясын іске асыруды қолдайды.

Халықаралық ынтымақтастық және жаһандық тізбектерге интеграция

Қазақстан озық тәжірибелермен алмасуды және техникалық көмек бағдарламаларына қолжетімділікті қамтамасыз ете отырып, ХСО, ЭЫДҰ, АТМЭӘК, ОАӨЭЫ, АДБ, ЕО және басқа да халықаралық және өңірлік ұйымдармен серіктестікті дамытады. Шағын және орта бизнестің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға және цифрлық үйлестіруге ерекше назар аударылады. Осы тұрғыда ОАӨЭЫ-ның Сауда мен инвестицияларды ілгерілету жөніндегі келісілген нөлдік серіктестік жобасы (CARTIF) сауданы жеңілдету, инвестицияларды ынталандыру және цифрлық және жасыл ынтымақтастықты дамыту үшін заманауи өңірлік платформаны құруға маңызды қадам болды. Бастама халықаралық серіктестер үшін елдің тартымдылығын арттыра отырып, Қазақстанның өңірлік және жаһандық қосылған құн тізбегінің белсенді қатысушысы ретіндегі рөлін нығайтады.

Бірлескен жобалар Орталық Азиядағы үйлестіруді тереңдетуге және тұрақты, цифрлық интеграцияланған сауда кеңістігін қалыптастыруға ықпал етеді. Жалпы алғанда, Қазақстан еуразиялық сауданың және өңірдің цифрлық трансформация орталығының негізгі қатысушысы мәртебесін нығайтады, ал ТХКБ бойында рәсімдерді жеңілдету, цифрландыру және тұрақты даму жөніндегі кешенді шараларды іске асыру жаһандық жеткізілім тізбегінің қалыптасып келе жатқан архитектурасында стратегиялық артықшылықты қамтамасыз етеді.

МАЗМҰНЫ

ТАНУ	5
ТҮЙІНДЕМЕ	6
ҚЫСҚАРТУЛАР МЕН АББРЕВИАТУРАЛАР	9
I. Кіріспе	11
II. Қазақстанның 2023-2025 жылдардағы сауда рәсімдерін жеңілдетудегі ілгерілеуі	13
II.A. Кедендік әкімшілендірудің цифрлық трансформациясы: KEDEN кейсі	14
II.B. Қағазсыз және трансшекаралық қағазсыз сауданы дамыту: «CART.IS» бастамасы	18
II.C. Транзиттік процедураларды жеңілдету	26
II.D. Далалық іс-сапарлар: «қатаң» және «жұмсақ» шекаралық инфрақұрылымды талдау	29
II.E. Транспаренттіліктің жоғарылауы	33
III. Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) және жаһандық жеткізу тізбегі	36
III.A. Бағыттың стратегиялық маңызы	36
III.B. Институционалдық даму және үйлестіру	37
III.C. Инфрақұрылымдық жаңғырту және бағыт тораптары	40
III.D. Жасыл сауда және халықаралық интеграция	46
IV. ТХКБ шеңберінде Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі шараларды іске асыру	51
IV.A. ТХКБ шеңберінде автомобиль көлігін цифрландыру	53
IV.B. ТХКБ бағыты бойындағы теміржол тасымалын цифрлық трансформациялау	55
IV.C. ТХКБ бойындағы порттар мен логистикалық жүйелерді цифрландыру	57
IV.D. Біртұтас цифрлық интеграция және ақпараттық жүйелердің үйлесімділігі	59
IV.E. Мультимодальды логистикалық тораптарды дамыту және жеке сектормен синергия	62
IV.F. ТХКБ бойындағы сауданы және цифрландыруды одан әрі жеңілдету бойынша ұсыныстар	64
V. Қорытынды және болашақтағы қадамдар	65



Қысқартулар мен аббревиатуралар

АДБ	Азия Даму Банкі
АӨС	Автоматтандырылған өлшеу станциясы
ӨПБАЖ	Өткізу пунктін басқарудың автоматтандырылған жүйесі
ДСҰ	Дүниежүзілік сауда ұйымы
СЭҚ	Сыртқы экономикалық қызмет
БДБ	ҚР ҚМ МКК Бас диспетчерлік басқармасы
МЖС	Мемлекеттік-жекешелік серіктестік
CarGoRuqsat	Автокөлікке арналған ұлттық электрондық кезек жүйесі
DTC	Digital Trade Corridor, Цифрлық сауда дәлізі
ePermit	Халықаралық автотасымалдауға арналған электрондық рұқсаттар жүйесі
БАБЖ	Бірыңғай автоматтандырылған басқару жүйесі
ЕАЭО	Еуразиялық экономикалық одақ
ЕО	Еуропалық Одақ
БСТ	Бірыңғай цифрлық терезе
ЕЭК	Еуразиялық экономикалық комиссия
БҰҰ ЕЭК	БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясы
ҚР ҚМ МКК	Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кірістер комитеті
FAL Конвенциясы	Халықаралық теңіз тасымалын жеңілдету туралы Конвенция
ҚТЖ	«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ
ШОК, МШОК	Микро-, шағын және орта кәсіпорындар
ҚР АШМ	Қазақстан Республикасы Ауыл шаруашылығы министрлігі
ҚР КМ	Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі
ҚР СИМ	Қазақстан Республикасы Сауда және интеграция министрлігі
ХСО	Халықаралық сауда орталығы (ITC)

«KEDEN» ҰИП, KEDEN	«KEDEN» Ұлттық интеграцияланған платформа
СРЖҰК	Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі ұлттық комитет
БҰҰ	Біріккен Ұлттар Ұйымы
ТМҰ	Түркі мемлекеттерінің ұйымы
ЭЫДҰ	Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы
ШКТМ (СВАМ)	ЕО Шекаралық көміртекті түзету механизмі
ҚР ҰҚК ШҚ	Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Шекара қызметі
ҚР	Қазақстан Республикасы
СПЕКА	Орталық Азия экономикаларына арналған БҰҰ-ның Арнайы бағдарламасы
ТБЖ	Тәуекелдерді басқару жүйесі
Tez Customs	Кедендік ресімдеуді автоматтандырудың цифрлық жүйесі
ТХКБ	Транскаспий халықаралық көлік бағыты (Орта дәліз)
ТҚД	Транскаспий көлік дәлізі
TRACESA	Еуропа, Кавказ және Орталық Азия арасындағы ынтымақтастықтың халықаралық көлік бағдарламасы
СРЖ	Сауда рәсімдерін жеңілдету
УЭО	Уәкілетті экономикалық операторлар
ОАӨЭЫ (CAREC)	Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы
ЦИМ/СМГС	Бірыңғай теміржол жүкқұжаты (CIM/SMGS Consignment Note)
АТМЭЭК	БҰҰ-ның Азия мен Тынық мұхитына арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясы
ЮНКТАД	БҰҰ-ның Сауда және даму конференциясы



I. Кіріспе

2023-2025 жылдары (Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі ҚР Бірінші ұлттық баяндамасының презентациясы кезінен бастап¹) Қазақстан экономиканы цифрландырудың стратегиялық бағытын іске асырудың, елдің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың және әлеуетін дамытудың маңызды бөлігі болып табылатын Сауда рәсімдерін жеңілдету (СРЖ) жөніндегі жүйелі жұмысты жалғастырды.

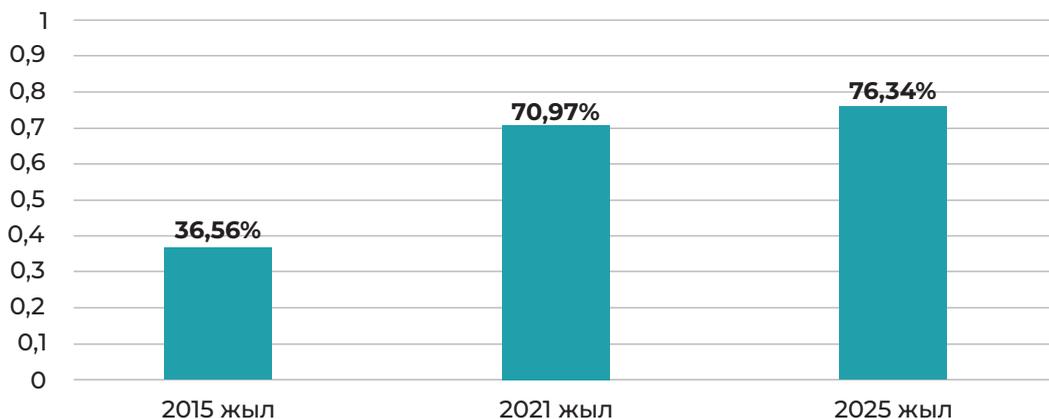
Мемлекеттік органдардың, бизнес-қауымдастықтардың және халықаралық ұйымдардың өкілдерін біріктіретін Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі Ұлттық комитет (СРЖҰК) СРЖ саласындағы негізгі үйлестіру органы болып қала береді. Комитет әкімшілік кедергілерді жоюға және рәсімдерді үйлестіруге бағытталған келісілген шешімдерді талдау және әзірлеу үшін орталық алаң ретінде әрекет етеді. СРЖҰК отырыстарында сауда рәсімдерінің тиімділігін арттыру, сондай-ақ ұлттық бастамаларды Қазақстанның халықаралық міндеттемелерімен келісу мәселелері үнемі қаралады.

Қазақстанның Халықаралық ынтымақтастық жөніндегі Герман қоғамының (GIZ) «Орталық Азиядағы Сауда рәсімдерін жеңілдету» өңірлік жобасына қатысуы да СРЖ институционалдық негіздерін нығайтуда маңызды рөл атқарады. Жоба өңір елдерінің СРЖҰК арасындағы үйлестіруді дамытуға, кедергілер туралы ақпарат алмасуға және үйлесімді цифрлық шешімдерді ілгерілетуге ықпал етеді. Платформа Орталық Азия деңгейіндегі реформаларды келісу үшін тұрақты негіз қалыптастыра отырып, мемлекеттік құрылымдар мен бизнес арасында жүйелі тәжірибе алмасуды қамтамасыз етеді.

Бұл күн тәртібін дамыту «Ready4Trade Central Asia: Транскаспий көлік дәлізі арқылы өркендеу жолы» (2024-2028 жж.) жобасы шеңберінде Халықаралық сауда орталығымен (ХСО) серіктестік арқылы қолдау табады. Бастама сауда рәсімдерінің ашықтығын, болжамдылығын және цифрландырылуын арттыруға

Сурет 1. Қазақстанның 2025 жылғы сауда рәсімдерін жеңілдетудегі ілгерілеуі.²

Қазақстанның сауда рәсімдерін жеңілдетудегі ілгерілеуі, 2015-2025 жж.



¹ <https://tradeinfo.kz/menu/228?l=ru>

² 2023 жылы бұл көрсеткіш 76,34%-ға тең болды

бағытталған. ХСО, Сауда және интеграция министрлігі (ҚР СИМ), «QazTrade» және басқа да ұлттық серіктестердің бірлескен жұмысы сауда рәсімдерін жеңілдету саласындағы реформаларды басқарудың тұрақты моделін қалыптастыра отырып, мемлекеттің, бизнестің және сараптамалық қоғамдастықтың күш-жігерін біріктіреді.

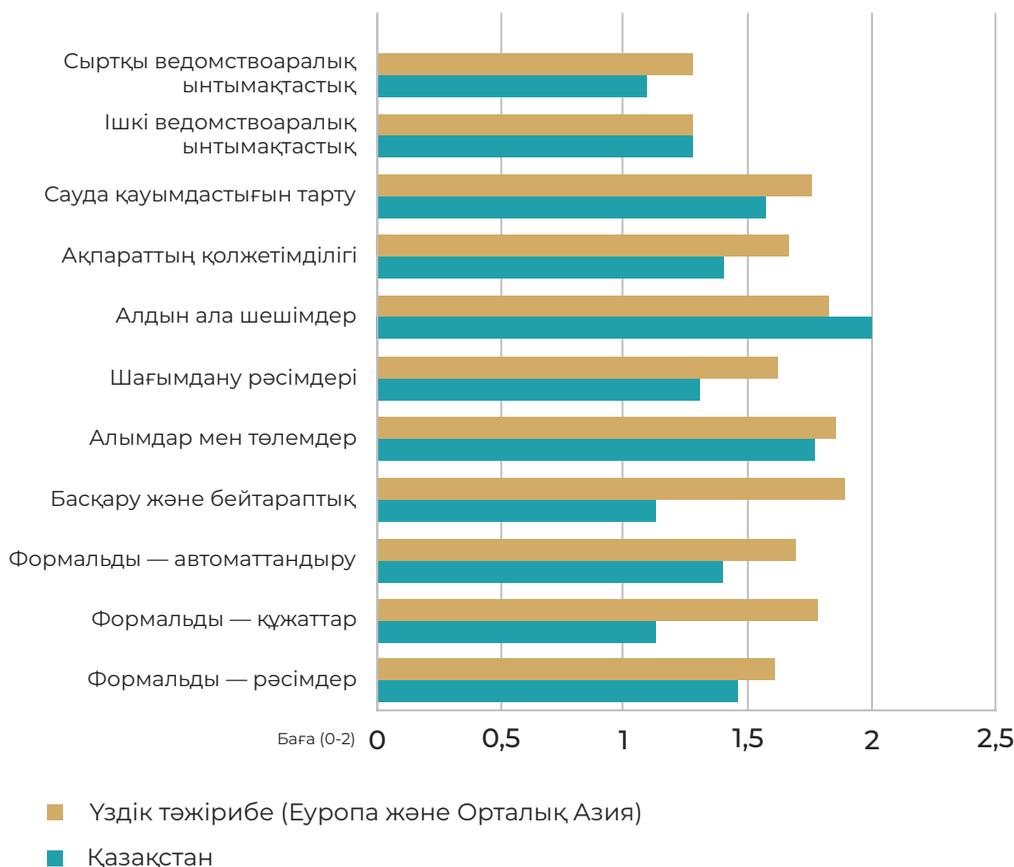
Қазақстан Үкіметінің осы бағыттағы жемісті жұмысының нәтижелері БҰҰ-ның «Цифрлық және тұрақты техно-

логияларды пайдалана отырып, сауда рәсімдерін жеңілдету мәселелері бойынша БҰҰ-ның жаһандық зерттеуі»² атты жақында жүргізген зерттеуінде айқын көрінеді, онда 2025 жылы Қазақстан сауда рәсімдерін жеңілдету бойынша жалпы көрсеткішті 76,34%-ға дейін жақсартты делінген. Салыстыру үшін 2021 жылы бұл көрсеткіш 70,97%-ға, ал 2015 жылы - небәрі 36,56%-ға тең болды.

Жоғарыда көрсетілген көрсеткіш процестердің ашықтығына, болжам-

Сурет 2. Қазақстанның СРЖ көрсеткіштері, ЭЫДҰ-ның 2025 жылғы деректері

Қазақстанның СРЖ көрсеткіштері, ЭЫДҰ, 2025 ж.



³ <https://www.untfsurvey.org/ru/world-map>



дылығына және автоматтандырылуына негізделген сауда рәсімдерін жеңілдетуге кешенді тәсілді іске асырумен расталады. Қазақстан цифрлық құралдарды енгізуге ғана емес, олардың орталық органдардан бастап өткізу пункттеріне дейінгі тәжірибеде тиімді жұмысына да назар аударады. Бұл тәсіл мемлекеттік құрылымдардың іс-әрекеттерінің дәйектілігін қамтамасыз етеді, жүктерді ресімдеуді жеделдетеді және сыртқы экономикалық қызмет жағдайларын жақсартуға ықпал етеді.

ЭЫДҰ-ның 2025 жылғы Еуропа және Орталық Азия өңіріндегі Сауда рәсімдерін жеңілдету индикаторларына (TFI) сәйкес, Қазақстан бірқатар бағыттар бойынша мықты нәтижелер көрсетуде. Атап айтқанда, «алдын ала шешімдер» көрсеткіші бойынша ел тіпті үздік өңірлік тәжірибелер деңгейінен асып түседі (1.818 қарсы 2.0), ал «алымдар мен баждар» (1.857 қарсы 1.769) және «сауда қоғамдастығын тарту» (1.75 қарсы 1.571) бағыттары бойынша Қазақстан өңірдің озық стандарттарына сенімді түрде жақындап келеді.⁴

Жалпы алғанда, өңірлік ауқымда прогресс шекара ведомстволарының ішкі өзара іс-қимылында және бизнестің сауда ақпаратына қол жеткізуін оңайлататын (+81%) СРЖ бойынша ұлттық сауда порталдарын іске қосу есебінен ақпараттың қолжетімділігін арттыруда тіркелді.

Сонымен қатар, автоматтандыру, құжат айналымы және басқару сияқты салаларда одан әрі жақсарту үшін айтарлықтай әлеует сақталуда.

Бұдан әрі II бөлімде кедендік формальдылықты жақсарту (KEDEN кейсі), транзиттік рәсімдерді жеңілдету, қағазсыз және трансшекаралық сауда (CART.IS бастамасын қоса алғанда), транспаренттілік, сондай-ақ шекаралық инфрақұрылым объектілеріндегі ахуалды тірі бағалау сияқты мәселелер бөлінісінде сыртқы сауда процестерінің тиімділігін арттыруға ықпал ететін сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі түйінді шаралар егжей-тегжейлі қаралатын болады.

III бөлімде Қазақстанның Транскаспий халықаралық көлік бағытын (ТХКБ) дамытудағы рөліне және оның институционалдық дамуды, инфрақұрылымды жаңғыртуды және жасыл сауда қағидаттарын ілгерілетуді қоса алғанда, жаһандық жеткізу тізбегі үшін маңыздылығына назар аударылды.

IV бөлім ТХКБ шеңберінде сауда рәсімдерін жеңілдету, автомобиль, теміржол және порт көлігін цифрландыру, ақпараттық жүйелерді интеграциялау және жеке сектормен өзара іс-қимылды күшейту жөніндегі нақты шараларды іске асыруға арналған.

Қорытынды V бөлімде Қазақстанның СРЖ және цифрлық интеграция саласындағы одан арғы қадамдары бойынша ұсынымдар көрсетілген.

II. Қазақстанның 2023-2025 жылдардағы сауда рәсімдерін жеңілдетудегі ілгерілеуі

Осы бөлімде 2023-2025 жылдары сауда рәсімдерін жеңілдету үшін Қазақстан іске асыратын шаралар кешені қаралады. Олардың ішінде - деректерді еңдеудің заманауи стандарттарын енгізуге және СЭҚ қатысушыларының өзара іс-қимылының тиімділігін арттыруға

бағытталған «KEDEN» Ұлттық ақпараттық платформасы мысалында кедендік әкімшілендіруді цифрлық трансформациялау.

CART.IS бастамасы арқылы қағазсыз және трансшекаралық сауданы дамытуға ерекше көңіл бөлінеді, ол мемле-

⁴ <https://sim.oecd.org/Simulator.ashx?lang=En&ds=TFI&d1c=eca&d2c=kaz>

кеттік ақпараттық жүйелердің өзара іс-қимылы туралы тұтас түсінікті қалыптастырады және толық цифрлық процестерге көшу үшін негіз жасайды. Сондай-ақ транзиттік рәсімдерді оңтайландыру және жеделдету, сауда операцияларының ашықтығы мен болжам-

дылығын нығайту жөніндегі қадамдар қарастырылады. «Қатаң» және «жұмсақ» шекаралық инфрақұрылымның жай-күйін бағалауға және оларды одан әрі жетілдіру бағыттарын анықтауға мүмкіндік берген далалық іс-сапарларға шолу бөлімін аяқтайды.

II.A. Кедендік әкімшілендірудің цифрлық трансформациясы: KEDEN кейсі

Кедендік әкімшілендіруді жетілдіру сыртқы экономикалық қызметтің ашықтығын, жылдамдығы мен болжамдылығын арттыруға бағытталған реформалардың өзегіне айналды. 2024 жылдың аяғынан бастап Қазақстан «АСТАНА-1» және «Экспорттық-импорттық операциялар бойынша Бірыңғай терезе» жүйелерін біртіндеп алмастыратын «KEDEN» жаңа ұлттық интеграцияланған платформасына («KEDEN»

ҰИП) кезең-кезеңімен көшуді бастады. Бұл ауысу бағдарламалық жасақтама-ны жаңартуды ғана емес, мемлекетті, бизнесті және онымен байланысты қызметтерді біріктіретін кедендік әкімшілендірудің ұлттық интеллектуалды экожүйесін құруды білдіреді..

Жүйелерді интеграциялау және «KEDEN» ҰИП іске қосу

2024 жылға дейін кеден саласындағы цифрландыру белгілі бір дәреже-

Сурет 3. «KEDEN» ҰИП міндеттері.





де әр түрлі дамыды. «АСТАНА-1» жүйесі электрондық декларациялауды және цифрлық қызметтердің базалық функцияларын қамтамасыз етті, ал «Экспорттық-импорттық операциялар бойынша

Бірыңғай терезе» рұқсат беру құжаттарын автоматтандырды. Бұл ретте екі платформа да монолитті құрылымға ие болды, шетелдік жеткізушілерге тәуелді болды және ASYCUDA (Automated

Сурет 4. «KEDEN» ҰИП енгізудің практикалық нәтижелері мен тиімділігі.



Енгізілген KEDEN функционалы



Енгізудің әсері:

- ✓ Қамтамасыз ету процестерін толық цифрландыру
- ✓ Уақытша сақтау қоймасына тауарлардың виртуалды қоймасын енгізу
- ✓ Бақылдаудың барлық түрлері «Бір терезе» қағидаты бойынша енгізілді

System for Customs Data) вендерлік шешіміне негізделді⁵, бұл ұлттық қажеттіліктерге интеграциялау және бейімделу мүмкіндіктерін шектеді. Сонымен қатар, әкімшілендіру функциялары үшін толық деректер талдауы болмады. Жаңа KEDEN жобасы технологиялық тәуелсіздік пен заманауи деректерді талдау құралдарын енгізу арқылы осы шектеулерді жоюды қамтиды.

2024-2025 жылдары жүйенің қосалқы блоктарын іске асыру басталды: алдын ала ақпараттандыру, жеке пайдалануға арналған тауарларды есепке алу, уақытша сақтау, төлемдерді төлеуді қамтамасыз ету және интеграцияланған бақылау модульдері.

2025 жылғы ақпанда көлік құралдарына кедендік декларациялау енгізілді, ал 2025 жылғы наурызда кедендік тізілімдер қосылды.

ҚР ҚМ МКК деректері бойынша 2024 жылғы қарашада іске қосылған «Транзит» модулі 446 мың хабарлама мен 397 мың декларацияны өңдеді. Бұл ретте экспресс-жүктер бойынша декларациялардың 50%-ы электрондық форматта ресімделеді. Өз кезегінде, кедендік тізілімдерге 1,1 мың қатысушы енгізілді, ал пайдаланушылардың жалпы саны 6,2 мыңнан асты.

Тиісінше, іске асыру нәтижелері іс жүзінде байқалады. Процестерді автоматтандыру рәсімдеу мерзімін қысқартты, шешімдердің біркелкілігі мен бақылаудың ашықтығын арттырды. СЭҚ қатысушылары жеке кабинеттегі декларациялар мен хабарламалардың мәртебесін қадағалай алады, ал тауарлардың қадағалануы өткізу пунктінен қоймаға дейін қолданылады.

«KEDEN» ҰИП қағаз құжат айналымын жоя отырып, электрондық тексеру

актілерін, қызметкерлердің ауысымдарын автоматтандыруды және қамтамасыз ету сертификаттарын беруді қамтамасыз етеді. Инспекторлар үшін аналитикалық панельдер мен ахуалдық орталық қарастырылған. Жасанды интеллект пен автоматты басқару сценарийлерін қолдану адам факторының әсерін төмендетіп, процедуралық тәртіпті нығайтты.

Бұл тұрғыда интеллектуалды құралдарды енгізу процестерді басқарудың жаңа ұйымдастырушылық моделін қажет етті. Бұл модельдің маңызды элементі ҚР ҚМ МКК Бас диспетчерлік басқаруды (БДБ) одан әрі дамыту болды.⁶ БДБ нақты уақыт режимінде орталықтандырылған бақылау мен назар аударуды, сондай-ақ ҚР ҰҚК Шекара қызметімен, ҚР Ауыл шаруашылығы министрлігімен және ҚР Көлік министрлігімен үйлестіруді қамтамасыз етеді.

Атап айтқанда, БДБ құру шашыраңқы бақылаудан бірыңғай мониторинг пен талдау жүйесіне көшуге мүмкіндік берді. Кедендік әкімшілендіруді орталықтандыру штаттан тыс жағдайларға уақтылы назар аударуды, шешімдердің біркелкі қабылдануын және барлық аралас қызметтердің іс-қимылдарының дәйектілігін қамтамасыз етеді. БДБ жұмысы қазірдің өзінде айқын әсерлерді көрсетеді: өткізу пункттерінің өткізу қабілеті артады, деректерді өңдеу уақыты қысқарады, кедендік бақылаудың тиімділігі артады.

«KEDEN» ҰИП жүйесінің цифрлық архитектурасы

KEDEN ашық бастапқы коды және микросервистік архитектурасы бар отандық жүйе ретінде құрылған. Әрбір компонент бүкіл платформаны тоқтат-

⁵ Кедендік IT-жүйелер контекстінде вендерлік шешім бағдарламалық кешенді ұлттық қажеттіліктерге жаңарту, сүйемелдеу және бейімдеу мәселелерінде шетелдік жеткізушіге тәуелділікті білдіреді.

⁶ БДБ ауданы 5 мың шаршы метрден асатын тоғыз қабатты кешен және 210 жұмыс орны бар. БДБ-да ахуалдық орталық, электрондық декларациялау орталығы, байланыс орталығы және оқу-әдістемелік блок орналасқан.



пай жаңартылып, дами алады. Енгізу алдында киберқауіпсіздік сынақтары өткізіледі.

Платформа бірден бірнеше деңгейдегі мәселелерді шешеді. Сыртқы экономикалық қызметке қатысушылар мемлекетпен өзара іс-қимыл жасау үшін ресімдеудің толық цифрлық циклін және сервистерді алады. Мемлекеттік органдар мен байланысты қызметтер

жүзден астам интеграция арқылы қосылған. ЕАЭО елдері мен үшінші мемлекеттердің кеден органдары әкімшілендіруді үйлестіру үшін деректермен алмасады. ҚР ҚМ МКК бөлімшелері инспекторлар мен аумақтық құрылымдардың жұмысын талдау, бағалау үшін жүйені пайдаланады.

KEDEN архитектурасына тәуекелдерді басқару жүйесі, есеп беру модулі,

Сурет 5. «KEDEN» ҰИП архитектурасы.



Артықшылықтары:

- ✓ **Жасанды интеллектті** қолдану
- ✓ **Аналитика** және ситуациялық орталық
- ✓ Цифрландыру және автоматтандыру есебінен **сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайту**
- ✓ Процестерді оңтайландыру есебінен кедендік тазартудан өту **мерзімдерін жеделдету**

Әсерлері:

- ✓ Декларанттар, Мемлекеттік кірістер комитеті және басқада қызметтер үшін **бірыңғай экожүйе**
- ✓ Декларацияларды **алдын ала** толтыру
- ✓ Ресімдеудің кез-келген кезеңінде кедендік тазалауды **қадағалау**
- ✓ Кәсіби шешімдер жиынтығымен **мобильді қосымша**
- ✓ Бұзушылықтарды тіркей отырып ресімдеу кезеңдерін **автоматтандыру**

мобильді қосымша, біріктірілген кедендік тариф, кедендік сараптама қызметі, шығарылымнан кейінгі бақылау, рұқсат беру құжаттары, интеграцияланған бақылау модулі және кедендік декларация кіреді. Бұл элементтердің барлығы алдын-ала ақпарат беруден бастап оны

шығаруға дейін тауарды толық сүйемелдеуді қамтамасыз ететін бірыңғай цифрлық ортаға біріктірілген.

Жасанды интеллектке негізделген тауарлардың жіктелуі

KEDEN-нің ең инновациялық құралдарының бірі СЭҚ ТН кодтарын семанти-

⁷ Семантикалық іздеу - терминдердің контекстін, құрылымын және өзара байланысын талдайтын, синонимдер мен кәсіби өрнектерді танытын технология, бұл сипаттама бейресми немесе қателіктермен тұжырымдалған болса да, қажетті ақпаратты табуға мүмкіндік береді.

калық іздеу⁷ модулі болды. Ол пайдаланушы мәтінді толық емес немесе ауызекі түрде енгізсе де, жүйеге тауарды сипаттаудың мағынасын түсінуге мүмкіндік беретін табиғи тілді өңдеу технологияларына негізделген. Алгоритм контексті, синонимдерді, кәсіби терминдерді, сөз морфологиясын ескереді және мәтінді жіктеуіштердің мәліметтер базасымен салыстырады.

Болашақта жасанды интеллект интеллектуалды кодтарды таңдауды, тыйым салулар мен шектеулерді автоматты түрде тексеруді, декларацияларды талдауды және әртүрлі елдердің талаптары бойынша кеңес беруді жүзеге асырады. Мұндай функциялар жүйені тек цифр-

лық қызметке ғана емес, сонымен қатар бизнестің интеллектуалды көмекшісіне және тәуекелдер мен ағындарды болжаудың аналитикалық құралына айналдырады. Мұндай шешімдер қазірдің өзінде Қытайда, Сингапурда және БАӘ-де қолданылады, ал Қазақстан осы бағытта сенімді қадам басуда.

Осылайша, KEDEN-дегі ЖИ іздеу цифрлық технологиялар процестерді автоматтандырып қана қоймай, мамандарға ресми сәйкестіктерден гөрі тезірек, дәлірек ойлауға және мағынаға негізделген шешімдер қабылдауға көмектесетін шынайы «ақылды» кеден құру жолындағы маңызды қадамға айналады.

Сурет 6. Тауарларды жіктеуге инновациялық тәсіл.



СЭҚ ТН кодтарын семантикалық іздеу

Тауарларды жіктеуге инновациялық тәсіл

<p>НЕЛІКТЕН ДӘСТҮРЛІ ІЗДЕУ ЕСКІРГЕН?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Терминдердің күрделілігі <input checked="" type="checkbox"/> Кодты таңдаудағы қате <input checked="" type="checkbox"/> Қызметкерлердің шамадан тыс жүктелуі <p>Тауарлар - ? СЭҚ ТН</p> <p>СЭҚ ТН АЖШ</p>	<p>ЖАСАНДЫ ИНТЕЛЛЕКТКЕ НЕГІЗДЕЛГЕН ЖАҢА ТӘСІЛ</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Мәтіннің мағынасын түсіну <input checked="" type="checkbox"/> Синонимдермен жұмыс істеу <input checked="" type="checkbox"/> ЕАЭО-қа мүше мемлекеттердің кеден қызметтерінің АЖШ және ЖШ деректер базасындағы NLP (табиғи тілді өңдеу)
--	--

II.B. Қағазсыз және трансшекаралық қағазсыз сауданы дамыту: «CART.IS» бастамасы

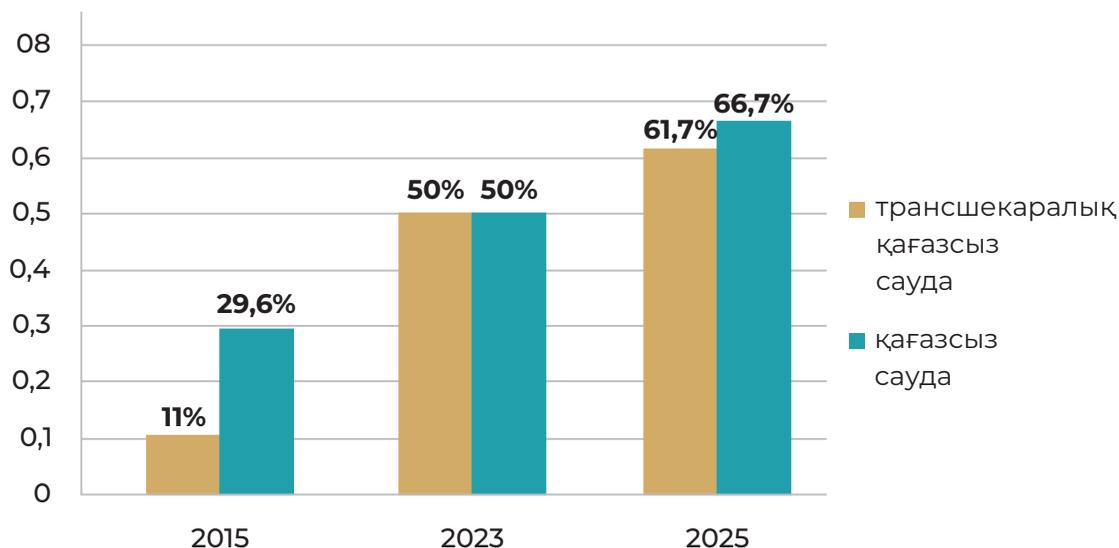
Қағазсыз сауда сыртқы экономикалық қызметті цифрлық трансформациялаудың негізгі бағытына айналуға бұл әкімшілік шығындарды едәуір азайтуға, тауарлардың қозғалысын жеделдетуге және рәсімдердің ашықтығын арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстан үшін қағазсыз форматтарға көшу жаңғырту

элементі ғана емес, жаһандық цифрлық экономикаға интеграциялаудың стратегиялық негізі болып табылады.

2025 жылғы БҰҰ-ның «Цифрлық және тұрақты сауданың жаһандық зерттеуіне» сәйкес, Қазақстанның трансшекаралық қағазсыз сауда көрсеткіші 2023 жылғы 50%-дан 2025 жылы 61,1%-ға дейін өсті, ал сол ке-



Сурет 7. Қазақстанның қағазсыз және трансшекаралық қағазсыз саудадағы ілгерілеуі, 2015-2025 жж.



зеңдегі қағазсыз сауданың жалпы деңгейі 66,7%-ды құрады, бұл соңғы жылдардағы нәтижелердің бекітілуін көрсетеді.

Айта кету керек, 2015 жылы бұл көрсеткіштер қағазсыз сауда үшін тек 29,6%-ды және трансшекаралық қағазсыз сауда үшін 11%-ды құрады.

CART.IS: ақпараттық жүйелерді картаға түсіру

Сыртқы экономикалық қызметті реттеуге қатысатын мемлекеттік ақпараттық жүйелердің қалай жұмыс істейтінін және өзара әрекеттесетінін нақты түсінбестен қағазсыз сауда жасау мүмкін емес. Сондықтан да 2025 жылы Қазақстан ХСО мен бірлесіп сауданың цифрлық архитектурасын нығайтуға бағытталған Ready4Trade Central Asia бағдарламасының негізгі компоненттерінің бірі CART.IS бастамасын (Cartography of Information Systems) іске қосты.

Жоба шеңберінде экспорттық, импорттық және транзиттік рәсімдерге байланысты 27 мемлекеттік қызмет картаға түсірілді, оның 81%-ы электрондық форматта іске асырылды. Бұл талдау СЭҚ реттеуге тартылған ұлттық ақпараттық жүйелердің бүкіл экожүйесін алғаш рет жүйелі түрде көрсетуге, қолданыстағы

деректерді алмасу ағындарын анықтауға, функциялардың қайталануын және тар жерлерді анықтауға, сондай-ақ толық қағазсыз процестерге көшу үшін ұсынымдар әзірлеуге мүмкіндік берді.

Жүргізілген талдау мемлекеттік қызметтер тізбесін ғана емес, сонымен қатар 15 негізгі ақпараттық жүйе арасындағы цифрлық жетілу мен ведомствоаралық байланыстарды бағалауды қамтыды. Талдау жүйелер арасындағы интеграцияны нығайту, деректердің қайталануын азайту және көрші елдермен, соның ішінде Әзірбайжан, Өзбекстан және т. б. электрондық алмасуды кеңейту қажеттілігін көрсетті.

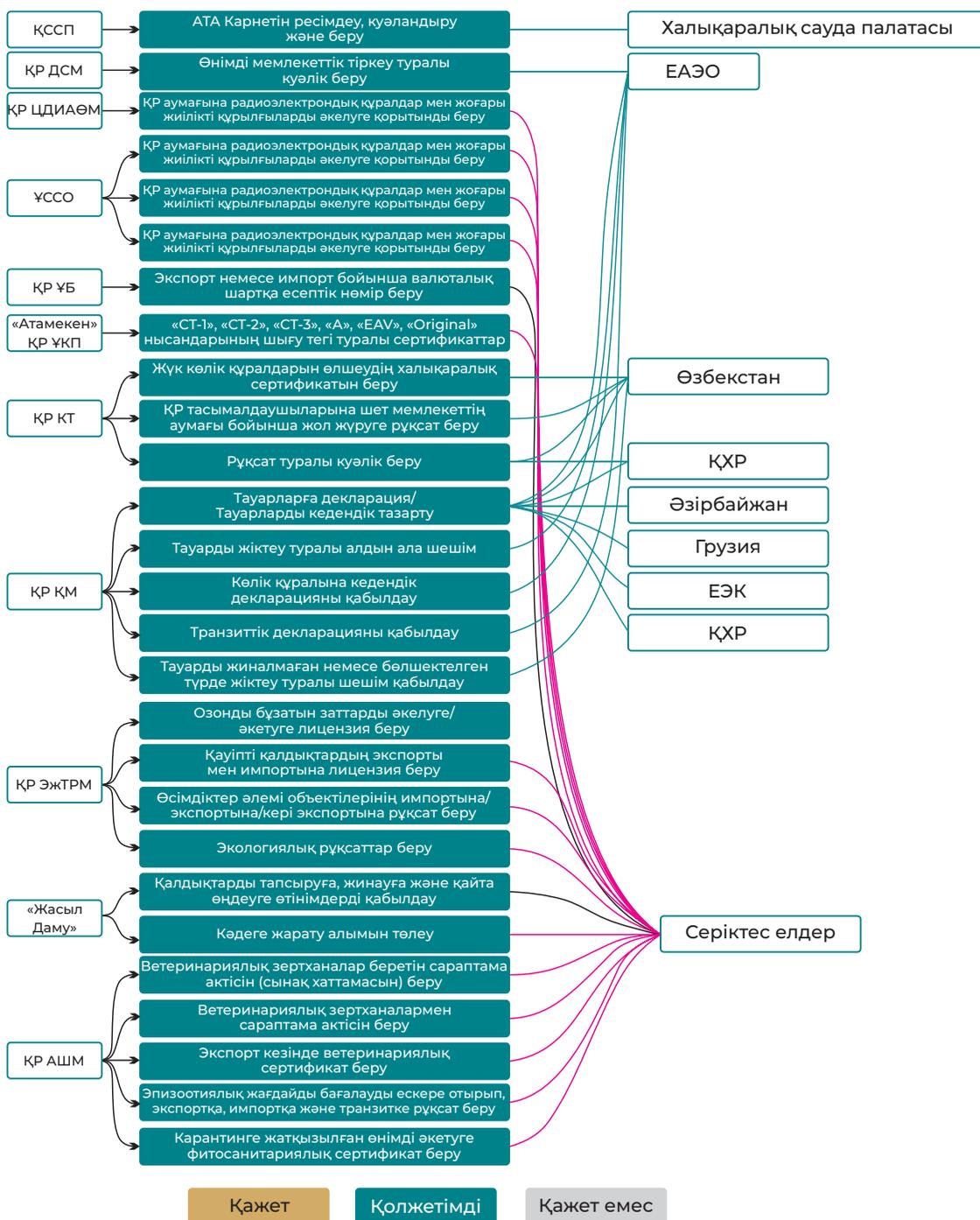
Жүргізілген талдау негізінде СЭҚ-тың қағазсыз моделіне көшу бойынша практикалық ұсынымдар әзірленді, соның ішінде:

- ◆ сауда серіктестерімен электрондық құжаттарды өзара тану үшін нормативтік-құқықтық базаны нығайту;
- ◆ ведомствоаралық деректер алмасу архитектурасын дамыту және құжаттар форматтарын, кодтар мен анықтамалықтарды біріздендіру;
- ◆ негізгі процестерді цифрландыруды кеңейту: кедендік ресімдеу, СФС-бақылау, көлік операциялары және лицензиялау;

◆ квазимемлекеттік қызметтерді мемлекеттік платформаларға қосу және олардың үйлесімділігін қамтамасыз ету;

◆ халықаралық цифрлық дәліздерді (eTIR, eCMR, ePhyto) ілгерілету және қағаз процедураларының қайталануын болдырмау.

Сурет 8. Траншекаралық ақпараттық интеграциялар картасы, CART.IS. бастамасы





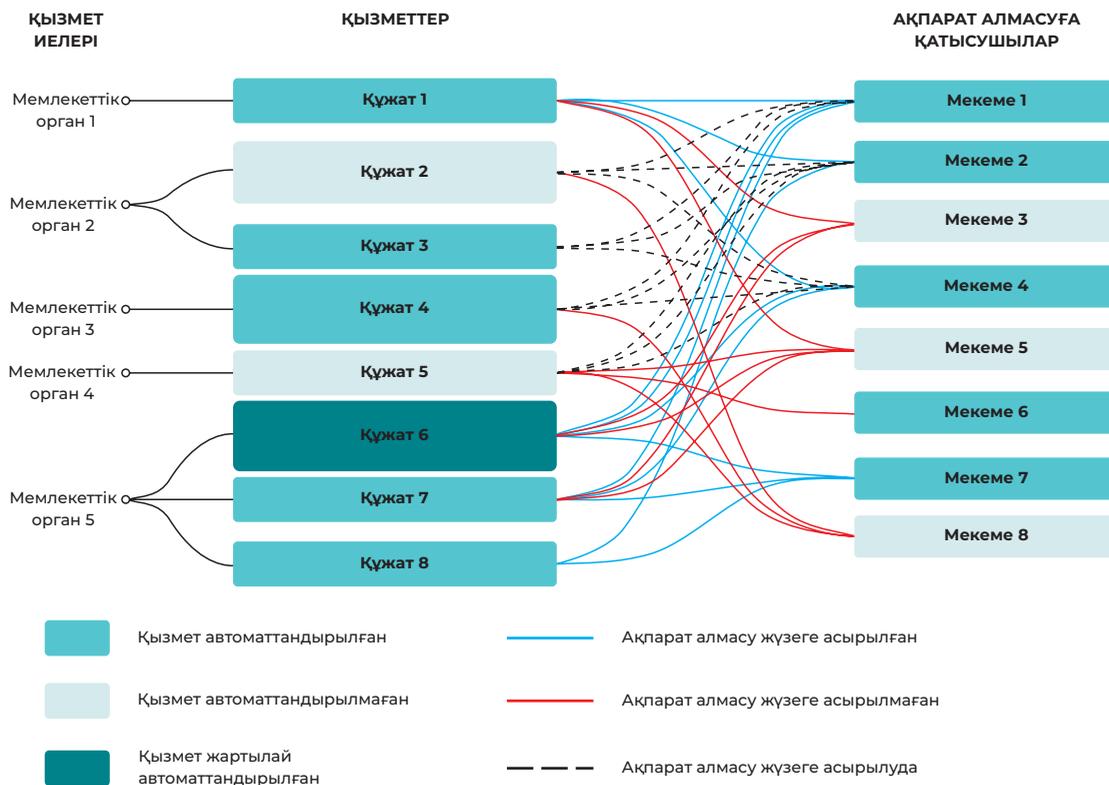
Жалпы CART.IS жобасы сауданың цифрлық инфрақұрылымы туралы тұтас түсінік қалыптастыруға, ведомстволық платформалар мен бизнес-жүйелер арасындағы негізгі өзара байланыстарды айқындауға, сондай-ақ деректермен алмасудың ашықтығы мен дәйектілігін қамтамасыз етуге арналған. Нәтижелерді визуализациялау үшін мемлекеттік органдар, сертификаттау және көлік құрылымдары, сондай-ақ жеке сектор қатысушылары арасындағы ақпараттың қозғалысын көрсететін өзара байланыстардың цифрлық карталары қолданылады. Бұл тәсіл деректермен алмасу архитектурасын жүйелеуге ғана емес, сонымен қатар процестерді интеграциялау мен оңтайландырудың нақты шараларын анықтауға мүмкіндік берді.

CART.IS іске асыру барысында ведомствоаралық деректермен алмасуға,

электрондық құжаттардың құқықтық маңыздылығына және ұлттық платформалардың трансшекаралық интеграцияға дайындығына ерекше назар аударылды. Алынған нәтижелер ұлттық IT-жүйелерді халықаралық стандарттарға және ЭСКАТО-ның Қағазсыз трансшекаралық сауда туралы Негіздемелік келісімінің талаптарына бейімдеу жөніндегі ұсыныстарға негіз болды.

Жоба сонымен қатар ТХКБ-на қатысушы елдер арасында нақты уақыттағы ақпарат алмасуды қамтамасыз ететін eTIR, eCMR және ePhyto-ның негізгі халықаралық бастамаларымен ұштасуға негіз болды. Нәтижесінде Қазақстан көліктік, кедендік және фитосанитариялық деректерді біріктіретін бірыңғай цифрлық ортаны құруға ілгерілеуде, бұл логистикалық операциялардың өтпелі қадағалануын және болжамдылығын қамтамасыз етеді.

Сурет 9. CART.IS жобасы шеңберінде мемлекеттік қызметтер мен ақпарат алмасуға қатысушылардың өзара байланыстарын талдау, 2025 ж.



CART.IS бастамасы мемлекеттік құрылымдардың ішкі цифрлық үйлесімділігін күшейтіп қана қоймай, ОА бірыңғай ақпараттық кеңістігін қалыптастыру үшін негіз қалайды. Жобаның әзірлемелері негізінде Қазақстан өңір елдеріне цифрлық шешімдерді үйлестіруде әдіснамалық және техникалық қолдау ұсына алады, бұл халықаралық серіктестердің сенімін нығайтады және елдің сауда рәсімдерін цифрландыру мәселелері жөніндегі технологиялық және әдіснамалық орталық ретіндегі рөлін арттырады.

Жоба нәтижелерінің презентациясы 2025 жылдың қараша айына жоспарланған және Қазақстанның сыртқы экономикалық қызмет саласындағы «Digital by Default»⁸ моделіне көшу жолындағы маңызды кезең болады.

Тауардың шығу тегі электрондық сертификаттары (e-CO)

CART.IS бастамасымен қатар Қазақстан қағазсыз сауданың практикалық құралдарын, оның ішінде тауардың шығу тегі электрондық сертификаттарын (e-CO) енгізуді ілгерілетуде, бұл экспорттық рәсімдерді жеңілдетуге және өңірдегі цифрлық құжаттарды өзара тануға маңызды қадам болып табылады.

2025 жылы Қазақстан Ready4Trade Central Asia бағдарламасы шеңберінде e-Co мәселелері бойынша өңірлік техникалық кездесуге қатысты. Кездесуде ОА елдері арасындағы электрондық сертификаттарды айырбастау және тану модельдері талқыланды. Қазақстан цифрлық дайындықтың жоғары деңгейін ұсынды және стандарттарды біріздендіруді және ұлттық жүйелер арасында үйлесімді API⁹ құруды жақтады.

Сурет 10. Тауардың шығу тегі электрондық сертификаттары бойынша өңірлік техникалық кездесу (e-CO)



⁸ «Digital by default» (әдепкі цифрлық) - бұл жобаларды іске асыру кезінде цифрлық компоненттерді бірінші кезекте пайдалану керек деген қағида.

⁹ API (қолданбалы бағдарламалау интерфейсі) - бұл екі бағдарламаның немесе бағдарламалық жасақтама компоненттерінің бір-бірімен өзара әрекеттесуіне мүмкіндік беретін ережелер мен хаттамалар жиынтығы.



Деректер алмасудың төрт моделі анықталды: QR-коды бойынша сертификатты онлайн тексеруден бастап кеден органдары арасындағы тікелей өзара әрекеттесуге дейін (G2G, real time¹⁰). Әрбір модель пилоттық шешімдерден бастап, біртіндеп толық интеграцияға ауыса отырып, кезең-кезеңімен енгізілуі мүмкін.

Консультациялар қорытындысы бойынша мынадай ұсынымдар келісілді:

- ◆ өңірлік жол картасын дайындау және Қазақстан мен Өзбекстан арасындағы е-CO алмасу пилоттық жобасын іске қосу;

- ◆ сауда-өнеркәсіп палатасының электрондық қолтаңбасы мен цифрлық мөрін енгізу;

- ◆ машинада оқылатын деректер алмасу үшін API интерфейстерін құру.

Осылайша, е-CO бастамасын іске асыру Қазақстанның сауда рәсімдерін цифрландырудың өңірлік көшбасшысы

ретіндегі ұстанымын нығайтады, тауарлардың шығу тегінің ашықтығын қамтамасыз етеді және ТХКБ-на экспортқа деген сенімді арттырады.

Пилоттық жобалар: ePhyto және e-CO

2023-2024 жылдары Қазақстан ОА-да трансшекаралық қағазсыз сауданы дамытуға бағытталған ЭСКАТО жобасына қатысты. Жобаның мақсаты сауда құжаттарымен электрондық алмасуға көшу бойынша пилоттық бастамалардың техникалық-экономикалық негіздемесін жүргізу болды.

ЭСКАТО жүргізген талдау қорытындысы бойынша Қазақстан үшін екі басым пилоттық жоба анықталды: Қазақстан мен Өзбекстан арасындағы фитосанитариялық сертификаттармен электрондық алмасу (ePhyto жобасы) және Қазақстан мен Тәжікстан арасындағы тауардың шығу тегі сертификаттарымен электрондық алмасу (e-CO жобасы).

Сурет 11. Трансшекаралық электрондық алмасу жөніндегі жобаларды іске асыру үшін сауда құжаттамасын және Қазақстанның серіктес елдерін талдау.

Сауда құжаттамасын талдау және Қазақстан үшін серіктес елдер

Фитосанитариялық сертификаттарды трансшекаралық электронды алмасу жобасын жүзеге асыру үшін 3 үздік серіктес елдер

Тауарлардың шығу тегі сертификаттарын трансшекаралық электронды алмасу жобасын жүзеге асыру үшін 3 үздік серіктес елдер

1 Өзбекстан

32

2 Қырғызстан

23

3 Тәжікстан

17

4 критерий

(1-ден 10-ға дейін бағалау)

- ✓ сауда әлеуеті
- ✓ логистика және инфрақұрылым
- ✓ реттеуші орта
- ✓ IT жүйелерінің болуы және дайындығы

1

Өзбекстан

32

2

Тәжікстан

25

3

Қырғызстан

21



Нәтиже:

Өзбекстан фитосанитариялық сертификаттарды трансшекаралық алмасу бойынша пилоттық жобаны жүзеге асыру үшін ең қолайлы ел болып табылады.

Тәжікстан тауарлардың шығу тегі сертификаттарын трансшекаралық алмасу бойынша пилоттық жобаны жүзеге асыру үшін ең қолайлы ел (Өзбекстаннан кейін) болып табылады.

¹⁰ «Government-to-Government» (үкімет үкіметке), нақты уақытта.

ePhyto жобасы (электрондық фитосанитарлық сертификаттар)

Жоба ҚР АШМ және ҚМ МКК қатысуымен ҚР СИМ үйлестіруімен іске асырылуда. Жобаның мақсаты ұлттық жүйені ePhyto Hub халықаралық платформасына қосу арқылы Қазақстан мен Өзбекстан арасында фитосанитариялық сертификаттармен электрондық алмасуды енгізу болып табылады. ҚР АШМ сертификаттарды ресімдеу үшін пайдаланатын Қазақстандық ЕАСУ АЖ қазіргі уақытта ePhyto Hub-пен интеграциялауға дайын.

Атап айтқанда, жоба деректермен қауіпсіз алмасуды ұйымдастыруды, электрондық құжаттар мен қолтаңбаларды өзара тануды, сондай-ақ қағаз сертификаттардан біртіндеп бас тартуды қарастырады. ePhyto енгізу ауыл шаруашылығы тауарларының қозғалысын жеделдетуге, экспорттаушылар мен импорттаушылардың шығындарын қысқартуға және сауда рәсімдерінің ашықтығын арттыруға мүмкіндік береді.

Жобаны іске асыру үшін құқықтық келісуге, техникалық интеграцияға, мамандарды оқытуға және жол картасының орындалуын бақылауға жауапты ведомствоаралық жұмыс тобы құрылды.

e-CO пилоттық жобасы (тауардың шығу тегі электрондық сертификаттары)

Бұл жобаны іске асыруға ҚР ҚМ МКК, ҚР СИМ және «Атамекен» ҚР ҰКП қатысады. Серіктес ретінде - Тәжікстан Республикасының құзыретті органдары.

Жоба Қазақстан мен Тәжікстанның «бірыңғай терезе» ұлттық жүйелері арқылы тауарлардың шығу тегі сертификаттары туралы қауіпсіз трансшекаралық деректер алмасуды енгізуге бағытталған. Негізгі мақсат - экспорттық құжаттарды ресімдеу кезіндегі уақыт пен шығындарды қысқарту, жалған құжат жасау тәуекелдерін азайту және сыртқы экономикалық қызметке қатысушылар арасындағы сенімді арттыру.

Берілген тауарлардың шығу тегі сертификаттары туралы деректер алмасу екі елдің құзыретті органдары арасында автоматты түрде жүзеге асырылатын бола-

ды. Кеден органдары жүк келгенге дейін сертификаттардың түпнұсқалығын онлайн тексеруге мүмкіндік алады. Жобаны іске асыру сауда рәсімдерін жеңілдетуге, шекарадан өтуді жеделдетуге және өзара сауданың ашықтығын арттыруға мүмкіндік береді.

Екі пилоттық жоба да ЭСКАТО-ның әдіснамалық басшылығымен жүзеге асырылады және ОА-да қағазсыз сауданы енгізудің практикалық мысалы болып табылады. ePhyto және e-CO жобалары бойынша Қазақстанның тәжірибесін ЭСКАТО цифрлық шешімдерді одан әрі кеңейту және өңір елдері арасында деректер алмасу үшін негіз ретінде қарастырады. Қазақстанның нәтижелері мен жетістіктері 2024 жылы ЭСКАТО қолдауымен ұсынылды, олар елдің қағазсыз сауда рәсімдерін біріктіруге дайындығының жоғары деңгейін растады.

Басқа ұлттық және халықаралық бастамалар

Жалпы алғанда, Қазақстанның қағазсыз саудадағы ілгерілеуі автоматтандырылған декларациялауды, электрондық төлемдерді, тауарларды жеделдетіп шығаруды, декларацияларды алдын ала өңдеуді, бірыңғай терезе жүйесін және басқа да көптеген шараларды іске асырудың арқасында мүмкін болғанын атап өткен жөн. Бұл шаралар нақты прогресті көрсетеді, сонымен қатар процестерді қамту мен үйлестіруді кеңейту қажеттілігін көрсетеді.

Бұл тұрғыда Қазақстан халықаралық серіктестермен белсенді ынтымақтастықты жалғастыруда. Мысалы, GIZ жобасы шеңберінде 2024-2025 жылдары Қазақстан Өзбекстанмен және Қырғызстанмен бірлесіп инвойстарды, фитосанитариялық сертификаттарды (e-Phyto) және тауардың шығу тегі туралы сертификаттарды электрондық алмасу және өзара тану жөніндегі үкіметаралық келісімдерге қол қою мүмкіндігін зерделейді.

Сондай-ақ, eTIR, eCMR және ePermit халықаралық жүйелерімен интеграциялау бағытында қадамдар жасалуда, бұл тауарларды ілгерілету кезінде қағаз құ-



жаттарын пайдалануды азайтуға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, Қазақстан ЭСКАТО-ның Қағазсыз трансшекаралық сауда туралы Негіздемелік келісіміне қосылуға белсенді дайындалуда, бұл елдің ЭСКАТО-ның қағазсыз сауда саласындағы заманауи шешімдерді енгізу жөніндегі бағдарламалары мен пилоттық жобаларына қатысуына мүмкіндік ашады. Бұл, ақпаратты қорғау және цифрлық құжаттарды өзара тану аспектілерін қоса алғанда, ұлттық электрондық деректер алмасу жүйелерін халықаралық талаптарға бей-

імдеуге мүмкіндік береді. Жалпы алғанда, қосылу Қазақстанға халықаралық жеткізу тізбегіне тиімдірек енуге, экспорттық мүмкіндіктерді кеңейтуге және елдің инвестициялық тартымдылығын арттыруға мүмкіндік береді.

ЕАЭО шеңберінде халықаралық тасымалдар саласында цифрлық форматтарға көшу жөнінде қадамдар жасалуда. 2025 жылы ЕАЭО-қа мүше мемлекеттер электрондық халықаралық көлік жүкқұжаттарын (e-CMR) қолдану жөніндегі пилоттық жобаны іске асыруға кірісті.¹¹

Сурет 12. ЕАЭО-да e-CMR бойынша пилоттық жоба.



Бұл механизм цифрлық қолтаңба мен сенімді инфрақұрылымды пайдалана отырып, заңдық маңызы бар электрондық құжаттармен трансшекаралық алмасуды қамтамасыз етуге бағытталған. e-CMR енгізу құжаттарды рәсімдеу уақытын едәуір қысқартуға, әкімшілік шығындарды азайтуға және қағаз құжат айналымына байланысты қателерді болдырмауға мүмкіндік береді. Болашақта жоба ЕАЭО-ның неғұрлым ашық, жылдам және қауіпсіз логи-

стикалық тізбектерді қамтамасыз ететін бірыңғай цифрлық көлік кеңістігін қалыптастыру үшін негіз жасайды, бұл сайып келгенде, өңірдің сыртқы сауда тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

Өз кезегінде, ОА елдерінің экспорттаушылары мен өндірушілерінің бірыңғай Цифрлық каталогын құру (толығырақ Баяндаманың II.E бөлімін қараңыз) сондай-ақ, өңір елдері арасында деректермен автоматты алмасуды және ақпаратты

¹¹ <https://eec.eaeunion.org/news/v-eaes-pristupili-k-provedeniyu-pilotnogo-proekta-po-primeneniyu-elektronnykh-mezhdunarodnykh-transp/>

өзара тексеруді қамтамасыз ете отырып, қағазсыз сауданың болашақ экожүйесінің бөлігі болады.

Бұдан басқа, деректер алмасуды цифрландыру бойынша бұрын басталған бастамаларды жалғастыра отырып, Қазақстан БҰҰ Еуропалық экономикалық комиссиясының (БҰҰ ЕЭК) және БҰҰ-ның Орталық Азия экономикаларына арналған Арнайы бағдарламасының (СПЕКА) қолдауымен өңірлік іс-шараларға белсенді қатысуын жалғастыруда. 2025 жылғы наурызда БҰҰ ЕЭК-тің СРЖ және көлік жөніндегі 18-ші Халықаралық семинары барысында БҰҰ СЕФАКТ стандарттарын қолдана отырып, деректер мен құжаттармен алмасуды цифрландыру бойынша СПЕКА Жол картасын іске асырудың практикалық аспектілері қаралды.¹² Талқылау Каспий өңірінің порттары (Ақтау, Құрық, Баку, Түрікменбашы) арасында ақпарат алмасу форматтарын біріздендіруге және олардың IT-жүйе-

лерінің үйлесімділігін арттыруға бағытталды. Іс-шара барысында электронды жүкқұжат ЦИМ/СМГС енгізу бойынша пилоттық жобаның нәтижелері, сондай-ақ порт және теміржол цифрлық шешімдерін интеграциялау бойынша ұсыныстар ұсынылды.

Өткізілген талқылаулар бұл бастамалар сауда рәсімдерін жеңілдетудің цифрлық құралдарын дамытуға, көлік-логистикалық процестердің ашықтығын арттыруға және өңір елдерінде БҰҰ СЕФАКТ халықаралық стандарттарын неғұрлым кеңірек енгізу үшін жағдайлар қалыптастыруға ықпал ететінін растады.

Осылайша, қағазсыз саудаға көшу СЭҚ қатысушылары үшін рәсімдеу шығындары мен уақытын қысқартуға ғана емес, сонымен қатар Қазақстанның жаһандық цифрлық экономикаға дәйекті енуі және елдің өңірлік логистика және сауда орталығы ретіндегі әлеуетін іске асыру үшін негіз болады.

II.C. Транзиттік процедураларды жеңілдету

Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамыту мемлекеттік саясаттың басымдықтарының бірі болып табылады. Соңғы жылдары Қазақстан Еуропа мен Азияны біріктіретін стратегиялық елге айналды, бұл инфрақұрылымды жаңғырту бойынша ғана емес, транзиттік рәсімдерді цифрландыру бойынша да кешенді шараларды талап етті.

Өткізу пункттерін жаңғырту

Қазақстан ЕАЭО сыртқы шекарасында 9 автомобиль өткізу пунктін жаңартудың ауқымды бағдарламасын іске асыруда. «Қапланбек», «Атамекен», «Қалжат» және «Алакөл» пункттері пайдалануға берілді. Қайта құрудың соңғы кезеңінде «Қазығұрт», «Тәжен», «Темір баба», «Бақты» және «Майқапшағай» тұр, олар-

ды іске қосу 2025 жылдың соңына дейін жоспарланған.

Жаңартылған нысандар заманауи инспекциялық-тексеру кешендерімен, салмақ жүйелерімен, ветеринариялық және фитосанитариялық бақылау аймақтарымен және ағындарды реттеудің зияткерлік жүйелерімен жабдықталған.

Теміржол транзитін автоматтандыру

Негізгі бағыт теміржол транзитін автоматтандыру болды. 2024 жылы «ҚТЖ» АҚ ҚР ҚМ МКК-мен бірлесіп теміржол транзиттік декларацияларын цифрлық рәсімдеу бойынша пилоттық жобаны іске қосты. Алғаш рет жүктерді тіркеу, шығару, келу және кету туралы хабарлама процесі толығымен электронды түрде жүзеге асырылады. Қағаз белгілері мен қолмен растау алынып тасталады.

¹¹ СЕФАКТ ООН (UN/CEFACT) - БҰҰ сауда рәсімдерін және электрондық іскерлік операцияларды жеңілдету орталығы. Елдер арасындағы сауда, көлік және логистикалық процестерді жеңілдетуге және цифрландыруға бағытталған халықаралық стандарттарды, деректер модельдерін және ұсынымдарды әзірлейді.



Жоба шеңберінде барлық бақылау органдары үшін қолжетімді тәуекелдерді басқару жүйесін қолдана отырып, транзиттік декларацияларды автоматты түрде шығару және автоматты тіркеу технологиясы енгізілді. Бақылау автоматты түрде жүзеге асырылады және қосымша тексеру тек ТБЖ іске қосылған кезде тағайындалады.

ҚР ҚМ МКК деректері бойынша Алтынкөл-Сарыағаш бағыты бойынша 23,8 мың транзиттік декларация, ал Алтынкөл-Морпорт бағыты бойынша 6,7 мың декларация ресімделді.

Бұл бір контейнерді ресімдеу уақытын 3 сағаттан 5 минутқа дейін қысқартуға, қағаз құжаттардан толық бас тартуға және барлық кеден органдарының іс-әрекеттерінің ашықтығын қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Жүйе «KEDEN» ҰИП және теміржолдардың ішкі сервистерімен интеграцияланған, бұл тізбектің барлық қатысушылары - тасымалдаушылар, агенттер және кеден үшін бірыңғай ақпараттық кеңістік құрды. Тек 2025 жылдың бірінші жартыжылдығында цифрлық форматта 59 мыңнан астам транзиттік декларация¹³ ресімделді, бұл ресімдеуді 35%-ға жеделдетті, қателер санын қысқартты және станцияларда вагондардың тоқтап қалу уақытын қысқартты.

Болашақта цифрлық транзитті Қытай мен Өзбекстанды қоса алғанда, көрші елдердің жүйелерімен интеграциялау жоспарлануда, бұл ТХКБ бүкіл бағыты бойынша «жіксіз» транзитті қалыптастыру үшін негіз жасайды.

Транзит кезінде навигациялық пломбаларды енгізу

2023 жылдан бастап Қазақстан транзиттік жүктердің қозғалысын онлайн-қадағалауды қамтамасыз ететін навигациялық пломбалар¹⁴ технологиясын енгізу

мәселесін пысықтауда. Әрбір пломба GPS модулімен және деректерді берудің қорғалған арнасымен жабдықталады, бұл кеден органдарына нақты уақыт режимінде бағытты, аялдамаларды және жүктің тұтастығын бұзуды көруге мүмкіндік береді.

Осы процес шеңберінде автокөлікпен де, темір жол көлігімен де тасымалдарды қадағалауға жауапты ұлттық оператор айқындалды, сондай-ақ ҚР ҚМ МКК қоса алғанда, ұлттық оператор мен бақылаушы органдар арасындағы өзара іс-қимыл тәртібі белгіленді.

Транзит кезінде навигациялық пломба жүйесін енгізуден күтілетін әсерлер бірнеше негізгі аспектілерді қамтиды. Мемлекет үшін бұл ең алдымен ЕАЭО аумағы бойынша заңды тасымалдарды дамыту, жалған транзит және жалған импорт сияқты «көлеңкелі» схемаларды алып тастау, сондай-ақ тауарларды заңды тауар айналымына енгізуді қамтамасыз ету. Ұзақ мерзімді перспективада навигациялық пломбаларды енгізу транзиттік операцияларға деген сенімді қалыптастырады, ал ТХКБ-да жобаны масштабтаған жағдайда - оны болжамды және бәсекеге қабілетті етеді, ал Қазақстан - өңірдегі транзиттік ағындарды цифрлық бақылау орталығына айналдырады.

Сонымен қатар, қазіргі уақытта Қазақстанда навигациялық пломбаларды қолдануды реттейтін салалық актілерді әзірлеу, сондай-ақ жүйені енгізудің салдарын бағалау үшін реттеушілік талдаулар жүргізу талап етіледі, бұл оның тиімді енгізілуін және табысты жұмыс істеуін жеделдетуге мүмкіндік береді.

Транзиттің цифрлық экожүйесі

Электрондық кезектер бөлігінде ағындарды басқарудың тиімді құралы 2023 жылы енгізілген CarGoRuqsat жүйесі болды. Ол СЭҚ қатысушыларының брондауына тең қолжетімділікті қамта-

¹³ <https://kgd.gov.kz/ru/news/zapushchen-proekt-po-avtomatizacii-zheleznodorozhnogo-tranzita-1-141236>.

¹⁴ ЕАЭО-да Тасымалдарды қадағалау үшін навигациялық пломбаларды қолдану туралы 2022 жылғы 19 сәуірдегі келісім негізінде (2023 жылғы 15 наурызда ҚРЗ ратификациялады).

масыз ете отырып, кезектерді бөлу кезінде адами факторды толығымен алып тастады. Көлік құралдарымен шекарадан өту процесін автоматтандыру QOLDAU.KZ платформасында жүзеге асырылады

Қазіргі уақытта 34 өткізу пункті қосылып, мемлекеттік және салалық ақпараттық жүйелермен 17 интеграция іске асырылды.

Жүйеде барлығы 96 294 пайдаланушы тіркелген және 1,27 млн. астам белсенді броньмен ресімделген. Тасымалдаушыларға ыңғайлы болу үшін CarGoRuqsat телеграм-арнасы арқылы тәулік бойы кеңес беру іске қосылды. Бұл цифрлық сервис транзиттік ағындарды басқарудың жаңа экожүйесінің ажырамас элементіне айналды.

Сурет 13. *Онлайн режимде ҚР өткізу пункттеріндегі CarGoRuqsat электрондық кезек жүйесінің дисплейі.*

Vehicle Number Номерной знак	Inspection Status Статус проверки	Vehicle Number Номерной знак	Inspection Status Статус проверки
7007DX20	Waiting Ожидание Күту		

Анықтамасы: Күте тұрыңыз: Тексеру нәтижелерің | 14:44:32 02.01.2000 1/1

2025 жылы жүйе қосымша мүмкіндіктерге ие болды: тез бұзылатын, қауіпті және тірі жүктерді¹⁵ тасымалдауға арналған бөлек орындар (слоттар) және жалған брондауды болдырмайтын қайтару механизмі. Бұл ретте «ҚазАвтоЖол» АҚ жүйесімен интеграция шетелдік тасымалдаушылардың ақылы жолдарды төлеу бойынша берешектерін автоматты түрде өндіріп алуға мүмкіндік берді, бұл қаржылық тәртіп пен есеп айырысудың ашықтығын арттырды.

Бұдан басқа, Өзбекстан Республикасымен бірлесіп іске асырылатын «Үздіксіз транзит»¹⁶ пилоттық жобасы транзиттік рәсімдерді дамытудың перспективалық бағыты болды. 2025 жылғы шілдеде жұмыс тобының бірінші отырысы өтті, онда тараптар пилоттық жобаны іс жүзінде іске асыруға кірісуге дайын екендіктерін растады. Жоба екі елдің кеден органдары арасында деректер алмасудың бірыңғай тетігін құруға, ресім-

¹⁵ ҚР ҚМ 2025 жылғы 17 қыркүйектегі № 505 «Қазақстан Республикасы Премьер-Министрі орынбасарының – Қаржы министрінің 2023 жылғы 27 маусымдағы № 707 «Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы автомобиль көлік құралдарын, жүктер мен тауарларды, оның ішінде ақылы негізде электрондық кезек жүйесін пайдалана отырып өткізу қағидаларын бекіту туралы» бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» бұйрығы.

¹⁶ <https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd/press/news/details/1034556?lang=ru>.



деу уақытын қысқартуға және жүктер қозғалысының болжамдылығын арттыруға бағытталған.¹⁷

Жоғарыда аталған барлық шаралар транзиттік рәсімдердің тиімділігін

едәуір жақсартты. Қазақстан біртіндеп цифрлық экожүйені қалыптастырады, онда бақылау автоматты режимде, ал адамның араласуы минималды жүзеге асырылады.

II.D. Далалық іс-сапарлар: «қатаң» және «жұмсақ» шекаралық инфрақұрылымды талдау

Сауда рәсімдерін жеңілдету саласында жүргізіліп жатқан реформалардың тиімділігін практикалық бағалау сауда-көлік процестерін жетілдіру жөніндегі үкіметтік жұмыстың маңызды бөлігі болып табылады.

2025 жылы Қазақстан көліктік және шекаралық инфрақұрылымның негізгі

объектілеріне далалық іс-сапарлардың жүйелі тәжірибесін жалғастырды. Бұл тәсіл цифрландыру мен реттеуші өзгерістердің нәтижелерін сол жердегі нақты жағдаймен салыстыруға, сақталған кедергілерді анықтауға және тиімділікті одан әрі арттыру бағыттарын анықтауға мүмкіндік береді.

Сурет 14. ҚР шекаралық инфрақұрылым объектілеріне далалық іс-сапарлар.



¹⁷ <https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd/press/news/details/1034556?lang=ru>.

2025 жылдың шілде-тамыз айларында ҚР СИМ QazTrade-пен бірлесіп, ХСО қолдауымен Ready4Trade Central Asia жобасы шеңберінде далалық миссия өткізді. Миссия барысында Ақтау теңіз порты, сондай-ақ Қазақстан-өзбек шекарасындағы «Қапланбек» және «Б.Қонысбаев» өткізу пункттері зерттелді. Негізгі мақсат процедуралардың тиімділігін, инфрақұрылымның жай-күйін және объектілердің одан әрі интеграциялауға цифрлық дайындық деңгейін кешенді бағалау болды.

Миссия шеңберінде жүктердің өтуіне және бақылау операцияларын орындау уақытына практикалық талдау жүргізілді.

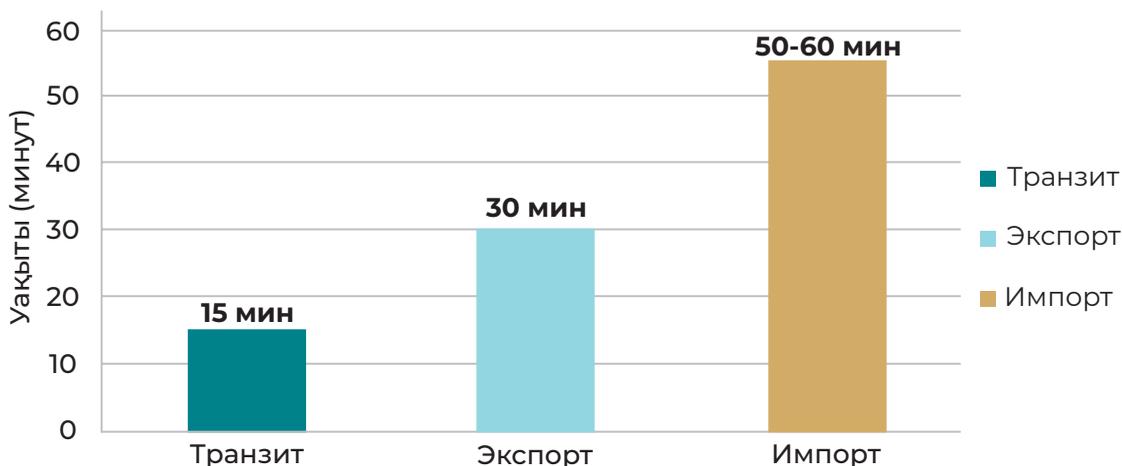
Бақылау нәтижелері бойынша мынадай орташа көрсеткіштер тіркелді:

- ◆ шекаралық бақылау - 2 минутқа дейін;
- ◆ электрондық өткізу пункті - 2 минутқа дейін;
- ◆ салмақ және радиациялық бақылау - шамамен 1 минут;
- ◆ кедендік ресімдеу - 14 минутқа дейін.

Жалпы алғанда, ресімдеудің орташа циклі транзит үшін 15 минутты, экспорт үшін 30 минутты және импорт үшін 50-60 минутты құрады, бұл цифрландырудың және рәсімдерді жеделдетуге ведомствоаралық үйлестіруді күшейтудің оң әсерін растайды.

Сурет 15. «Б. Қонысбаева» және «Қапланбек» өткізу пункттерінде тауарларды шығарудың орташа уақытын өлшеу, 2025 жылғы шілде-тамыз

**ӨП-де жүкті ресімдеудің орташа уақыты
(Қазақстан-Өзбекстан шекарасы), 2025 ж.**



Негізгі мәселелер мен қиындықтар

Қол жеткізілген оң нәтижелерге қарамастан, жүргізілген талдау прогрестің сыртқы белгілерінде іске асырылып жатқан реформалардың тиімділігін және шекара маңы инфрақұрылымын одан әрі дамыту әлеуетін айтарлықтай шектейтін бірқатар терең жүйелік проблемалардың сақталатынын көрсетті.

Сонымен, миссия барысында CarGo Ruqsat электрондық кезек жүйесінің

жұмыс істеуіне және оның басқа мемлекеттік ақпараттық платформалармен өзара іс-қимылына ерекше назар аударылды. Кіруді автоматтандырылған броньдауды енгізу адам факторының әсерін азайтуға және көлік ағындарының таралуының ашықтығын арттыруға мүмкіндік берді. Сонымен қатар, СЭҚ қатысушылары жекелеген өткізу пункттерінде бейресми делдалдар («көмекші») арқылы электрондық кезекті айна-



лып өту жағдайлары сақталатынын, бұл бизнестің цифрлық құралдарға деген сенімін және енгізілген шешімдердің әсерін ішінара төмендететінін атап өтті.

Сондай-ақ, талдау цифрлық құралдардың әлеуеті әлі толық көлемде пайдаланылмағанын көрсетті. CarGoRuqsat жүйесі ведомстволық платформалардан ішінара оқшауланған күйінде қалады, бұл автоматтандыру деңгейін шектейді және «бірыңғай терезе» қағидаттарын толық іске асыруға мүмкіндік бермейді. Нысандарда әр түрлі ақпараттық жүйелер қолданылады: ӨП-БАЖ¹⁸, АСТАНА-1, KEDEN, БАБЖ¹⁹ (ветеринария), «Бүркіт» және Timesheet, бірақ олардың интеграциясы фрагментарлы сипатқа ие.

Цифрлық аспектілерден басқа, миссия өткізу пункттерінің тиімділігіне әсер ететін инфрақұрылымдық шектеулерді де анықтады: тар кірме жолдар, жинақтау аймақтарының жетіспеушілігі, тез бұзылатын жүктер үшін арнайы жолақтардың болмауы, әлсіз интернет байланысы және электр қуатының үзілуі. Автотұрақтар мен тоңазытқыш жабдықтарының жетіспеушілігі жүк ағындарының өткізу қабілеті мен өңдеу сапасын төмендетеді.

Сонымен қатар, Ақтау теңіз портында айлақтық инфрақұрылымды және техникалық жарақтандыруды жаңғыртуда ілгерілеушілік, сондай-ақ рұқсат беру және бақылау рәсімдерін интеграциялау үшін порт «бірыңғай терезесін» енгізуге дайындық атап өтілді.

Далалық іс-сапарлар шекаралық және порттық инфрақұрылымды жаңғырту мен дамытуға инвестициялар салудың нақты бағыттарын айқындауға мүмкіндік берді. 2027 жылға қарай бей-

небақылау мен инспекциялық-тексеру кешендерінің (ИТК) жаңа жүйесін іске қосу, тез бұзылатын жүктер үшін бөлінген жолақтар мен аймақтарды жайластыру, сондай-ақ логистикалық схемалар мен қызметтер арасындағы өзара іс-қимылды оңтайландыру басымдықтарға жатқызылды.

Қазіргі заманғы инфрақұрылымдық тораптың эталондық мысалы ретінде қарастырылатын Құрық порты ерекше атап өтілді: ол халықаралық стандарттарға сәйкес келетін автомобиль және теміржол ИКК-мен жабдықталған және операциялардың жоғары сенімділігі мен өнімділігін көрсетеді.

Диагностика нәтижелері бойынша БҚ жаңғырту және рәсімдерді жеделдету бойынша нақты ұсынымдар қалыптастырылды, соның ішінде:

- ◆ нақты уақыттағы деректер алмасуды қамтамасыз ететін ВЭӨІЖ²⁰ және Smart Bridge²¹ платформаларына негізделген ұлттық ІТ-жүйелердің интеграциясын күшейту;
- ◆ CarGoRuqsat жүйесінің жұмысының ашықтығын қамтамасыз ету және бейресми делдалдардың араласу мүмкіндігін болдырмау;
- ◆ e-license жүйесінде ветеринариялық және фитосанитариялық сертификаттарды толық цифрландыру;
- ◆ тиімділігі мен ашықтығын мониторингілеу үшін көлік ағындарын бейнебақылау және талдау жүйелерін енгізу;
- ◆ Ақтау мен Құрықта кедендік және логистикалық сервистердің интеграциясымен «бірыңғай терезе» портын іске қосу;
- ◆ көршілес елдермен бірлескен тексеру және деректер алмасу тәжірибесін кеңейту;

¹⁸ Өткізу пунктін басқарудың автоматтандырылған жүйесі.

¹⁹ Бірыңғай автоматтандырылған басқару жүйесі.

²⁰ Қазақстанда ВЭӨІЖ (Ведомствоаралық электрондық өзара іс - қимыл жүйесі) - бұл мемлекеттік ақпараттық жүйелер арасында деректер алмасуды қамтамасыз ететін ұлттық интеграциялық платформа.

²¹ Smart Bridge - мемлекеттік органдар мен жеке сектордың ақпараттық жүйелері сервистерінің бірыңғай каталогы; 2019 жылғы 20 желтоқсанда «Ұлттық ақпараттық технологиялар» АҚ («ҰАТ» АҚ) пайдалануға берілді.

- ◆ тез бұзылатын тауарлар үшін сақтау, тексеру және тоңазытқыш қуаттарының инфрақұрылымын дамыту;

- ◆ өткізу пункттерін энергиямен қамтамасыз етуді жақсарту;

- ◆ «әдепкі цифрлық» қағидатын заңнамалық бекіту және электрондық құжаттарды (eTIR, eCMR, ePhyto) трансшекаралық тануға көшу.

Бұл шараларды іске асыру өткізу қабілетін арттыруға, жүктерді өңдеу уақытын барынша азайтуға және мемлекеттік құрылымдар мен бизнес арасындағы сенімді нығайтуға мүмкіндік береді. Ready4Trade шеңберіндегі далалық іс-сапарлар Қазақстанның цифрландыру және ведомствоаралық өзара іс-қимыл саласындағы жоғары әлеуетін растады, сондай-ақ сыртқы сауданың ұлттық ин-

фрақұрылымын жетілдірудің практикалық құралы болды.

Бұдан басқа, өңірлік ынтымақтастықты дамыту мақсатында Қазақстан 2024 жылдың сәуір-мамыр айларында Баку қаласында (Әзірбайжан) өткізілген тәуекелдерді басқару және интеграцияланған шекаралық бақылау саласындағы тәжірибе алмасу жөніндегі ХСО бастамасына қатысты. Қазақстандық делегация СЭҚ қатысушыларын автоматтандырылған санаттауға негізделген тәуекелдерді басқарудың ұлттық жүйесін (ТБЖ) енгізу тәжірибесін ұсынды. Машиналық оқыту құралдарын қолдану тәуекелдерді бағалаудың дәлдігін арттырды, ал тексерілген жеткізілімдер арасында анықталған бұзушылықтардың үлесі 63%-ға жетті.

Сурет 16. ОА елдерінің өкілдері тәуекелдерді басқару және шекаралық бақылау жөніндегі өңірлік кездесуде, Баку, 2024 жыл.



Кездесу қорытындысы бойынша одан әрі жұмыс бағыттары бөлінді: деректерді талдаудың цифрлық құралдарын дамыту, транзит кезінде ТБЖ синхрондау және уәкілетті экономикалық операторлардың (УЭО) мәртебесін өзара тануды

ілгерілету. Бастамаға қатысу Қазақстанның сараптамасын нығайтудың және шекарада интеграцияланған басқарудың заманауи тәсілдерін ілгерілетудің маңызды кезеңі болды.



II.E. Транспаренттіліктің жоғарылауы

СЭҚ қатысушылары үшін ақпараттың ашықтығы мен қолжетімділігін арттыру Қазақстанның мемлекеттік саясатының басым бағыттарының бірі болып қала береді. Бұл салада ел ұлттық цифрлық құралдарды дамытуды белсенді халықаралық ынтымақтастықпен ұштастыра отырып, ұстанымын дәйекті түрде нығайтып келеді.

Негізгі жетістіктердің бірі сауда рәсімдерін жеңілдету бойынша Қазақстанның Сауда порталын (tradeinfo.kz)²² дәйекті дамыту болып қала береді, ол бүгінде бизнесті ақпараттандырудың негізгі құралы болып табылады. Оның көмегімен СЭҚ қатысушылары экспорт, импорт және транзит рәсімдерінің егжей-тегжейлі сипаттамасымен, құжаттардың үлгілерімен, нормативтік сілтемелермен, сондай-ақ рәсімдердің мерзімдері мен қаржылық шығындары туралы ақпаратпен таныса алады.

Қазіргі уақытта порталда 17 кедендік режим (ҚР Кеден кодексіне сәйкес) бөлінісінде 80-нен астам тауар бойынша сауда рәсімдерінің толық сипаттамасы орналастырылған, бұл оны ШОК үшін ыңғайлы және практикалық деректер көзі етеді.

Бұл ретте GIZ жобасы шеңберінде саудадағы кедергілерді бағалаудың өңірлік құралдарын (Border Bottlenecks Assessment) және ОА елдері арасында туындайтын кедергілер туралы деректермен алмасу тетігін дамыту жүргізілуде. Бұл ұлттық рәсімдерді уақтылы түзетуге ықпал етеді және аймақтағы бизнес үшін болжамдылықты арттырады. Бұл жоба сондай-ақ БҰҰ СЕФАКТ стандарттары негізінде бірлескен цифрлық шешімдерді әзірлеуді және әкімшіліктер мен бизнес арасындағы сенімді нығайтатын «бірыңғай терезе» форматында деректер алмасуды қолдайды.

Сондай-ақ, бизнестің кеден органдарына деген сенімін нығайтатын бағыттардың бірі УЭО бағдарламасын одан әрі іске асыру болды. 2025 жылы ХСО қолдауымен жүргізілген ұлттық бағалау бизнестің жетілуі мен қатысушының жоғары деңгейін көрсетті. Қазақстан УЭО-ның нормативтік базасын дәйекті түрде жетілдіріп, СЭҚ-қа адал қатысушылар үшін шекарадан өту және кедендік ресімдеу кезінде жеңілдік алу мүмкіндігін кеңейтеді.

Осы бағалау шеңберінде бағдарламаны одан әрі дамытудың басымдықтары айқындалды: сертификаттау критерийлерін біріздендіру, «АСТАНА-1» жүйесінде АЕО цифрлық модулін дамыту, сондай-ақ кеден мен бизнес арасындағы тұрақты диалогты енгізу. Тәуекелдерді басқаруға және аймақтағы серіктестермен ақпарат алмасуға қосымша назар аударылды, бұл процедуралардың ашықтығы мен болжамдылығын арттыруға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, төмендегі ашықтық мәселесі аясында келесі маңызды бастамаларға назар аударады.

ОА елдерінің экспорттаушылары мен өндірушілерінің бірыңғай цифрлық каталогы.

ХСО-мен бірлесіп 2025 жылы Қазақстан Орталық Азия елдерінің СЭҚ қатысушыларының Бірыңғай цифрлық каталогын құру жөніндегі бастаманы іске асыруға кірісті. Жоба өңірдің экспорттаушылары, импорттаушылары мен өндірушілері туралы дәлелденген деректерді біріктіретін жалпы ақпараттық платформаны қалыптастыруға бағытталған.

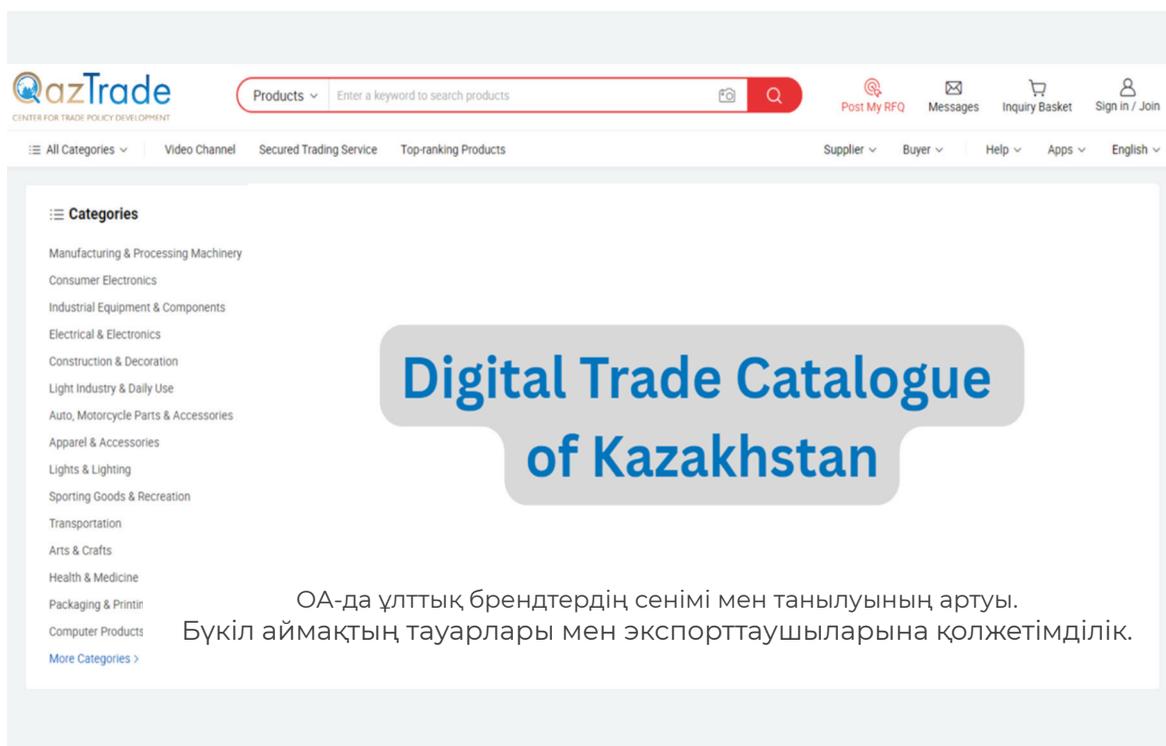
Каталог СРЖ бойынша ҚР Сауда порталымен (tradeinfo.kz) интеграцияланатын болады және Central Asia Gateway өңірлік порталы (infotradecentralasia.org), бұл өңірдің барлық елдері үшін ақпаратқа синхронды қол жеткізуді қамтамасыз етеді.

²² <https://tradeinfo.kz/?l=kk>.

Жобаның басты мақсаты өңірлік саудадағы ашықтық пен сенімділікті арттыру және тиісінше ОА-да сенімді іскер серіктестерді іздеуді жеңілдету болып табылады. Каталог ШОК-тің сыртқы саудаға қатысуын кеңейтудің құралы болады, бұл оларға халықаралық аренада

өздерінің экспорттық әлеуетін ұсынуға мүмкіндік береді. Ыңғайлы интерфейс арқылы пайдаланушылар тауар санаттары, елдер, сертификаттау және басқа да негізгі критерийлер бойынша серіктестер таба алады

Сурет 17. ОА елдерінің экспорттаушылары мен өндірушілерінің Цифрлық каталогы веб-сайтының басты бетінің мүмкін нұсқаларының бірі.



Болашақта Бірыңғай цифрлық каталог экспортты ілгерілету құралы ғана емес, сонымен қатар өңір елдері арасында электрондық деректермен алмасуға және ақпаратты ұсынуға қойылатын талаптарды үйлестіруге ықпал ететін қағазсыз сауда экожүйесінің элементі болады деп күтілуде. Ұзақ мерзімді перспективада жоба ОА елдерінің инвестициялық тартымдылығын арттыруға және бірыңғай цифрлық экономикалық кеңістікті қалыптастыруға ықпал ететін болады.

ОА СЭҚ қатысушылары үшін Бірыңғай цифрлық каталогты толық іске асыру 2026 жылға жоспарланған.

ЮНКТАД TRAINS Халықаралық деректер базасы

В 2025 жылы Қазақстан БҰҰ Сауда және даму жөніндегі Конференциясының (ЮНКТАД) - TRAINS (TRAINS Portal) халықаралық дерекқорына тарифтік емес реттеу шаралары туралы ақпаратты жаңарту бойынша жұмысты бастады. Аталған платформа халықаралық саудада қолданылатын санитариялық, фитосанитариялық, техникалық, сандық және өзге де шектеулер туралы мәліметтерді қамтитын орталықтандырылған жүйе болып табылады және экспорттаушылар, импорттаушылар және СЭҚ-тың басқа да қатысушылары үшін



анықтамалық дерек көзі ретінде пайдаланылады.

TRAINS жүйесінде толық және сенімді ақпараттың болуы ашықтықты арттыруға ықпал етеді, экспорттық-импорттық операцияларды жоспарлауды жеңілдетеді, реттеуші органдардың талаптарын сақтауды жеңілдетеді және сауда-әкімшілік рәсімдердің ашықтығын арттырады.

Бұдан басқа, бұл қызмет шетелдік серіктестер мен контрагенттер тарапынан сенімді нығайтады, Қазақстанның ашық және болжанатын сауда серіктесі ретіндегі оң имиджін қалыптастыруға ықпал етеді, сондай-ақ елдің инвестициялық тартымдылығын арттырады.

Қолданылатын реттеу шаралары туралы мәліметтерге қол жеткізуді қамтамасыз ету сыртқы экономикалық логистиканың негізгі бағыттарын қол-

дауда да маңызды рөл атқарады, оның ішінде жанама түрде ТХКБ-ын ашық және сенімді сауда-көлік дәлізі ретінде тұрақты қабылдауды қалыптастыруға ықпал етуі мүмкін.

Сондай-ақ, транспаренттіліктің күшеюі кедендік сервистерді цифрландырумен тығыз байланысты екенін атап өткен жөн. «KEDEN» ҰИП бизнесті жедел ақпараттандырудың маңызды құралына айналды. Жүйе кедендік тізілімдерге, электрондық құжаттарға және декларация мәртебелеріне қол жеткізуді қамтамасыз етеді, сондай-ақ ресімдеу процесін нақты уақыт режимінде бақылауға мүмкіндік береді. Бұл СЭҚ қатысушыларының сенімін тудырады және лауазымды тұлғалармен тікелей өзара іс-қимыл жасау қажеттілігін болдырмайды («KEDEN» АЖ туралы толығырақ Баяндаманың II.А. бөлімін қараңыз).

Сурет 18. ЮНКТАД TRAINS Халықаралық жүйесінің интерфейсі.

TRAINS INFORMATION CENTER MY DATA METADATA TOOLS REFERENCES

Welcome to TRAINS Data Entry Tool

TRAINS is a real-time collaborative application that comprises Non-Tariff Measures (NTMs) and Trade Regulations data entry, validation, and dissemination into a single online data system. The overarching feature of the new online interface is user-friendliness and productivity.

The TRAINS Data Entry Tool features the data entry and validation aspects of the online data system. Once data is collected and validated through the TRAINS Data Entry Tool, it will be disseminated to public users through the [TRAINS Portal](#), which is a one-stop shop for traders, policymakers, and researchers to acquire comparative information on trade regulations and NTMs.

Data Entry
Users can register new Regulations/NTMs data and maintain existing data through a user-friendly online interface. Moreover, the website can integrate data provided by other partner organizations.

Data Validation
Users can verify quickly and efficiently the accuracy and correctness of registered NTMs data through user-friendly online dashboards and circular revision system.

Data Dissemination
Public users can access NTMs data across the globe easily and benefit from efficient search queries, data compilation, data retrieval, and download customized search results.

Related Documents

- [User Manual for TRAINS Online \(Step-by-Step Guide\)](#)
- [Guideline to Collect Data on Non-Tariff Measures \(NTMs\)](#)
- [The International Classification of Non-tariff Measures \(NTMs\)](#)

Related Video(s)

Why are non-tariff measures (NTMs) imp... which is important for economic growth and...

III. Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) және жаһандық жеткізу тізбегі

III.A. Бағыттың стратегиялық маңызы

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ), сондай-ақ Орта дәліз ретінде белгілі – бұл Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азияны Еуропамен ОА (Қазақстан), Каспий теңізі, Әзірбайжан, Грузия және Түркия арқылы байланыстыратын мультимодальды сауда бағыты. Бұл бағыт жылдам жеткізуді және жаңа нарықтарға қол жеткізуді ұсына отырып теңіз тасымалы мен Солтүстік дәлізге балама ретінде қызмет етеді. Бағыт теміржол мен теңіз көлігінің үйлесіміне негізделген және инфрақұрылымды дамыту және кедендік рәсімдерді оңтайландыруға және логистиканы жақсартуға бағытталған халықаралық қауымдастық қолдайды.

ТХКБ жеткізілім тізбегін әртараптандыруға және қорғауға ұмтылатын компаниялар үшін жақсы балама болды, әсіресе жаһандық логистикадағы тәуекелдердің төмендеуі маңызды бола бастады.

ОА елдерінің халықаралық нарықпен байланысын кеңейте отырып, бұл бағыт оларға әлемдік саудаға белсенді қатысуға мүмкіндік береді. Бұл интеграция өңірдегі экономикалық өсу үшін өте маңызды. Бұл көлік бағыты логистикалық және көлік операцияларын неғұрлым тиімді жүзеге асыруға ықпал ете отырып, жаһандық жеткізу тізбегі шеңберінде бірнеше экономиканы біріктіруде маңызды рөл атқарады. Бұл тауарлардың уақтылы қозғалуына ықпал етеді, сайып келгенде экономикалық ынтымақтастыққа ықпал етеді.

ТХКБ құру және кеңейту маршрутқа қатысатын барлық елдердегі теміржолдарды, порттарды және логистикалық орталықтарды қамтитын маңызды инфрақұрылымға айтарлықтай инве-

стицияларды ынталандырды. Мұндай инвестициялар өткізу қабілеті мен тиімділігін арттыру үшін өте маңызды.

Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия және Түркия сауда ағындарының күтілетін өсуін жеңу үшін өздерінің көлік экожүйелерін белсенді түрде жаңғыртуда. Бұл инфрақұрылымдық эволюция жергілікті экономиканы ынталандырып қана қоймайды, сонымен қатар өңірлік байланысты нығайтады. Тауарлардың үздіксіз транзитін қамтамасыз ету үшін кедендік рәсімдерді оңтайландыруға және транзит уақытын қысқартуға бағытталған көпжақты келісімдер мен серіктестіктер жасалады, бұл көлік дәлізінің жалпы тиімділігін арттырады.

Қазақстанның Еуропа мен Азия арасындағы байланыстырушы буын ретіндегі стратегиялық рөлі

Қазақстан ОА-ны неғұрлым кең еуразиялық және әлемдік нарықтармен байланыстыратын негізгі түйін ретінде әрекет ете отырып, ТХКБ-да аса маңызды рөл атқарады. Бұл бағыт теңізге шыға алмайтын Қазақстанды Каспий теңізінің порттарымен байланыстыра отырып және одан әрі теңіз дәліздері арқылы халықаралық нарықтарға шыға отырып, ОА арқылы тауарларды тасымалдауды жеңілдетеді.

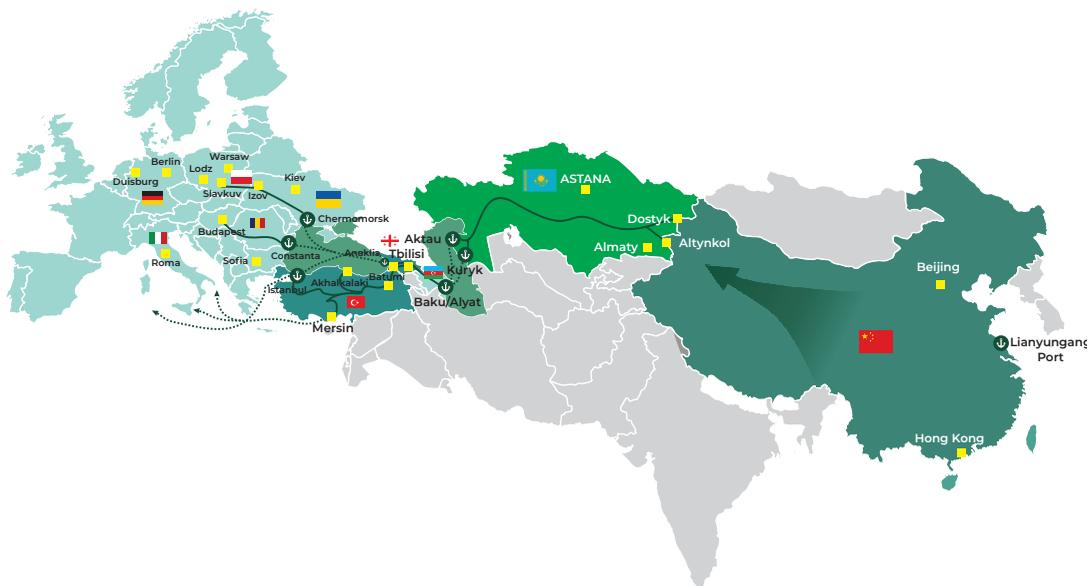
Қазақстанның осы бағытқа қатысуы жаһандық жеткізу тізбегі үшін шешуші мәнге ие, өйткені ол көлік мүмкіндіктерін әртараптандыруға және дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті төмендетуге ықпал етеді. Өзінің географиялық орналасуын пайдалана отырып және инфрақұрылымдық жобаларды дамыта отырып, Қазақстан өңірлік өзара байланысты нығайтуға ықпал етеді, экономикалық дамуды қолдайды және әлемдік



экономикаға интеграциялануға ықпал етеді. Қазақстанның трансшекаралық ынтымақтастыққа, логистикалық инфрақұрылым мен транзиттік қызмет-

терді дамытуға белсенді қатысуы оның халықаралық сауда жолдарының өзгермелі ландшафтындағы стратегиялық маңыздылығын көрсетеді.

Сурет 19. Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ).



Дерек көзі: Каспий хабаршысы <https://casp-geo.ru/transkaspiskij-mezhdunarodnyj-transportnyj-marshrut-narashivaet-oboroty/>

III.В. Институционалдық даму және үйлестіру

ТХКБ Халықаралық қауымдастығы

ТХКБ-да жүк ағынын арттыру мақсатында 2014 жылғы ақпанда Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі Үйлестіру комитеті құрылды.

2016 жылғы желтоқсанда Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі Үйлестіру комитетінің қатысушылары – Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия – «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» Халықаралық қауымдастығын құру туралы шешім қабылдады.²³

2017 жылдан бастап Қазақстан, Қытай, Әзірбайжан, Грузия, Түркия, Украина, Румыния, Болгария, Сингапур, Литва және Польша сияқты елдерден басқа

теміржол, теңіз әкімшіліктері мен логистикалық операторлардың қатысуымен Транскаспий халықаралық көлік бағытының Халықаралық қауымдастығы жұмыс істейді.

Бүгінгі таңда ТХКБ бағыты Қазақстан-Қытай шекарасындағы Алтынкөл станциясынан Ақтау және Құрық теңіз порттарына дейін өтеді, онда жүктерді теміржол көлігінен теңіз кемелеріне ауыстырып тиеу жүргізіледі.

Транскаспий көлік дәлізін дамытуда ЕО-ның қолдауы

ЕО Еуропа мен ОА арасындағы тұрақты байланысты нығайту жөніндегі өзінің кең стратегиясы шеңберінде

²³ <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>

Транскаспий көлік дәлізін (ТҚД) дамытуды белсенді қолдайды.

Бұл үдерістің негізгі кезеңі ЕҚДБ²⁴ қаржыландыратын «Еуропа мен Орталық Азия арасындағы тұрақты көлік байланыстары» зерттеуі болды, оның қорытынды есебі 2023 жылғы маусымда жарияланды. Зерттеудің негізгі қорытындылары 2023 жылғы 18-19 мамырда Алматыда өткен ЕО – Орталық Азия екінші Экономикалық форумында ұсынылды.

ЕҚДБ зерттеуіне сәйкес, ТҚД бойында үздіксіз жұмысты қамтамасыз етуге бағытталған инвестициялық жобалар мен шараларды іске асыру 2040 жылға қарай дәліз бойынша контейнерлік тасымалдау көлемін 470 мың ЖФЭ-ге дейін арттыруы мүмкін.

ЕҚДБ есебінде Темір жолдарды жаңғыртуды, жаңа көлік байланыстарын құруды және порт қуаттарын кеңейтуді қоса алғанда, «қатаң» инфрақұрылым саласындағы 33 басым инвестициялық жоба айқындалды. Сондай-ақ сауданы жеңілдетуге, реттеуді үйлестіруге, цифрландыруға, тарифтерді теңестіруге, кеден мен шекараны бақылауға, нарықтардың өзара іс-қимылы мен ырықтандырылуына бағытталған «жұмсақ байланыстың» жеті шарасы ұсынылды.

ЕҚДБ ұсынымдары ТҚД-нің бәсекеге қабілеттілігі мен тиімділігін арттыру үшін Жол картасын жасайды, бұл ОА елдерінің Еуропамен экономикалық өсуіне және интеграциясына ықпал етеді. Маңызды қадам 2024 жылдың қаңтарында Брюссельде өткен Global Gateway форумында кездесу болды, онда тұрақты көлік байланысына 10 млрд.еуро инвестициялау және ТҚД Үйлестіру платформасын құру келісілді. Платформа ЕҚДБ зерттеуінде айқындалған басымдықтар негізінде барлық қатысушылардың іс-әрекеттерінің дәйектілігін қамтамасыз ете отырып, «қатаң» және «жұмсақ» инфрақұрылымды дамыту бойынша күш-жігерді үйлестіруге арналған.

Осы уағдаластықтардың негізінде ЕО 2024 жылы ОА-да ТҚД дамуын одан әрі қолдау үшін 30 млн. еуроға арналған бағдарламаны бекітті. Бағдарлама үш негізгі бағытты қамтиды:

«Жұмсақ» байланыс пен нормативтік шеңберді жақсарту (12 млн. еуро).

Алты салада институционалдық және реттеуші тетіктерді нығайтуға бағытталған: сауда мен кедендік рәсімдерді оңайлату, тұрақты және мульти-модальды көлікті дамыту, мемлекеттік-жекешелік серіктестікті кеңейту, көлік нарығын ырықтандыру және үйлестіру, тарифтік саясатты жетілдіру, сондай-ақ активтерді басқару және қаржыландыру.

Көлік және сауда саласындағы мемлекетшілік ынтымақтастық (3 млн.еуро).

ТҚД Үйлестіру платформасының қызметін, дәлізді ілгерілетуді және басым жобаларды іске асыруды үйлестіруді қолдайды. Мақсат - өңір елдерінің көлік жүйелерінің интеграциясын нығайту және ТҚД-ін Еуропа мен Азияны 15 күннен аз уақыт ішінде байланыстыратын тұрақты, қауіпсіз және тиімді бағытқа айналдыру.

Жасыл және климаттық тұрақты инфрақұрылымға инвестициялар (15 млн.еуро).

Перспективалы инфрақұрылымдық жобаларды дайындауға және іске асыруды жеделдетуге бағытталған. Төмен көміртекті және климатқа төзімді көлік шешімдерін енгізуге, жеке инвестицияларды тартуға және үкіметтерге инфрақұрылымдық шектеулерді жою үшін аналитикалық қолдау көрсетуге баса назар аударылады.

2-Құрамдауыш 2025 жылдың тамызында іске қосылды, ал 1 және 3-Құрамдауыштар 2025 жылдың қарашасында Ташкенттегі ЕО-ОА Экономии-

²⁴ Еуропалық Қайта құру және даму банкі



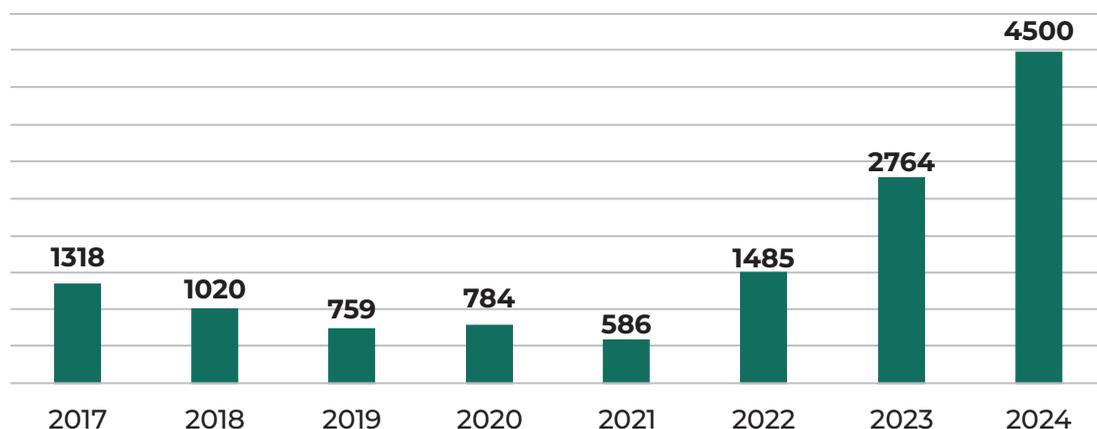
калық форумында ресми түрде ұсынылатын болады.

Бұдан басқа, ТҚД-нің дамуы ХСО жүзеге асыратын «Ready4Trade Central Asia: Транскаспий көлік дәлізі арқылы өркендеу жолы» (2024-2028 жж.) жобасы шеңберінде күшейтілуде. Жоба ТҚД-ін тұрақты және инклюзивті экономикалық өсудің негізгі құралына айналдыруға ықпал етеді.

Тасымалдау динамикасы

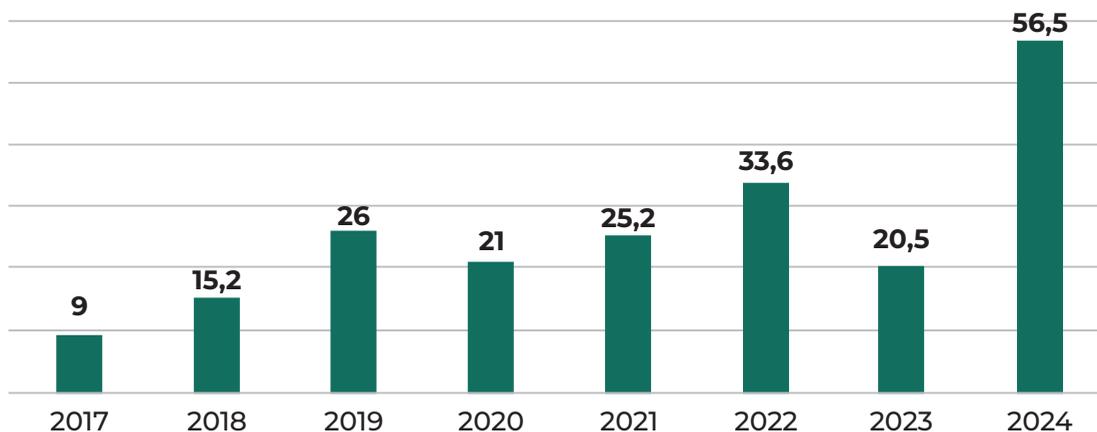
В Жалпы, соңғы 5 жылда ТХКБ бойынша тасымалданған жүктердің 6 есеге өсуі байқалады (2020 ж. – 0,8 млн. т., 2024 ж. – 4,5 млн. т.). 2024 жылдың қорытындысы бойынша тасымалдау 4,5 млн. тоннаны құрап, өткен жылдың көрсеткішімен (2,8 млн.тонна) салыстырғанда 62%-ға ұлғайды.

Сурет 20. ТХКБ бойынша тасымалдау көлемі, мың тонна.



Дерек көзі: ҚР КМ

Сурет 21. ТХКБ бойынша контейнерлік тасымалдау көлемі, мың ЖФЭ



Дерек көзі: ҚР КМ

ТХКБ бағыты бойынша контейнерлік тасымалдар 2024 жылы 56,5 мың ЖФЭ-ге жетті, бұл өткен жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 2,7 есе көп (20,5 мың

ЖФЭ). Осы көлемнің 35,6 мың ЖФЭ Қытай - Еуропа бағыты бойынша тасымалданды, бұл 2023 жылғы көрсеткішке (1,2 мың ЖФЭ) қатысты 33 есе өсуге сәйкес келеді.

Сонымен қатар, контейнерлеу деңгейі төмен болып қалады және 7%-дан аспайды. Транзиттік тасымалдарды қоса алғанда, жүк ағынының тұрақты ұлғаюын ескере отырып, Ақтау теңіз портында контейнерлік хаб салу жобасы іске асырылуда. Кешен контейнерлерді сақтауға арналған алаңды қамтиды және ауыстырып тиеу қуатының

жылына шамамен 240 мың ЖФЭ-ге дейін өсуін қамтамасыз етеді.

Сондай-ақ, 2024 жылдың қорытындысы бойынша транзиттік тасымалдар 34,6 млн тоннаға жетті, бұл 2023 жылмен салыстырғанда 71%-ға артық. Бұл көрсеткішті 2029 жылға қарай 67 млн тоннаға және 2035 жылға қарай 100 млн тоннаға дейін жеткізу жоспарлануда.

Сурет 22. Соңғы жылдардағы ТХКБ дамуы.



III.C. Инфрақұрылымдық жаңғырту және бағыт тораптары

Инфрақұрылымды дамыту және ТХКБ негізгі тораптарын - порттарды, қайта тиеу терминалдарын, темір жолдарды және мультимодальды логистикалық орталықтарды жаңарту - бағыттың өткізу қабілетін арттырудың негізі болып табылады. Оның тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігі осы байланыстардың сапасына тікелей байланысты.

Инвестициялар тереңдету жұмыстарына, заманауи қайта тиеу технология-

ларын енгізуге, жүк ағындарын басқаруды цифрландыруға және техникалық стандарттарды біріздендіруге бағытталған. Бұл шаралар транзитті жеделдетуге, шығындарды азайтуға және тасымалдаудың одан әрі өсуіне алғышарттар жасауға мүмкіндік береді. Нәтижесінде Каспий маңы елдерінің экономикалық интеграциясы нығайып, өңірдің транзиттік әлеуетін дамыту мүмкіндіктері кеңейтілуде.



Мультимодальды тасымалдарды үйлестіру үшін бағыт қатысушылары - ҚТЖ, «Әзірбайжан темір жолдары» ЖАҚ және «Грузин темір жолдары» АҚ - Middle Corridor Multimodal Ltd бірлескен кәсіпорнын құрды.

Бүгінгі күні бағыт бойынша жеткізу мерзімі Грузия порттарына дейін 15-18 тәулікке дейін қысқартылды (Сиань – Ақтау - 6 күн).

2027 жылға қарай дәліздің өткізу қабілетін жылына 10 млн тоннаға дейін арттыру жоспарлануда. Осы мақсатқа жету үшін көлік инфрақұрылымын жаңғырту және бағыттың тиімділігін арттыру бойынша жұмыстар жалғасуда.

Теміржол көлігі саласында

Жүк ағындарының одан әрі өсуі үшін инфрақұрылымдық шектеулерді жоюға бағытталған ірі теміржол жобалары іске асырылуда. Қазіргі уақытта жалпы ұзындығы 2 мың шақырымнан асатын жолдарды жаңғырту жүргізілуде. Бұл ретте ағымдағы жылы 911 шақырым жерде жұмыстарды аяқтау жоспарлануда.

Негізгі жобалардың қатарында Достық - Мойынты учаскесінде (836 км, 543 млрд.теңге) аяқталған екінші жол құрылысы, сондай-ақ Алматы станциясының айналма жолының құрылысы (75 км, 152 млрд. теңге) бар. Нысандарды

толық пайдалануға беру 2025 жылдың соңына дейін күтілуде.

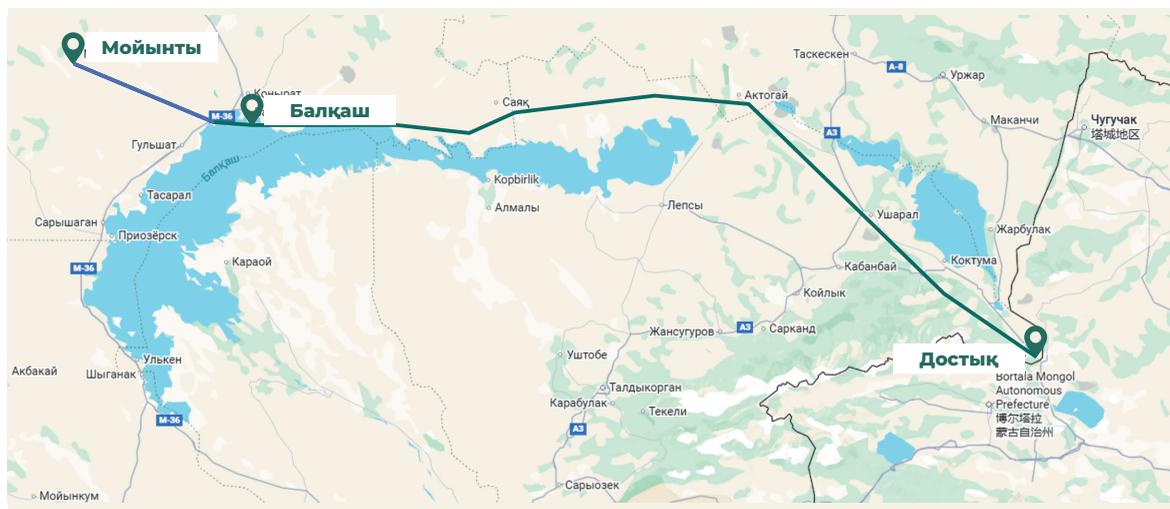
Осы жобаларды іске асыру учаскенің өткізу қабілетін бес есеге, тәулігіне 12-ден 60 жұп пойызға дейін ұлғайтуға, сондай-ақ контейнерлік пойыздардың жүріп өтетін орташа қашықтығын тәулігіне 834-тен 1500 км-ге дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Бұл учаскелер ТХКБ бағытының бөлігі болып табылады және оларды жаңғырту тасымалдау сапасы мен мерзіміне айтарлықтай әсер етеді.

Аталған жобалардың толық аяқталуы Қытай бағытында теміржол инфрақұрылымының өткізу қабілетін 37 млн. тоннаға арттыруға мүмкіндік береді. Бұл сонымен қатар елдің ішкі жүктерді жеткізу жылдамдығын арттырады.

Мойынты – Қызылжар, Дарбаза – Мақтаарал және Бақты – Аягөз сияқты басқа да негізгі бағыттарда белсенді құрылыс жалғасуда. Бұл жобаларды аяқтау 2026-2027 жылдарға жоспарланған. Оларды іске асыру бүкіл магистральдық желінің өткізу және тасымалдау қабілетінің өсуін қамтамасыз етеді.

Бұдан басқа, ұзындығы 120 шақырым болатын Тургунди-Герат теміржол желісін салу жоспарлануда. Жоба үшін қаржыландыру құрылымы пысықталып, инвестициялар тарту бойынша жұмыстар жүргізілуде. Желіні іске асыру

Сурет 23. Достық-Мойынты теміржол бағыты.



Ауғанстанға жүктердің экспорты мен транзиті үшін жағдай жасайды, ал болашақта Пәкістан мен Үндістан нарықтарына шығуды қамтамасыз етеді. Жобаны іске асыру мерзімдері 2026-2027 жылдар болып табылады және жалпы ұзындығы 4,6 мың км темір жол инфрақұрылымын ауқымды дамыту жүргізілуде.

Теңіз порттары саласында

Теміржол желісін жаңғыртумен қатар теңіз инфрақұрылымы дамуда, бұл ТХКБ бағытының маңызды буыны болып табылады.

2024 жылы Құрық портының акваториясында 25,6 млрд.теңге сомасына «Jan De Nul» компаниясы тереңдету жұмыстарын жүргізді. Қуаттылығы 1 млн. тонна астық терминалының құрылысы аяқталды.

Құрық портында «Semurg Invest» компаниясы ауыстырып тиеу қуаты 11 млн. тоннаға дейінгі «Саржа» көпфункционалды терминалын салу жобасын іске асыруда. Жоба 2030 жылға қарай ТХКБ өткізу қабілетін 5 млн. тонна құрғақ және 5,5 млн. тоннадан астам құйма жүктерді қоса алғанда, 11 млн. тоннаға арттыратын алты терминалдың құрылысын қамтиды. Екі

терминал пайдалануға берілді, екі айлақ салынды, үшіншісі 2026 жылы аяқталады деп жоспарлануда.

Бұл ретте астық терминалы Abu Dhabi Ports Group-пен бірлесіп сатылады. 2025 жылдың қаңтарында «Sarzha Grain Terminal» бірлескен кәсіпорнын құру туралы келісімдерге қол қойылды. Серіктестер терминал құрылысын бастауға дайындалуда.

Әмбебап терминалдың жобасы бойынша ағымдағы жылдың 12 мамырында Астана қаласында БАӘ делегациясының Қазақстанға мемлекеттік сапары шеңберінде жобаны бірлесіп іске асырудың негізгі шарттары туралы келісімге қол қойылды. Соңғы инвестициялық шешім заңды күші бар құжаттар келісілгеннен кейін күтіледі.

Сондай-ақ порт инфрақұрылымының жаңа объектілерін пайдалануға беру жалғасуда. 2025 жылғы 9 маусымда қуаттылығы жылына 240 мың контейнер болатын Ақтау портында контейнерлік хабтың 1-ші іске қосу кешені іске қосылды, сондай-ақ Грузияның Поти портында қазақстандық терминалдың ресми іске қосылуы өтті.

Сурет 24. Ақтау теңіз порты.





2030 жылға дейін Ақтау портының аумағында «Rhenus», «СМА СGM» және «Wandernet» компанияларымен бірлесіп қойма кешендерін салу жоспарлануда. Нысандарды орналастыру үшін 135 гектар жер бөлінді.

2024 жылы Ақтау порты 3 млрд. теңге сомасына екі автожүктегіш, екі ричстакер және бір порталдық кран сатып алды. 2025 жылы жабдықты, оның ішінде портал кранын, жүк тиегіштерді, спредтерді және тракторларды қосымша жаңарту жоспарланған.

Өз кезегінде Құрық порты теміржол вагондары мен автокөлік құралдарын теңіз кемелерімен тасымалдауға мүмкіндік беретін паром қызметін қамтамасыз етеді. Құрық - Баку (Алят) желісінде 11-ге дейін паром жұмыс істейді, оның 6-ы әмбебап паромдар. Олар 28-ден 54-ке дейін вагон немесе 32-ден 50-ге дейін автокөлік тасымалдауға қабілетті.

Ақтау және Құрық теңіз порттары ҚТЖ сенімгерлік басқаруында. Мұндай шешім теңіз және теміржол тасымалы біртұтас жүйе ретінде жұмыс істейтін бірыңғай логистикалық кеңістікті құруға мүмкіндік берді. Бұл жүк ағынының үздіксіздігін қамтамасыз етеді, операциялық тиімділікті арттырады және ТХКБ негізгі

буыны ретінде Қазақстанның ұстанымын нығайтады.

Порт және инфрақұрылымдық жобаларды кешенді іске асыру транзиттің ауқымды өсуіне негіз жасайды. 2030 жылға қарай ТХКБ бағыты бойынша тасымалдау көлемінің 300 мың ЖФЭ қоса алғанда 10 млн. тоннаға дейін ұлғаюы болжанып отыр. Бұл Азия мен Еуропа арасындағы тұрақты және бәсекеге қабілетті көлік дәлізін қалыптастырудағы маңызды қадам болмақ.

Жол инфрақұрылымы саласында

Порт инфрақұрылымын дамыту ТХКБ бағытының байланысын қамтамасыз етуде шешуші рөл атқаратын жерүсті көлік желісін нығайтумен қатар жүреді.

Ұзындығы 736 шақырым болатын Бейнеу - Сексеуіл жаңа автомобиль жолын салу жобасы пысықталуда. Бұл трасса Қазақстанның орталық өңірлерін Каспий порттарымен байланыстыратын бағыттың маңызды элементі болады. Жобаны іске асыру теңіз порттарына баратын жолды шамамен 900 шақырымға қысқартуға мүмкіндік береді, бұл жеткізу жылдамдығын арттырады және көлік шығындарын азайтады. Құрылыстың басталуы 2026 жылға, ал аяқталуы 2028 жылға жоспарланған.

Сурет 25. «Бейнеу-Сексеуіл» жаңа автомобиль жолы.



Көлік жобаларын кешенді дамыту ТХКБ бағытының өткізу қабілетін едәуір арттыруға және оның дәстүрлі бағыттармен салыстырғанда бәсекелестік позициясын нығайтуға мүмкіндік береді.

Жалпы Қазақстанның мемлекеттік шекарасы бойында 55 автомобиль өткізу пункті жұмыс істейді, оның 14-і ЕАЭО сыртқы шекарасында, 41-і ішкі шекарасында. Оларды жаңғырту жұмыстары төрт пунктте аяқталды. Қалғандары бойынша қайта құру және техникалық жаңарту 2026-2027 жылдарға жоспарланған. Бұл шаралар шекарадан өтуді жеделдетуге және халықаралық тасымалдардың тиімділігін арттыруға бағытталған.

Шекаралық өткелдердегі мультимодальды объектілер

Шекара өткелдеріндегі мультимодальды объектілер көлік дәліздерін біріктіруде шешуші рөл атқарады. Олар автомобиль, теміржол және теңіз көлігінің үйлесімді жұмысын қамтамасыз етеді, бұл жүк қозғалысын жылдамдатуға және логистикалық шығындарды азайтуға мүмкіндік береді.

«Достық» және «Алтынкөл» станцияларының ауданында ҚТЖ компаниялар тобына және жеке операторларға тиесілі терминалдар желісі жұмыс істейді. Бұл объектілер транзиттік қатынаста жүктердің шамадан тыс жүктелуін және өңделуін қамтамасыз етеді. Атап айтқанда, «Достық» станциясында 14 қайта тиеу алаңдары мен терминалдар жұмыс істейді.

Қазіргі уақытта «Кедентранссервис» АҚ терминалын қайта жаңарту жүргізілуде.

2025-2026 жж. іске асыру мерзімі бар 2000 контейнерге дейін қосымша сақтау мүмкіндігімен «Достық Терминал» көпфункционалды жүк тасымалдау терминалының қолданыстағы инфрақұрылымын кеңейту жоспарланған.

Сондай-ақ, «DAR RAIL» ЖШС компаниясы логистикалық парк құрылысын іске асыруға дайындалуда. 2023 жылы станцияда қуаттылығы жылына 150 мың контейнер болатын «ETT Dostyk» ЖШС мультимодальды көлік-логистикалық орталығы пайдалануға берілді.

Ағымдағы жылы ҚР ҚМ МКК «Nur Zholy Customs Service» халықаралық көлік-логистикалық орталығы жұмысын бастады. Орталық кросс-докинг²⁵ технологиясы бойынша жұмыс істейді, ал оның өткізу қабілеті тәулігіне 150-200 автокөлік құралын құрайды.

Өз кезегінде, Алтынкөл станциясында екі қайта тиеу терминалы жұмыс істейді: «Кедентранссервис» АҚ және «Eurotransit-КТС» ЖШС, сондай-ақ ауыр жүктерді қайта тиеуге арналған ангар мен ашық алаң жұмыс істейді.

Бұл ретте 2024 жылы Сиань құрғақ портындағы қазақстан-қытай бірлескен логистикалық терминалы жұмысын бастады, ол Қазақстан бағытында жүретін барлық контейнерлік пойыздардың шамамен 40%-ын шоғырландырады.

PTC Holding жеке компаниясы қуаттылығы 200 мың ЖФЭ болатын Поти қаласында мультимодальды терминал салу жобасын іске асырды.

Сондай-ақ, жыл сайын Қазақстан бағытында 200 мыңнан астам контейнерді өңдейтін Ляньюньгань портындағы қазақстан-қытай логистикалық терминалы жұмысын жалғастыруда.

Тасымалдау тарифтері

Тасымалдау құны жүк жөнелтушілер үшін бағытты таңдауды анықтайтын негізгі факторлардың бірі болып табылады. ТХКБ бәсекелестік артықшылықтарын бағалау үшін контейнерді негізгі бағыттар бойынша жеткізу құнының болжамды көрсеткіштерін, атап айтқанда, ERAI²⁶ транзиттік теміржол тасымалының индексын және ТХКБ бағыты бойынша қолданыстағы тарифтерді қарастыру маңызды.

²⁵ Кросс-докинг - бұл заманауи логистикалық технология, онда жүктер ұзақ уақыт сақтауға қойылмайды, бірақ бірден бір көлік түрінен екіншісіне жүктеледі.

²⁶ ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) индексі - бұл ЕАЭО және Еуразия аумақтары, атап айтқанда Қытай-Еуропа және кері бағыттар бойынша контейнерлік т/ж транзиттік тасымалдар құнының бағдар-индикаторы.



Мәселен, ТХКБ-на қатысушы елдердің құжаттарына сәйкес 2024 жылға бағыт бойынша жүктерді тасымалдауға кешенді тарифтік ставкалар белгіленді, олар Баку және Говсан порттары арқылы, сондай-ақ паром өткелдерін пайдалана отырып, әмбебап тиелген контейнерлерді тасымалдауды қоса алғанда, бағыттар мен көлік түріне байланысты өзгерді.

Мәселен, Алтынкөл - Ақтау - Баку (Алят) - Беюк Кясик - Гардабани - Батуми - Констанца бағыты бойынша тарифтік ставка стандартты контейнер үшін 3 948 АҚШ долларын құрады (ҚФЭ - қырық футтық эквивалент).

Қазақстан, Ресей (РФ) және Беларусь (БР) арқылы өтетін негізгі Еуразиялық бағыт контекстінде 2024 жылғы желтоқсандағы жағдай бойынша Достық/

Алтынкөл – Брест/Брузги/Свислочь/Калининград бағытына арналған ERAI композиттік индексі ҚФЭ үшін 3 269 АҚШ долларды құрады.

ТХКБ бағыттары мен Еуразиялық дәліздің жүк айналымы, құны, жеткізу мерзімі және тасымалдау процесін ұйымдастыру көрсеткіштері бойынша жиынтық салыстырмалы талдауы төмендегі кестеде келтірілген. Талдау нәтижелері көрсеткендей, бірқатар негізгі параметрлер бойынша Еуразиялық бағыт бәсекелестік артықшылықтарын сақтайды. Сонымен қатар, транзиттік контейнерлік тасымалдар нарығының өсіп келе жатқан үлесі жүк жөнелтушілер мен логистикалық операторлардың ТХКБ бағытына қызығушылығының артып келе жатқанын көрсетеді.²⁷

Кесте 1. Қытай - Еуропа - Қытай қатынасындағы ендік дәліздерді салыстыру

Бағыттар	Еуразиялық бағыт (ҚР, РФ және БР арқылы)	ТХКБ (ҚР, Каспий теңізі, Әзірбайжан, Грузия және Қара теңіз арқылы)	Теңіз тасымалы (терең теңіз) Қытай - Солтүстік Еуропа
Транзиттік жүк айналымы (2024 жылдың соңындағы болжамды/қорытынды көрсеткіш)	381 мың ЖФЭ	36 мың ЖФЭ	8,6 млн ЖФЭ
Құны (шекарадан шекараға дейін, орташа көрсеткіш)	Алтынкөл/Достық — Брест бағытындағы 3239 доллар/ҚФЭ	Алтынкөл — Ақтау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца бағытындағы 3948 доллар/ҚФЭ	Шэньчжэнь — Гамбург/Роттердам бағытындағы 4940 доллар/ҚФЭ
Құны (нүктеден нүктеге дейін, 2024 жылдың желтоқсанына өзекті)	Сиань — Дуйсбург (SOC) бағытындағы 6650 доллар/ҚФЭ	Сиань — Дуйсбург (SOC) бағытындағы 8200 доллар/ҚФЭ	Шэньчжэнь — Гамбург/Роттердам бағытындағы 4940 доллар/ҚФЭ

²⁷ «Орталық Азиядағы Транскаспий халықаралық көлік бағыты және басқа да перспективалы дәліздер» шолуы, ERAI, 2025 ж.

Бағыттар	Еуразиялық бағыт (ҚР, РФ және БР арқылы)	ТХКБ (ҚР, Каспий теңізі, Әзірбайжан, Грузия және Қара теңіз арқылы)	Теңіз тасымалы (терең теңіз) Қытай - Солтүстік Еуропа
Қытай — Еуропа — Қытай теміржол транзиттік контейнерлік тасымалдау нарығының үлесі	89,2%	7,8%	—
Жеткізу мерзімі (шекарадан шекараға дейін)	Алтынкөл/Достық —Брест/Брузги/ Свислочь: 7 күн	Алтынкөл — Батуми: 15 күн Алтынкөл — Батуми/ Поти — Констанца: 20-22 күн	
Жеткізу мерзімі (нүктеден нүктеге дейін)	Сиань — Будапешт: 17 күн Сиань — Дуйсбург: 18 күн Сиань — Милан: 20 күн	Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Баку: 12-14 күн Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Амбарлы: 23-28 күн Сиань/ Иу/Чжэнчжоу — Констанца: 31-34 күн Сиань/ Иу/Чжэнчжоу — Дуйсбург/ Будапешт/ Милан: 32-37 күн Сиань/Иу/ Чжэнчжоу -Валенсия/ Барселона: 44-47 күн	Шэньчжэнь — Гамбург: 38 күн Шэньчжэнь — Франкфурт: 40 күн

Дерек көзі: «Орталық Азиядағы Транскаспий халықаралық көлік бағыты және басқа да перспективалы дәліздер» шолуы, ERAI, 2025 ж.

III.D. Жасыл сауда және халықаралық интеграция

ТХКБ Еуропа мен Азияны байланыстыратын стратегиялық көлік дәлізі ретінде ғана емес, сонымен қатар көміртегі ізін азайтуға және логистикалық тізбектердің тұрақтылығын арттыруға бағытталған «жасыл» сауда бағыты ретінде дамуда.

Дәліз шеңберіндегі негізгі экологиялық және энергия тиімді шараларға мыналар жатады:

Бағыттар мен көлік түрлерін оңтайландыру. Көлік арақашықтығын қысқарту және теміржол-теңіз тасымалына көшу отын шығынын және парниктік

газдар шығарындыларын азайтуға мүмкіндік береді. Теміржол және теңіз көлігі жүктерді энергияны тиімді жеткізуді қамтамасыз ете отырып, көміртекті көп қажет ететін автомобиль тасымалдарын біртіндеп алмастырады.

Порттарды жаңғырту. Тереңдету жұмыстарына, электрлендірілген жабдықтарға, энергияны үнемдейтін жарықтандыруға және жағалаудағы электрмен жабдықтауға инвестициялар энергияны тұтынуды және қоршаған ортаның ластануын азайтуға ықпал етеді.



Экологиялық кемелерді енгізу. Табиғи газды кемелерді пайдалану және сұйытылған табиғи газды, биоотынды, сутекті және аммиакты қоса алғанда, баламалы отын түрлері үшін инфрақұрылымды дамыту Каспий өңірінде және одан тыс жерлерде шығарындыларды азайтуға ықпал етеді.

Климаттық талаптарды сақтау. ТХКБ жұмысын еуропалық шығарындыларды реттеу тетіктерімен, соның ішінде ЕО-ның трансшекаралық көміртекті реттеуімен келісу шығарындыларды есепке алудың ашықтығын арттырады және «жасыл» қаржыландыруды тартуға жағдай жасайды.

Логистиканы цифрландыру және интеграциялау. Цифрлық платформаларды, мониторинг жүйелерін және нақты уақыттағы аналитиканы қолдану бос жүгірістерді, бос уақытты азайтады және инфрақұрылымды пайдалану тиімділігін арттырады.

Бұл шаралар Транскаспий дәлізінде төмен көміртекті логистиканың негізін құрайды. Олар экологиялық артықшылықтарды (шығарындылар мен ластануды азайту), экономикалық пайданы (жанармай мен жүктерді өңдеу шығындарын азайту, өткізу қабілеттілігін арттыру) қамтамасыз етеді және тұрақты жеткізу тізбегіне бағытталған халықаралық нарықтарға қолжетімділікті кеңейтуге ықпал етеді.

Мемлекеттік-жекешелік ынтымақтастықты жалғастыру, төмен эмиссиялық технологияларды жаңғыртуға және енгізуге нысаналы инвестициялар, сондай-ақ саяси және нормативтік шеңберлерді үйлестіру бүкіл дәліз бойынша «жасыл» сауданы масштабтау үшін шешуші мәнге ие болады.

Экологиялық стандарттарды қолдану және төмен көміртекті тасымалдауға көшу

ТХКБ жасыл трансформациясы шеңберінде Қазақстан тұрақты көлікті дамы-

туға және көміртегі ізін азайтуға бағытталған халықаралық бастамалар мен іс-шараларға белсенді қатысады.

2024 жылғы қарашада Баку қаласында (Әзірбайжан) Қазақстан Республикасының Ұлттық павильоны ұсынылған БҰҰ-ның Климаттың өзгеруі туралы Негіздемелік конвенциясы (COP29) Тараптарының 29-шы Конференциясы өтті. Бұл форумға қатысу Қазақстанның 2060 жылға дейінгі Көміртегі бейтараптығына қол жеткізу стратегиясын іске асыру контекстінде ерекше маңызға ие болды. Атап айтқанда, ҚР СИМ және QazTrade COP29 алаңдарында «Әлемдік сауданы декарбонизациялау: тұрақты жеткізу тізбегіне және климаттың өзгеруіне төзімді экономикаға жол» тақырыптық сессиясын өткізді, онда әлемдік сауданы дамыту, экономикалық өсу мен экологиялық тұрақтылықты ұштастыру үшін негізгі шарт ретінде төмен көміртекті экономикаға көшудің маңыздылығы атап өтілді.

Сондай-ақ экологиялық жауапты және тиімді көлік бағыты ретінде Орта дәлізді ілгерілету жөніндегі ынтымақтастық туралы Декларацияға қол қойылды. Құжатқа PSA International (PSA), Global DTC (GDTC) және ТХКБ Халықаралық қауымдастығы қол қойды. Декларацияның негізгі мақсаты оның ашықтығын, тұрақтылығы мен қолжетімділігін арттыру үшін ТХКБ цифрлық интеграциясы болып табылады. Серіктестікте логистикалық операцияларды оңтайландыру және экологиялық әсерді азайту үшін цифрлық шешімдерді енгізу қарастырылған.

Бір қызығы, GDTC қатысушылардың бағыт бойындағы өзара әрекеттесуін үйлестіруді өз мойнына алады және парниктік газдар шығарындылары туралы деректерді есептеу PSA International-нан OptETracker²⁸ құралының көмегімен жүзеге асырылады. Платформа бүкіл бағыт бойынша шығарындылар есебін жүргізуге мүмкіндік береді және экологиялық есептіліктің ашықтығын арттырады.

²⁸ ТХКБ-да көміртегі ізін азайту жобасы аясында пайдалануға арналған парниктік газдар шығарындылары туралы деректерді өңдеуге және есептеуге арналған құрал.

ТХКБ қауымдастығы өз мүшелерін Жасыл дәлізді дамытуға және бастаманы сәтті жүзеге асыру үшін GDTC және PSA-мен ынтымақтастықты нығайтуға ықпал етеді.

Бұл серіктестік ТХКБ-ын тұрақты жаһандық көлік желісі ретінде қалыптастырудың маңызды қадамы болып табылады. Халықаралық экологиялық стандарттарға сүйене отырып және шығарындыларды азайту міндеттемесін растай отырып, қатысушылар Орта дәлізді халықаралық сауда мен транзит үшін заманауи және экологиялық жауапты бағыт ретінде орналастырады.²⁹

Көміртегі шекаралық түзету механизмі (Carbon Border Adjustment Mechanism)

Еуропалық жасыл курсты (European Green Deal) іске асыру шеңберінде ЕО 2050 жылға қарай көміртегі бейтараптығына қол жеткізуге бағытталған бірқатар заңнамалық бастамаларды қабылдау бойынша жұмыс жүргізілуде³⁰.

Жасыл курстың мақсаттарының бірі 1990 жылғы деңгеймен салыстырғанда парниктік газдар эмиссиясының таза көлемін 2030 жылға қарай 55%-ға төмендету болып табылады³¹. Атап айтқанда, көміртегі шекаралық түзету механизмін (КШТМ, Carbon border Adjustment Mechanism) енгізу жоспарланған, ол 2026 жылдың 1 қаңтарынан бастап толық түрде қолданылады, ал осы уақытқа дейін хабарлама тәртібі қолданылады.

Қазақстан контекстінде және жалпы алғанда реттеу ЕО-қа импортталатын тауарларға қолданылады: цемент, электр энергиясы, тыңайтқыштар, темір және болат, алюминий, сутегі³². Осылайша, Қазақстандағы экономиканың негізгі сезімтал салалары атмосфераға шығарындылары жоғары салалар болып та-

былады: энергетика, металлургия, химия және тау-кен өнеркәсібі, олар жиынтығында парниктік газдар шығарындыларының 50%-дан астамын береді.

Осыған байланысты Қазақстанда көмірқышқыл газының шығарындылары әлемдік орташа деңгейден едәуір жоғары екенін атап өткен жөн. Бір адамға шамамен 14,4 тонна CO₂ келеді, орташа әлемдік көрсеткіш 5 тонна. Жаһандық мақсат - бұл көрсеткішті бір адамға 2 тоннаға дейін азайту.

Егер көміртегі салығы шығарындылардың барлық көлеміне қолданыла бастаса, қазақстандық экспорттаушылардың шығыстары өседі. Экспорттағы көмірсутек шикізатының үлесі неғұрлым жоғары болса, ЕО елдерінде салықтар мен алымдар соғұрлым көп болады.

Тәуекелдерді азайту үшін Қазақстан ЕО-мен ынтымақтастықты күшейтеді. Негізгі бағыттар - шығарындыларды верификациялау үшін ұлттық компанияларды аккредиттеу және қазақстандық көміртекті есепке алу жүйелерін халықаралық платформалармен интеграциялау.

Осы тұрғыда, 2024 жылы ҚР СИМ және QazTrade ЭЫДҰ қолдауымен өнеркәсіптік экспорттаушылар үшін Үздік халықаралық тәжірибелер бойынша Нұсқаулық дайындағанын атап өтеміз.³³ Құжат кәсіпорындарға жаңа талаптарға бейімделуге және төмен көміртекті технологияларға көшуге көмектеседі.

Сонымен қатар, 2025 жылдың қыркүйек-қазан айларында ҚР СИМ және QazTrade халықаралық серіктестермен бірлесіп Қазақстанның өнеркәсіптік кәсіпорындарын СВММ талаптарына бейімдеу бойынша вебинар және дөңгелек үстел өткізді. Бұл іс-шаралар бизнес үшін барынша тәжірибеге бағдарланған және пайдалы болды, өйткені

²⁹ <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/zeljonaya-transformatsiya-srednego-koridora-znakovaya-deklaratsiya-o-sotrudnichestve-podpisana-na-cop29>

³⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

³¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

³² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0564&from=EN>

³³ <https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/documents/details/736623?lang=kk>



қатысушылар есеп берудің, тіркеудің және СВАМ талаптарына бейімделудің негізгі мәселелері бойынша түсініктемелер алды, бұл кәсіпорындарды сауданың жаңа жағдайларында жұмысқа дайындауға ықпал етеді.

Өз кезегінде, 2025 жылғы қараша мен 2026 жылғы сәуір аралығында СВАМ механизмінің қазақстандық кәсіпорындарға әсерін бағалау бойынша практикалық зерттеу жүргізу жоспарлануда. Зерттеуді ХСО ҚР СИМ және QazTrade-пен бірлесіп жүзеге асырады. Жұмыс шеңберінде экспорттаушылар арасында сауалнама жүргізу, СВАМ талаптарының ЕО нарығына қазақстандық тауарлардың қолжетімділігіне әсері туралы деректерді талдау, сондай-ақ секторлық нұсқаулықты және жаңа талаптарды сақтау бойынша практикалық ұсынымдарды дайындау қарастырылған. Зерттеу нәтижелері Алматы қаласындағы Өңірлік климаттық саммитте презентацияны қоса алғанда, 2026 жылғы мамырда ұсынылатын болады.

Сауда рәсімдерін жеңілдету бойынша салалық бастамалар

«Ready4Trade Central Asia: Транскаспий көлік дәлізі арқылы өркендеу жолы» жобасы шеңберінде 2026-2028

жылдарға арналған май саласы өнімдерінің экспортын дамытудың Жол картасын әзірлеу бойынша жұмыс жүргізілуде. Құжат майлы дақылдар өндірісін ұлғайтуға, қайта өңдеу қуаттарының жүктемесін арттыруға, қосылған құн тізбегін жетілдіруге және қазақстандық компаниялардың әлеуеті жоғары сыртқы нарықтарда қатысуын кеңейтуге бағытталған.

Әзірлеу процесі алдағы үш жылға арналған секторды дамытудың басым бағыттарын айқындауды, экспорттық әлеуетті шектейтін негізгі проблемаларды айқындауды және нақты және тәжірибеге бағдарланған іс-қимыл жоспарын дайындау үшін перспективалы шетелдік нарықтарды айқындауды қарастырады.

Жұмысты ХСО ҚР СИМ, QazTrade және Майлы дақылдарды қайта өңдеушілердің Ұлттық қауымдастығымен бірлесіп жүзеге асырады. Бұл үдерісте саланың жай-күйін, бизнестің қажеттіліктерін және бар кедергілерді талдау мақсатында майлы дақылдарды өндірумен және өңдеумен айналысатын 30 кәсіпорынға диагностика жүргізілді. Жол картасын әзірлеуге ҚР АШМ, ҚР КМ, ҚР ҚМ МКК, ҚТЖ, сондай-ақ бейінді қауымдастықтар қатысты.

Сурет 26. Экспорттық әлеуетті дамытуға және май саласындағы тарифтік емес кедергілерді жоюға арналған семинар.



Бұл бастама тарифтік емес кедергілерді жоюға, экспорттық операциялардың тиімділігін арттыруға және экономиканың экспортқа бағдарланған секторларын дамытуға ықпал ететіндіктен, СРЖ бойынша ұлттық жұмыстың құрамдас бөлігі ретінде қарастырылады.³⁴

Өңірлік интеграция және ТХКБ

Орта дәлізді дамыту өңірлік интеграция процестерімен және ОА мен Кавказ елдері арасындағы ынтымақтастықты нығайтумен тығыз байланысты.

2022 жылғы 25 қарашада Ақтау қаласында Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия және Түркия 2027 жылға дейін ТХКБ тұйық тұстарын синхронды жою және дамыту бойынша Жол картасына қол қойды. Қарастырылған шараларды іске асыру бағыттың өткізу қабілетін жылына 10 млн.тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Құжат 56 іс-шараны қамтиды, оның 24-і бірлескен іс-шара болып табылады. Атап айтқанда, Қазақстан бойынша 12, Әзірбайжан бойынша 17 және Түркия бойынша 3 іс-шара қарастырылған.

2025 жылғы 11-17 тамыз аралығында ҚТЖ, сондай-ақ әзірбайжан және грузин серіктестерінің қатысуымен ТХКБ ауқымды аудиті жүргізілді. Аудит қорытындысы бойынша анықталған тұйық тұстарын жою және бағыттың тиімділігін арттыру үшін 2025 жылғы 30 қыркүйекте Алматыда «New Silk Way» форумы шеңберінде ТХКБ шектеулерін жою жөніндегі іс-шаралар жоспарына қол қойылды. Жоспар инфрақұрылымды дамытуды, контейнерлік тасымалдау үшін кемелер мен вагондарды сатып алуды, процестерді цифрландыруды және келісілген тарифтік саясатты қамтиды.

Сондай-ақ ТХКБ елдерінің өңірлік логистикалық хаб ретіндегі рөлін нығайту, әкімшілік рәсімдерді біріздендіру және ұзақ мерзімді тарифтік саясатты қалыптастыру үшін үкіметаралық келісімге қол қою жоспарлануда.

Сонымен қатар, 2023 жылы Тәжікстанның Душанбе қаласында, Жер үсті көлігінің өзара байланысын нығайту туралы келісімге қол қойылды. Ол көлік дәліздері, цифрландыру, логистикалық қызметтер және экологиялық тұрақтылық саласындағы ынтымақтастықты дамытуды қарастырады. Жұмысты үйлестіру үшін бейінді ведомстволар өкілдерінен бірлескен комиссия құру жоспарлануда.

Өз кезегінде, 2024 жылдың тамыз айында Көлік-логистикалық орталықтарды дамыту туралы Меморандумға қол қойылды. Сондай-ақ ОА мемлекеттерінің Үкіметтері арасындағы Көлік және транзит туралы келісімнің жобасы пысықталуда.

Жалпы, өңір елдерінің көліктік өзара байланысты нығайту қажеттілігі туралы түсінігінің артуы байқалады. ҚР Президенті Қ.Тоқаевтың тапсырмасы бойынша өңірдің бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастырудағы маңызды қадамы болатын ОА көлік жүйелерін дамытудың кешенді стратегиясын әзірлеу бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Өңірлік интеграция және ОА

Қазақстанды қоса алғанда, ОА елдері сауданы дамыту және рәсімдерді жеңілдету үшін халықаралық серіктестермен және институттармен ынтымақтастықты күшейтуде.

Бұл тұрғыда бұрын көрсетілген Ready4Trade-Central Asia: «ТХКБ арқылы өркендеу жолы» (2024-2028 жж.) жобасының екінші кезеңі назар аударарлық,

³⁴ Жобаны іске асыру Қазақстанға май өнімдері өндірісіндегі әлемдік көшбасшылардың бірі мәртебесін бекітуге, 2028 жылға қарай саланы айналымы 1 млрд.доллардан асатын тұрақты экспорттық секторға айналдыруға және елді жаһандық нарықтағы ең ірі құнбағыс майын жеткізушілердің үштігіне шығаруға мүмкіндік береді деп күтілуде.



оны Еуропа мен ОА арасындағы байланыстарды нығайту, сондай-ақ ТХКБ шеңберінде жұмыс тиімділігін арттыру мақсатында ХСО орындайды. Жоба трансшекаралық рәсімдерді жеңілдетуге, инвестицияларды дамытуға және өңір елдері арасындағы үйлестіруді жақсартуға бағытталған. Ол сондай-ақ шағын және орта бизнеске жаңа нарықтарға шығуға көмектеседі. Мысалы, QazTradeAcademy³⁵ (2022 жылы іске қосылған) онлайн-платформасы аясында 4 мыңнан астам қатысушы оқытылды және сертификатталды, оның 56%-ы әйелдер.

Жалпы, континентальды бағыттар, соның ішінде ТХКБ, Қытай мен Еуропа арасындағы сауда үшін маңызды болып табылады. Олар жеткізу уақытын қысқартады және теңіз тасымалына ыңғайлы балама ретінде қызмет етеді.

Соңғы жылдары ТХКБ Еуразияның басты бағыттарының бірі және Каспий өңірі елдерінің сауда-экономикалық байланыстарының маңызды элементі ретінде өз ұстанымын айтарлықтай нығайтты. ТХКБ өсуі сыртқы серіктестердің қызығушылығымен байланысты. Қытай Еуропаға жеткізілімдерді әртарапандыру бағытын дамытуда, ал ЕО оны ОА ресурстарына тікелей қол жеткізудің жолы деп санайды. Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия үшін ТХКБ инвестициялар мен инфрақұрылымдық өсу үшін мүмкіндіктер ашады. Осыған байланысты транзиттік тасымалдардан басқа, контейнерлік емес жүктермен жиі ұсынылатын Қазақстан мен Әзірбайжаннан экспортты қоса алғанда өңірлік жүктер де бағыт үшін маңызды екенін есте ұстаған жөн.³⁷

IV. ТХКБ шеңберінде Сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі шараларды іске асыру

ТХКБ біртіндеп кешенді логистикалық жүйеге айналуға, мұнда физикалық инфрақұрылым Азиядан Еуропаға дейінгі жүктердің өтпелі қозғалысын қамтамасыз ететін цифрлық және процедуралық механизмдермен біріктірілген.

Қазақстан дәлізде орталық орынға ие бола отырып, оның институционалдық және технологиялық архитектурасын қалыптастыруда шешуші рөл атқарады. Ел қағазсыз технологияларды енгізуді, көлік және кеден құжаттарын біріздендіруді, сондай-ақ бағытқа қатысушылар

арасында алдын ала деректер алмасуды дамытуды ілгерілетуде.

ҚР Көлік министрлігінің (ҚР КМ) деректері бойынша ТХКБ қатысушы елдердің цифрлық шешімдерін енгізу және іс-қимылдарын үйлестіру арқасында ТХКБ бағыты бойынша жүктерді жеткізу мерзімі 2-3 есеге, 2022 жылғы 38-53 күннен 2024 жылы 12-18 күнге дейін қысқарды. 2024 жылдың соңына қарай бұл көрсеткіш Сианьнен (*Қытай, ішкі құрғақ порты*)³⁷ Потиге,³⁸ Батумиге³⁹ (екеуі де - теңіз порттары) және

³⁵ <https://www.qaztradeacademy.kz/>

³⁶ «Орталық Азиядағы Транскаспий халықаралық көлік бағыты және басқа да перспективалы дәліздер» шолуы, ERAI, 2025 ж.

³⁷ Қытайдың ең ірі логистикалық орталықтарының бірі, ТХКБ бағыты бойынша Еуропаға контейнерлік пойыздардың бастапқы нүктесі. Дәл осы жерден Қазақстан арқылы өтетін контейнерлік пойыздар қалыптасады.

³⁸ Поти - Қара теңіздегі ТХКБ негізгі порттарының бірі.

³⁹ Батуми - ТХКБ-ның балама порты, контейнерлік және құю жүктері үшін қолданылады.

Ахалкалакиге⁴⁰ (теміржол терминалы) (барлығы - Грузия) дейін 9-11 күнді құрады.

Негізгі бағыттар бойынша жол жүру уақыты:

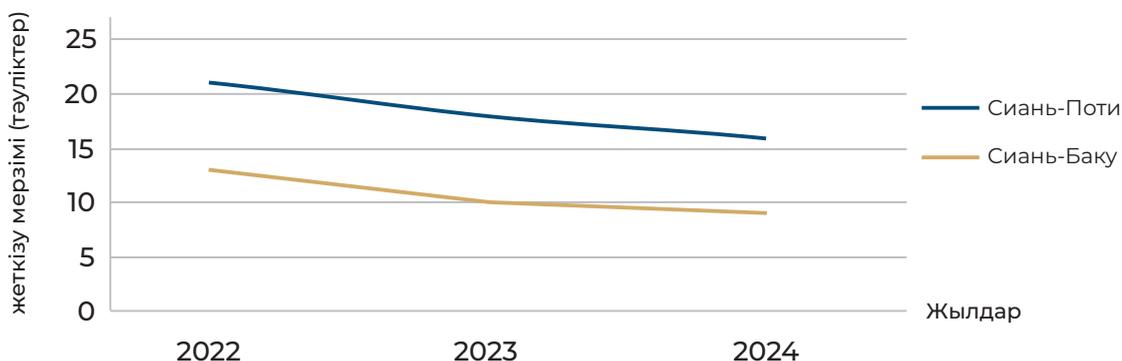
1) Сиань - Алтынкөл (Қазақстан, шекаралық т/ж станциясы)⁴¹ - Поти: 7 634 км, 15-18 тәулік;

2) Сиань – Алтынкөл - Баку (Әзірбайжан, теңіз порты): 6 876 км, 8-11 тәулік.

Жалпы алғанда ТХКБ барлық логистикалық тізбегі келесідей көрінеді:

Сиань (Қытай) - Алтынкөл / Хоргос (Қазақстан) - Ақтау/Құрық - Баку (Әзірбайжан) - Тбилиси / Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Түркия) - Еуропа.

Сурет 27. 2022-2024 жылдары ТХКБ бағыты бойынша жүктерді жеткізу уақытын қысқарту динамикасы.



Алдағы жылдардағы басты мақсат - теміржол, автомобиль және теңіз сегменттері арасындағы өзара іс-қимыл бірыңғай цифрлық кеңістікте жүзеге асырылатын болжамды, ашық, цифрлық және интеграцияланған көлік дәлізін құру.

Бұл бөлімде сауда рәсімдерін жеңілдетуге, цифрландыруға және мульти-модальды сервистерді дамытуға бағытталған Қазақстан мен ТХКБ бойынша серіктес елдердің атқарылған жұмыстары мен негізгі бастамалары ұсынылған.

Электрондық рұқсаттар мен цифрлық жүкқұжаттарды енгізуден бастап порттық және терминалдық операцияларды басқарудың заманауи жүйелеріне дейін бүкіл бағыт бойында қағазсыз өзара

іс-қимыл форматына көшуді қамтамасыз ететін практикалық шешімдерге ерекше назар аударылады. Бұл шаралар ТХКБ шеңберінде көліктік-логистикалық процестердің ашықтығын, болжамдылығын және тиімділігін арттыратын өтпелі цифрлық кеңістікті құру үшін негіз қалыптастырады.

Осы бөлімде автомобиль, темір жол және порт сегменттерін қоса алғанда, қағазсыз сауда және цифрландыру бөлінісінде ТХКБ шеңберінде СРЖ бойынша шаралар, сондай-ақ ақпараттық жүйелерді интеграциялау, логистикалық тораптарды дамыту және жеке сектормен өзара іс-қимыл мәселелері қамтылады.

⁴¹ Қазақстан мен Қытай шекарасында, Хоргос маңында орналасқан. Бұл жүктердің Қытай темір жолынан (1435 мм) Қазақстанға (1520 мм) өтуінің негізгі пункті, ТХКБ-ның Қазақстанға нақты кіруі.

⁴⁰ Ахалкалаки: Баку-Тбилиси-Карс желісіндегі торап, Түркияға өтуді қамтамасыз етеді. Карс - Әзірбайжан, Грузия және Түркияның теміржол желілерін байланыстыратын Баку-Тбилиси-Карс (БТК) теміржол желісінің соңғы нүктесі болып табылады. ТХКБ-ның еуропалық көлік жүйесіне (1435 мм теміржол калибрі) негізгі ауысуы болып табылады. Карс арқылы жүктер Түркия бойынша Жерорта және Қара теңіз порттарына немесе Еуропаға барады.



IV.A. ТХКБ шеңберінде автомобиль көлігін цифрландыру

Автомобиль көлігі ТХКБ-ның маңызды буыны болып табылады, ол жеткізу икемділігін және теміржол мен теңіз учаскелерін байланыстыруды қамтамасыз етеді. Осы сегменттің тиімділігін арттыру үшін Қазақстан рәсімдерді біріздендіруге және шекарадан өту уақытын қысқартуға бағытталған цифрлық шешімдерді белсенді түрде енгізуде. Негізгі бағыттардың бірі халықаралық автомобиль тасымалдары үшін электрондық рұқсаттар жүйесін (ePermit) енгізу болып табылады.⁴²

Бұған дейін мұндай рұқсаттар жыл сайын іргелес мемлекеттердің уәкілетті органдары алмасатын қағаз бланкілерде берілген болатын. Бұл айтарлықтай әкімшілік шығындар мен жалған құжат-

тарға қауіп төндірді. Цифрлық форматқа көшу бұл мәселелерді жоққа шығаруға және нақты уақыт режимінде рұқсаттардың қолданылуын ашық бақылауға мүмкіндік береді.

Мәселен, 2024 жылғы сәуірден бастап Қазақстан мен Өзбекстан ОА-да автотасымалдарды толық цифрландырудың алғашқы қадамы болған ePermit электрондық рұқсаттарымен алмасу бойынша пилоттық жобаны іске асыруда. Жүйе ұлттық көлік әкімшіліктеріне берілген рұқсаттар туралы деректерді тікелей қорғалған арналар арқылы бөлісуге мүмкіндік береді. Электрондық рұқсаттар шекарадан өткен кезде автоматты түрде тексеріледі, бұл адами факторын болдырмайды және тіркеу процесін жылдамдатады.⁴³

Сурет 28. ePermit-тің үшінші елдермен келісімі бойынша ҚР-дағы жұмыс мәртебесі, 2025 ж.



2024 жылғы 3 шілдеде екі ел арасындағы электрондық рұқсаттарға біртіндеп көшуді қарастыратын Қазақстан мен Қытай Көлік министрліктері арасында өзара түсіністік туралы Меморандумға қол қойылды. 2024 жылдың қыркүйегінде Астана қаласында техникалық кездесу өтті, онда ұлттық ақпараттық жүйелерді интеграци-

ялау және деректер алмасу форматтарын стандарттау мәселелері талқыланды.

Сондай-ақ, Қазақстан 2024 жылдың шілдесінде қол қойылған электрондық рұқсаттарды енгізу жөніндегі Түркі мемлекеттері Ұйымы (ТМҰ) аясындағы ынтымақтастық туралы Меморандумның бастамашысы болғанын атап өтеміз. Бұл

⁴² ePermit (electronic permit): елдер арасындағы халықаралық автотасымалдауларға рұқсаттарды электрондық алмасу жүйесі. Тасымалдаушыларға бақылауды, ашықтықты және ресімдеу уақытын қысқартуды қамтамасыз ете отырып, қағаз бланкілерсіз цифрлық түрде рұқсаттарды алуға және пайдалануға мүмкіндік береді.

⁴³ <https://www.inform.kz/ru/onlayn-sistemu-regulirovaniya-mezhdunarodnih-gruzoperevozok-vnedrili-kazahstan-i-uzbekistan-5accb3>

құжат Түркия, Әзірбайжан, Қырғызстан және Өзбекстанды қоса алғанда, ТМҰ-на мүше елдер арасында автотасымалдаудың ортақ цифрлық ортасын құруға негіз салды. Болашақта ePermit жүйесі бүкіл ТХКБ дәлізін қамтитын бірыңғай электрондық өзара әрекеттесу платформасының элементі бола алады.

Ұлттық деңгейде электрондық рұқсаттармен алмасуды қамтамасыз ететін ePermit жүйесін қоса алғанда, автомобиль тасымалдарын жеңілдету үшін цифрлық шешімдер мәселесі пысықталуда. Сондай-ақ, ҚР КМ деректері бойынша 24 автомобиль өткізу пунктінде CarGoRuqsat электрондық кезек жүйесі толық жұмыс істейді. Болашақта оларды көлік және кеден қызметтері арасындағы деректермен алмасу үшін «KEDEN» сияқты басқа мемлекеттік ақпараттық жүйелермен байланыстыру мүмкіндігі қарастырылады.

Бұл ретте 2025 жылы Қазақстан мен Өзбекстан жүктерді ресімдеу уақытын қысқартуға және рәсімдердің ашықтығын

арттыруға бағытталған транзиттік деректермен алмасудың цифрлық тетігін құру бойынша бірлескен жұмысты бастады. Бастама ТХКБ бағыттары бойында «үздіксіз транзитті» қалыптастыруға қадам ретінде қарастырылады.

Бұдан басқа, ТХКБ бағыты бойынша есіп келе жатқан транзиттік ағын контекстінде Қазақстан жол инфрақұрылымының жай-күйін мониторингілеудің және қозғалыс параметрлерін бақылаудың цифрлық құралдарын дәйекті түрде енгізуде. Автомобиль бағыттарының негізгі бағыттарында нақты уақыт режимінде көлік құралдарының салмақтық-габариттік бақылауын қамтамасыз ететін автоматтандырылған өлшеу станцияларының (АӨС) желісі дамуда. Жүйелер марканы, тіркеу нөмірін, автомобильдердің салмақтық және габариттік параметрлерін, осьтік жүктемелер мен жылдамдықты тіркейді, деректерді бірыңғай ақпараттық-аналитикалық базаға жібереді.

Сурет 29. ТХКБ бойымен тұрақты транзит мақсатында көлік ағындарының цифрлық мониторингі және артық жүктемелерді бақылау.





ҚР КМ АӨС желісін кеңейту бойынша ауқымды бағдарламаны іске асыруда. 2026 жылдың соңына дейін бүкіл ел бойынша 220-ға жуық автоматтандырылған станция орнату жоспарлануда, оның 126-сы республикалық маңызы бар трассаларда, ал қалғандары жергілікті маңызы бар жолдарда. Қазіргі уақытта Астана қаласының кіреберістерінде орнатылған тоғыз кешенді қоса алғанда, 50-ден астам станция жұмыс істейді. Жоба жол инфрақұрылымының сапасын арттыруға, шамадан тыс жүктемелерді азайтуға және көлікті бақылау кезінде сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайтуға бағытталған.⁴⁴

Бұл шаралар интеллектуалды көлік жүйесінің элементін қалыптастырады, бақылаудың ашықтығын арттырады, жол желісіне қызмет көрсету шығын-

дарын азайтады және ТХКБ бағыты бойынша транзиттік тасымалдардың тұрақтылығын қамтамасыз етеді.

Осылайша, Қазақстан ТХКБ автомобиль сегментінде тұтас цифрлық экожүйені қалыптастырады, онда электрондық рұқсаттар, зияткерлік бақылау жүйелері және ақпараттық сервистер өзара толықтырушы құралдар ретінде әрекет етеді. Бұл шешімдер қағазсыз құжат айналымына көшуге ықпал етеді, логистикалық процестердің болжамдылығын арттырады және қатысушы елдер арасындағы сенімді нығайтады. Ұзақ мерзімді перспективада автомобиль көлігін цифрландыру ТХКБ шеңберінде тұрақты, қауіпсіз және ашық транзитті қамтамасыз ететін «ақылды дәлізді» қалыптастыру үшін негіз болады.

IV.V. ТХКБ бағыты бойындағы теміржол тасымалын цифрлық трансформациялау

ТХКБ теміржол сегментінде жеңілдетудің негізгі элементі ЦИМ/СМГС бірыңғай фактурасы болып табылады⁴⁵. Құжат 2006 жылдан бастап жұмыс істейді және екі құқықтық режимді біріктіреді: СМГС және ЦИМ, Еуропа мен Азия елдері арасындағы теміржол тасымалын ресімдеудің бірыңғай форматын қамтамасыз етеді. Бұл, әсіресе, әртүрлі стандарттары бар желілер арасында жүктердің ауысуы кезінде өте маңызды,⁴⁶ бұл әкімшілік рәсімдерді қысқартуға және шекараларды кесіп өту және әртүрлі техникалық

жүйелер арасында өту кезінде тасымалдау құжаттарын қайта ресімдеу қажеттілігін жоюға мүмкіндік береді.

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ (ҚТЖ) жүкқұжатты қағаз тасығыштардан бас тарта отырып, 1520 миллиметрлік жол ендерімен желі үшін де, 1435 миллиметрлік еуропалық жол ендерімен түйісу үшін де электрондық форматқа ауыстыруды дайындайды. Аударымның болжамды мерзімі 2026 жылдың 1 қаңтарына белгіленген. Бұл шешім ТХКБ транзитіне тікелей оң әсер етеді, өйткені ол қолмен

⁴⁴ <https://primeminister.kz/ru/news/220-avtosistem-ustanovyat-na-dorogakh-kazakhstanana-dlya-kontrolya-zakachestvom-avtodorog-i-peregruzom-transporta-30154>

⁴⁵ ЦИМ (CIM) - Халықаралық темір жол тасымалы туралы Конвенция, СМГС - ТЖЫҰ (Темір жол ынтымақтастығы ұйымдары) елдеріндегі Халықаралық темір жол қатынасы туралы келісім. ЦИМ/СМГС бірыңғай жүкқұжаты ТХКБ қоса алғанда, бағыттар бойынша бірыңғай құжатты қамтамасыз ете отырып, Еуропа мен Азия арасындағы тасымалдауды жеңілдетеді.

⁴⁶ Теміржол жолақтары - теміржол рельстерінің ішкі жақтары арасындағы қашықтық. Стандарттардағы айырмашылық (1520 және 1435 мм) жылжымалы құрамның үйлесімсіздігін білдіреді, бұл жүйелер арасында ауысқан кезде оны ауыстыруды немесе жүктемені шамадан тыс жүктеуді талап етеді. Бұрынғы КСРО елдерінде, соның ішінде Қазақстанда 1520 мм кең теміржол жолақтары қолданылады, ал әлемдік (еуропалық) стандарт Еуропаның көптеген елдерінде қабылданған және Халықаралық темір жолдар одағы қолдайтын 1435 мм теміржол жолақтары болып табылады.

жасалатын операцияларды азайтады және операторлар арасындағы мәртебелерді автоматты алмасу мүмкіндіктерін кеңейтеді.

Темір жол көлігін цифрландырудағы қосымша қадам ЦИМ/СМГС электронды жүкқұжатын виртуалды сынақтар сериясын өткізу болды. Жобаға TRACECA бағдарламасы тарапынан үйлестіру кезінде Әзірбайжан, Грузия, Қазақстан, Түркия және Украинаның теміржол операторлары қатысты.⁴⁷ Алғашқы тестілеу 2024 жылдың 3-7 маусымы аралығында өтті және теміржол әкімшіліктері арасында мәліметтер алмасудың базалық тетіктерін пысықтауға мүмкіндік берді. Екінші сынақ 2024 жылдың 30 қыркүйегі мен 4 қазаны аралығында өтті және халықаралық деңгейде ақпараттық жүйелердің техникалық үйлесімділігі мен синхрондалуын тексеруге бағытталған. Нәтижелер тасы-

малдау құжаттарының машинада оқылатын форматына көшу мүмкіндігін растады және ТХКБ бағыты бойында электрондық шешімдерді одан әрі енгізу үшін негіз құра отырып, бүкіл көлік тізбегі бойынша деректермен үздіксіз алмасуды қамтамасыз етті.

Электрондық жүкқұжатты енгізумен қатар, Қазақстан Global DTC сингапурлық компаниясы әзірлеген Digital Trade Corridor (DTC) бейтарап мультимодальды цифрлық платформасымен ұлттық теміржол жүйесінің интеграциясын жүзеге асырады.

Платформа ТХКБ бағытының барлық жолында контейнерлерді бақылауды және теміржол әкімшіліктері арасындағы мәртебелерді автоматты алмасуды қамтамасыз етеді. Қазіргі уақытта DTC ҚТЖ, Әзірбайжан және Грузин темір жолдары жүйелерімен интеграцияланған.⁴⁸ 2025 жылы ком-

Сурет 30. Халықаралық теміржол одағының стандарттары бойынша теміржол жолақтарын жіктеу.



⁴⁷ TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia- Еуропа, Кавказ және Орталық Азия арасындағы ын-тымақтастықтың халықаралық көлік бағдарламасы.

⁴⁸ <https://www.trend.az/business/transport/4013465.html>



пания Ақтау теңіз портына қосылу бойынша техникалық жұмыстарды аяқтап, Әзірбайжандағы Алят портымен және Грузияның ұлттық порт жүйесімен интеграциялануға дайындықты бастады. Бұл пайдаланушыларға контейнерлердің қозғалысын нақты уақыт ре-

жимінде бақылауға және логистикалық процестердің ашықтығы мен болжамдылығының жоғары деңгейін қамтамасыз ете отырып, ағымдағы жай-күйі мен ықтимал кідірістер туралы ақпарат алуға мүмкіндік береді.

IV.C. ТХКБ бойындағы порттар мен логистикалық жүйелерді цифрландыру

Теңіз көлігіндегі процестерді цифрландыру жөніндегі шаралар, ең алдымен, бағытта жүктердің өтуін жеделдету қажеттілігімен байланысты, бұл көлік дәлізінің бәсекеге қабілеттілігінің жалпы көрсеткішіне тікелей әсер етеді. Осыған байланысты теңіз кемесінің мемлекеттік шекарадан өту уақытын қысқарту бойынша жұмыс жүргізілуде.

Қазақстан Халықаралық теңіз кемесі қатынасын жеңілдету туралы Конвенцияны (FAL Конвенциясы) ратификациялау бойынша жұмыс жүргізуде, оның ережелері қатысушы мемлекеттерді кеме мен жағалау қызметтері арасында электрондық ақпарат алмасу мақсатында «Теңіз тасымалдары үшін бірыңғай терезе» (Maritime Single Window) жүйелерін енгізуге, қолдауға және пайдалануға міндеттейді.

Қазіргі уақытта теңіз өткізу пунктерінде бақылау-қадағалау рәсімдерін орындау шамамен екі сағатты алады. Кемелер комиссияның келуін күтеді, содан кейін жүк операцияларын жүргізуге рұқсат алады. Осы процесті оңтайландыру үшін бақылаушы және рұқсат беруші органдардың оларды бірнеше рет пайдалану мүмкіндігімен электрондық деректердің бір реттік берілуін қамтамасыз ететін осы жүйені енгізу қарастырылады.

Техникалық тапсырманы дайындау және жүйені жобалау үшін GIZ-пен ұқ-

сас шешімдерді енгізудің практикалық тәжірибесі бар және FAL Конвенциясының талаптарын, соның ішінде электрондық деректермен алмасудың халықаралық форматтарын білетін халықаралық сарапшыны тарту туралы уағдаластыққа қол жеткізілді.

Цифрлық трансформацияның ұқсас процестері елдің ішкі логистикалық тораптарында да белсенді дамып келе жатқанын атап өткен жөн. 2024 жылы Алматы желісіне кіретін Бурундай теміржол станциясының жанында Solvo TOS⁴⁹ жүйесімен жабдықталған заманауи мультимодальды логистикалық орталық Burunday Container Terminal (BCT) жұмыс істей бастады. Терминал контейнерлік алаңдарды, уақытша сақтау аймақтарын, ауыр көліктерге арналған тұрақтарды және кеңсе кеңістігін қамтитын көпфункционалды инфрақұрылым болып табылады.

TOS жүйесін пайдалану контейнерлік операцияларды жоспарлау мен есепке алуды автоматтандыруды, сондай-ақ теміржол және автокөлік ағындарымен интеграцияны қамтамасыз етеді. Бұл деректерді өңдеу дәлдігін жақсартады, түсіру және тиеу операцияларын жылдамдатады және нақты уақыттағы жүктердің синхрондалған есебін жүргізуге мүмкіндік береді. Жиынтығында мұндай шешімдер операторлар мен экспедиторлардан бастап бақылаушы орган-

⁴⁹ Solvo (Terminal Operating System, TOS) — бұл SOLVO компаниясы әзірлеген автоматтандырылған терминал және қойма операцияларын басқару жүйесі. Жүйе теңіз және құрлық терминалдарындағы контейнерлік және жүк ағындарын жоспарлау, есепке алу және бақылау үшін қолданылады. Қазақстанда Solvo шешімдері қайта тиеу процестерін автоматтандыру және теміржол және кедендік ақпараттық жүйелермен интеграциялау үшін Ақтау және Құрық теңіз порттарында енгізілуде.

дарға дейінгі логистикалық тізбектің барлық қатысушылары жүктердің қозғалысы туралы бірыңғай деректерге қол жеткізе алатын ашық цифрлық ортаны қалыптастыруға ықпал етеді.

Сонымен қатар, терминал Қытайдан және жақын және алыс шетелдерден импорттық ағындарға қызмет көрсетуге бағытталған, бұл оны ТХКБ құрлық инфрақұрылымының маңызды элементіне айналдырады. Жобаны толық іске асырғаннан кейін «А»⁵⁰ класты қойма кешенін дамыту және 3PL-провайдерлер⁵¹

мен дистрибьюторлар үшін қызметтер спектрін кеңейту жоспарлануда. Ричстерлер мен жүк көтергіштерді қоса алғанда, заманауи қайта тиеу жабдықтарының болуы логистикалық операциялардың тиімділігі мен қауіпсіздігінің жоғары деңгейін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Burunday Terminal үлгісі Қазақстанда терминалдық инфрақұрылымды дамыту оларды қағазсыз сауданың бірыңғай экожүйесіне біріктіру үшін негіз құра отырып халықаралық бағыттарды цифрландырумен қатар жүретінін көрсетеді.

Сурет 31. Бурундай контейнерлік терминалының аумағына кіру көрінісі



Бұл өңірдің тұрақты және технологиялық көлік-логистикалық желісін қалыптастыруға ықпал ете отырып, деректермен өтпелі алмасуды енгізу және қызмет көрсету стандарттарын біріздендіру жөніндегі ТХКБ мақсаттарына сәйкес келеді.

Осы бастамаларға қосымша, ҚТЖ мультимодальды, экспедиторлық және

кедендік қызметтерді цифрландыруға бағытталған Бірыңғай цифрлық терезе (БЦТ) жобасын іске асыруда. Жоба TOS ақпараттық жүйесін енгізу арқылы Ақтау және Құрық теңіз порттары жүйелерін теміржол платформаларымен біріктіруді қарастырады (толығырақ Баяндаманың IV.D бөлімін қараңыз).

⁵⁰ «А» класты қойма заманауи инженерлік жүйелермен, есеп пен логистиканы автоматтандырумен, климатты бақылау жүйесімен, өрт қауіпсіздігімен және тәулік бойы күзетпен жоғары технологиялық қойма кешені. Контейнерлік жүктерді қоса алғанда, жүктердің үлкен партияларымен жұмыс істеуге арналған және әдетте көлік тораптарының (теміржол станциялары, автотрассалар, әуежайлар) жанында орналасады.

⁵¹ Клиенттің атынан тауарларды сақтау, өңдеу және жеткізу қызметтерін ұсынатын логистикалық компания (Third-Party Logistics).



IV.D. Біртұтас цифрлық интеграция және ақпараттық жүйелердің үйлесімділігі

ТХКБ шеңберінде сауданы жеңілдетудің негізгі бағыттарының бірі ұлттық көлік, кеден және логистикалық жүйелер арасындағы цифрлық интеграцияны қамтамасыз ету болып табылады. Қазіргі уақытта Қазақстан бағыт бойынша серіктестермен бірлесіп, ақпараттық ағындарды синхрондауға және бірыңғай деректер кеңістігін құруға бағытталған шаралар кешенін іске асыруда, бұл операциялардың ашықтығын және жеткізу тізбектерінің болжамдылығын арттыруға мүмкіндік береді.

2025 жылы ТХКБ-на қатысушы елдер бірыңғай транзиттік жүк құжатын⁵² енгізуге және тасымалдауды ресімдеуге қойылатын талаптарды біріздендіруді, ақпараттық жүйелерді интеграциялауды және ұлттық әкімшіліктер арасында деректермен толық цифрлық алмасуға көшуді қарастыратын кедендік рәсімдерді оңтайландыруға келісті. Бұл қадамдар транзиттік процестердің тиімділігін, ашықтығын және болжамдылығын арттыруға бағытталған, бұл Қазақстан осы рейтингке енгізілген жағдайда, World Bank Group-тың келесі «Business Ready» есебіндегі «Халықаралық сауда» индикаторы бойынша елдің көрсеткіштеріне оң әсер етуі мүмкін.⁵³

Логистикалық процестерді цифрландыру шеңберінде Қазақстан сингапурлық PSA International компаниясымен бірлесіп Digital Trade Corridor (DTC) бейтарап мультимодальды цифрлық плат-

формасын құру жөніндегі бастаманы іске асыруда.

Бұл платформа ТХКБ-на қатысушы елдердің теміржол, автомобиль және порт әкімшіліктері арасында деректермен өтпелі алмасуды қамтамасыз етеді. Ол контейнерлердің қозғалысын нақты уақыт режимінде бақылауға, Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия жүйелері арасындағы транзиттік ақпаратты синхрондауға, сондай-ақ Түркия, Еуропа және Қытайды қосу үшін негіз қалыптастыруға мүмкіндік береді.

DTC практикалық компоненттерінің бірі Қазақстанның Қытаймен шекарасында енгізілген Tez Customs пилоттық жобасы болды. Жүйе транзиттік декларацияларды беруді ресімдеу уақытын 2-3 сағаттан 30 минутқа дейін қысқарта отырып, автоматтандыруды қамтамасыз етеді.⁵⁴ Tez Customs DTC кедендік моделімен біріктірілген және әкімшілік процедураларды қысқарту және шекарадан өтуді жеделдету үшін цифрландырудың нақты әсерін көрсетеді. Жоба кедендік процестерді жеңілдету үшін цифрлық шешімдерді іс жүзінде енгізудің мысалы ретінде оң баға алды.⁵⁵

Ұлттық деңгейде «KTZ Express» АҚ жүк тасымалы саласындағы клиенттік сервисті толық цифрландыруға бағытталған ҚТЖ үшін «Бірыңғай цифрлық терезе» (БЦТ) жобасын іске асырды. БЦТ ҚТЖ еншілес кәсіпорындарының коммерциялық функцияларын клиенттерге

⁵² <https://www.transportcorridors.com/ru/15275>

⁵³ 2021 жылы Дүниежүзілік банк Doing Business рейтингін іскерлік ортаның сапасы мен мемлекеттік қызметтердің тиімділігін бағалайтын жаңа Business Ready (B-READY) бастамасына ауыстырды. Қазақстан 2024 жылдың бірінші есебіне енгізілмеген.

⁵⁴ <https://www.transportcorridors.com/3710>

⁵⁵ Жүйені пилоттық пайдалану 2023 жылғы желтоқсанда ҚР ҚМ МКК, ҚТЖ және Global DTC компаниясының қатысуымен Алтынкөл - Сарыағаш және Достық - Брест Солтүстік учаскелерінде басталды. Жоба теміржол бағыттарында транзиттік декларациялауды автоматтандыру мүмкіндігін көрсетті және масштабтауға техникалық дайындығын растады. Қазіргі уақытта ТХКБ-на қатысушы елдердің ынтымақтастығы шеңберінде Tez Customs функционалын енгізу мен кеңейтудің одан арғы кезеңдері пысықталуда.

барлық қызметтерге ыңғайлы қол жеткізу нүктесін қамтамасыз ете отырып, бірыңғай цифрлық экожүйеге біріктіреді.⁵⁶

БЦТ іске қосылуы бизнес-процестердің ашықтығы мен логистикалық операциялардың тиімділігін арттыра отырып, өтінімдерді өңдеуді, шарттарды басқаруды және коммерциялық ұсыныстарды қалыптастыруды автомат-

тандыруға мүмкіндік берді. Тестілеу кезеңінде жүйе Call-орталық және онлайн-арналар арқылы өтінім беру мүмкіндігін қамтамасыз етті, ал электрондық-цифрлық қолтаңбаны енгізу шарттарды жасасу мерзімін 2,5 есеге қысқартты. «KTZ Express» АҚ деректері бойынша клиенттердің қанағаттану деңгейі 93%-ға жетті, ал адалдық индексі 70%-ды құрады.⁵⁷

Сурет 32. Транзиттік декларацияларды ресімдеу уақытын қысқарту көрсеткіштері.



Транзиттік декларацияларды ресімдеу мерзімдері:

TEZ Customs енгізілгенге дейін

2-3 сағ.

TEZ Customs енгізілгеннен кейін

30 мин.

Жоба Қазақстанның көлік-логистикалық секторының интеграцияланған цифрлық экожүйесінің дамуын көрсетеді. БЦТ API арқылы серіктестермен өзара әрекеттесуді қамтамасыз етуді жоспарлап отыр.

Keң контексте ТХКБ көлік-логистика саласында цифрлық шешімдерді дамыту

қатысушы елдер арасындағы цифрлық өзара іс-қимылдың бірыңғай архитектурасын қалыптастыруға бағытталған Digital TITR (Digital Transport Corridor) бастамасы шеңберінде жүзеге асырылады. Бастама деректер алмасу стандарттарын келісуді және ұлттық платформаларды, соның ішінде DTC және БЦТ-ні жалпы

⁵⁶ Бастама 2024 жылғы желтоқсанда Астана қаласында Global DTC (Сингапур) және Huawei Technologies (Қытай) компанияларының қатысуымен стратегиялық сессияда ұсынылды.

⁵⁷ <https://rail-news.kz/ru/news/19427-proekt-edinoe-cifrovoe-okno-prezentovali-v-astane.html>



цифрлық дәліз жүйесіне біріктіруді қарастырады. Бұдан әрі ТХКБ Хатшылығына үйлестіру рөлін бекіту мүмкіндігі қарастырылады, бұл цифрлық экожүйелердің келісілген дамуын, олардың техникалық үйлесімділігін және ақпараттық ағын-

дарды басқарудың бірыңғай қағидаттарын енгізуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл қадамдар бүкіл ТХКБ бағыты бойынша жүктердің ашық және болжамды қозғалысын қамтамасыз ететін цифрлық дәлізді құруға негіз болады.

Сурет 33. ҚТЖ Бірыңғай цифрлық терезесінің (БЦТ) басты беті.

КАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ

Қаз =

Өтінімдер бойынша орындалу жағдайын бақылау

Нақты уақыт режимінде өтінімдер мен тапсырыстардың орындалу жағдайын қадағалаңыз.

Әр орындалу кезеңінде хабарландырулар алыңыз.

Қызметке тапсырыс беру

Қызметтер

Мультимодальды тасымалдау

- Жүкті әртүрлі көлік түрлерімен тасымалдау
- Көлік тораптары арқылы тасымалдауды ұйымдастыру
- Көлікті ауыстыруды үйлестіру
- Қажетті құжаттарды дайындау

Толығырақ **Қызметке тапсырыс беру**

Кеден қызметтері

- Кедендік бақылау үшін құжаттар мен декларацияларды ресімдеу
- Кеден мәселелері бойынша консультациялар
- Құжаттардың талаптарға сәйкестігін тексеру
- Кедендік тексерулер кезінде қолдау

Толығырақ **Қызметке тапсырыс беру**

Цифрлық интеграцияны толықтыра отырып, ТХКБ бағыты шеңберінде тасымалдарды үйлестіру үшін виртуалды диспетчерлік орталық құрылғанын, Алтынкөл-Поти/Батуми бағыты бойынша контейнерлік тасымалдаудың тұрақты шаттл-сервисі іске қосылғанын, сондай-ақ Әзірбайжан, Грузия және Түркиямен бір-

лесіп ТХКБ бағытындағы (2022-2027 жж.) Тар жерлерді жою жөніндегі Жол картасы іске асырылатынын атап өтеміз. Бұл шаралар бүкіл бағыт бойында тұрақты және басқарылатын көлік экожүйесін құра отырып, мультимодальды қызметтерді цифрландыру және дамыту бойынша күш-жігерді толықтырады.

IV.E. Мультимодальды логистикалық тораптарды дамыту және жеке сектормен синергия

Транзиттік және экспорттық-импорттық тасымалдардың тиімділігін арттыру мақсатында Қазақстан ТХКБ бағыты бойынша теміржол, автомобиль және теңіз инфрақұрылымын ұштастыруды қамтамасыз ететін мультимодальды логистикалық тораптарды дамытуға ерекше назар аударады. Мұндай жобаларды іске асыру ауыстырып тиеу уақытын қысқартуға, қойма логистикасын оңтайландыруға және көлік тізбектерінің тұрақтылығын арттыруға бағытталған. ҚР КМ деректері бойынша транзиттік әлеуеті жоғары өңір-

лерде, атап айтқанда, «бір терезе» қағидаты бойынша контейнерлік операциялар мен сервистерге арналған алаңдар құрылатын Ақтау, Құрық, Алтынкөл, Достық және Жетіген өңірлерінде хабтарды дамытуға ерекше мән беріледі.

Тиімді халықаралық серіктестіктің бір мысалы AD Ports Group (БАӘ) және «Semurg Invest» компанияларының Құрық портындағы «Саржа» астық терминалын салу жобасына қатысуы болды, бұл ТХКБ бағытының теңіз және құрлық компоненттерінің интеграциясына ықпал етеді.

Сурет 34. Құрық (Қазақстан) портында Sarzha астық терминалын салу туралы AD Ports Group пен Semurg Invest арасындағы келісімге қол қою (дерек көзі: dknews.kz).





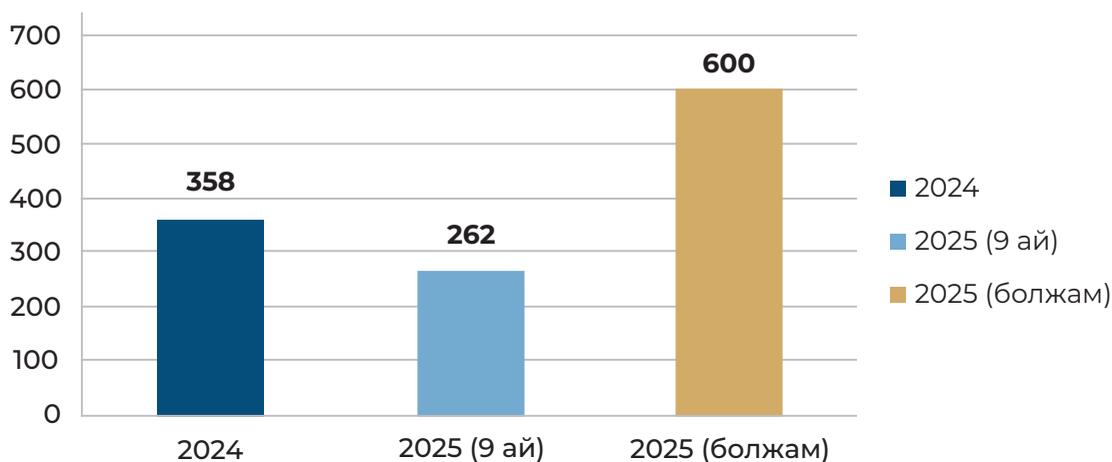
Қазақстан жеке сектормен және халықаралық логистикалық операторлармен ынтымақтастықты белсенді дамытуда. Негізгі серіктестер: AD Ports Group (БАӘ), Rhenus Logistics (Германия), Semurg Invest және Global DTC (Сингапур). Олардың қатысуы инвестицияларды тартуды, цифрлық шешімдерді (соның ішінде Digital Trade Corridor (DTC) платформасын және Tez Customs жүйесін) енгізуді және терминалдық инфрақұрылымды жаңартуды қамтамасыз етеді. Бірлескен күш-жігер қойма қуатын кеңейтуге, TOS класындағы ақпараттық жүйелерді енгізуге және ТХКБ бағыты

бойынша жаңа көлік-логистикалық орталықтар құруға бағытталған.⁵⁸

Маңызды бағыт - теңіз және теміржол ағындары арасындағы байланысты қамтамасыз ететін құрлық терминалдарының (dry ports) рөлін арттыру. Алтынкөл және Хоргос құрғақ порттары сияқты тораптар жүк ағындарын қайта бөлу және жекелеген көлік бағыттарына тәуелділікті азайту үшін инфрақұрылымдық негіз қалыптастырады. Оларды дамыту кезінде қолданылатын жеке-мемлекеттік серіктестік моделі инновациялық басқару шешімдерін енгізуге және жобалардың коммерциялық тұрақтылығын арттыруға ықпал етеді.

Сурет 35. Қытайдан Қазақстанға блок-пойыздардың келуі бойынша нақты деректер мен болжам: 2024-2025 жж., 2025 ж. 9 айы.

ТХКБ бойынша тасымалдау көлемінің өсуі



ҚТЖ деректері бойынша 2024 жылы ТХКБ бойынша Қытайдан 358 блок-пойыз,⁵⁹ ал 2025 жылдың алғашқы 9 айында - 262 қабылданды. Жыл соңына дейін 600-ден астам блок-пойыз қабылданады деп күтілуде. Бұл көрсеткіштер тасымалдау көлемінің тұрақты өсуін және ТХКБ шең-

берінде іске асырылатын шаралардың тиімділігін көрсетеді.

Серіктестердің бірлескен күш-жігері цифрлық интеграцияны дамытуды және «ақылды логистика» саласында шешімдерді енгізуді қоса алғанда, Орта дәліз бойында үздіксіз, сенімді және техно-

⁵⁸ <https://www.globalpsa.com/wp-content/uploads/2024/05/nr240501.pdf>

⁵⁹ Блок-пойыздар - бұл жөнелтушіден алушыға дейін бағыт бойынша өзгеріссіз жүретін бірнеше вагоннан тұратын теміржол құрамы. Вагондар әртүрлі клиенттер мен жүктерге арналған болуы мүмкін кәдімгі жүк пойызынан айырмашылығы, блок-пойыз бір типті жүктер/контейнерлері бар жалғыз құрам болып табылады, бұл аралық пункттерде ауыстырулар мен шамадан тыс жүктемелердің болмауына байланысты тасымалдау процесін жылдамдатуға мүмкіндік береді. Тасымалдаудың бұл әдісі логистикалық процестердің тиімділігін арттырады, жеткізу уақытын азайтады және жүк ағынын басқаруды жеңілдетеді.

логиялық мультимодальды сервистерді қамтамасыз етуге бағытталған. Кәсіпорынның қызметі ұлттық операторлар арасындағы үйлестіруді жақсартуға ықпал етеді және транзиттің баламалы бағыттарымен салыстырғанда ТХКБ бағытының бәсекеге қабілеттілігін арттырады.⁶⁰

Осылайша, мультимодальды логистикалық тораптарды дамыту және жеке секторды тарту көлік жүйелерін біріктіру және бүкіл ТХКБ бағыты бойынша сауданы жеңілдету үшін тұрақты инфрақұрылымдық негіз жасайды.

IV.F. ТХКБ бойындағы сауданы және цифрландыруды одан әрі жеңілдету бойынша ұсыныстар

ТХКБ-ның негізгі қатысушысы ретінде Қазақстанның ұстанымын нығайту және бағыттың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін рәсімдерді біріздендіруге, цифрлық шешімдерді дамытуға және саудаға қатысушылар үшін болжамды ортаны құруға бағытталған реформаларды кешенді ілгерілету талап етіледі.

Біріншіден, электрондық рұқсаттарды, теміржол жүкқұжаттарын және транзиттік декларацияларды қоса алғанда, электрондық құжаттар мен деректерді өзара тану қағидаттарын мемлекетаралық деңгейде бекіту қажет. Бұл процедуралардың қайталануын жояды, рәсімдеу мерзімін қысқартады және операциялардың ашықтығын арттырады. Осыған байланысты ТХКБ Хатшылығының қолдауымен цифрлық көлік және кеден құжаттарын өзара тану туралы көпжақты келісімді әзірлеуге бастамашылық жасаған жөн.

Екіншіден, ұлттық ақпараттық жүйелерді Digital Trade Corridor платформасымен және қатысушы елдердің басқа да цифрлық шешімдерімен интеграциялауды жеделдету, жүктердің қозғалысы туралы деректердің өтпелі тізбегін қалыптастыруды қамтамасыз ету қажет. Өзара іс-қимылдың техникалық стандарттары мен хаттамаларын келісу, сондай-ақ «KEDEN» ҰИП және «бірыңғай терезелердің» өңірлік жүйелерімен синхрондауды қарастыру маңызды.

Үшіншіден, бағыттың негізгі тораптары ретінде Қазақстанда мультимодальды хабтар мен құрғақ порттарды дамытуды жалғастыру қажет. Жеке сектордың, халықаралық логистикалық операторлардың қатысуын кеңейту және мемлекеттік-жекешелік серіктестік тетіктері арқылы инвестициялар тарту басымдыққа айналуға тиіс.

Төртіншіден, бағыттағы сауда және логистикалық процедуралардың тиімділігін үнемі бақылау және бағалау механизмін құру қажет. Мұндай жүйе тар жерлерді анықтауға, нормативтік актілерді жедел түзетуге, сондай-ақ барлық қатысушылар үшін транзиттік операциялар туралы деректердің ашықтығын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Бесіншіден, цифрлық платформалардың келісілген дамуын, жүйелердің техникалық үйлесімділігін және TRACECA, UNECE және OECD қоса алғанда, халықаралық құрылымдармен өзара іс-қимылды қамтамасыз ететін ТХКБ цифрландыру жөніндегі мамандандырылған үйлестіру орталығын құруды қарастыру орынды.

Осы шараларды іске асыру сауда ағындарының тұрақтылығы мен болжамдылығын қамтамасыз етеді, ТХКБ бағытының транзиттік тартымдылығын нығайтады және цифрлық және басқарушылық инновацияларға негізделген заманауи «ақылды дәліз» экожүйесін құрады.

⁶⁰ <https://interfax.com/newsroom/top-stories/113142/>



V. Қорытынды және болашақтағы қадамдар

Қазақстан сауда рәсімдерін жеңілдету және логистиканы цифрлық трансформациялау жөніндегі саясатты іске асыруда сенімді ілгерілеуді жалғастыруда. Соңғы жылдары ел реформаларды стратегиялық үйлестіруді қамтамасыз ететін тұрақты институционалдық негіз қалыптастырды, мемлекет пен бизнес арасындағы серіктестікті нығайтты, ал цифрландыру сыртқы экономикалық операциялардың ашықтығы мен тиімділігін арттырудың негізгі факторына айналды.

ТХКБ дамыту Қазақстанның өңірлік байланысты нығайту және экспорттық-транзиттік бағыттарды әртараптандыру жөніндегі стратегиясында орталық маңызға ие болады. Қазақстан рәсімдерді біріздендіру, цифрлық шешімдерді енгізу және логистикалық тізбектердің тиімділігін арттыру жөніндегі халықаралық бастамалардың белсенді қатысушысы болып табылады. Нәтижесінде ТХКБ тек тасымалдау бағыты ғана емес, сонымен қатар еуразиялық кеңістіктегі сауданың жаңа архитектурасын қалыптастыруға арналған платформаға айналады.

ТХКБ бойын қоса алғанда, сауда рәсімдерін одан әрі жеңілдету мақсатында, орынды:

- ◆ Бизнес үшін әкімшілік кедергілерді азайтуға және процестерді бақылауды сақтай отырып, құжат айналымын жеңілдетуге назар аудара отырып, сыртқы сауда процедураларын оңтайландыруды жалғастыру.
- ◆ Ұлттық жүйелердің ТХКБ серіктес елдерімен интеграциялануын және қағазсыз деректер алмасуға көшуді қамтамасыз ете отырып, сыртқы сауданың бірыңғай цифрлық экожүйесін қалыптастыруды аяқтау. Бұл саудаға қатысушылар үшін ашық және болжамды орта жасайды.
- ◆ Ұлттық ақпараттық жүйелерді Digital Trade Corridor платформасымен және ТХКБ басқа да цифрлық шешімдерімен интеграциялауды жеделдету. Бірыңғай техникалық стандарттар мен өзара әрекеттесу хаттамаларын анықтау.
- ◆ Қатысушы елдер деңгейінде рәсімдердің қайталануын жою және шекарадан өту уақытын қысқарту үшін электрондық жүкқұжаттар мен рұқсаттарды қоса алғанда, цифрлық көлік және кеден құжаттарын өзара тану туралы көпжақты келісім жасасуға бастамашылық жасау.
- ◆ Цифрлық сервистерді, аналитикалық платформаларды және жүктерді жылжыту кезінде уақыт пен шығындарды азайтуға бағытталған ведомствоаралық деректер алмасу жүйелерін қоса алғанда, жұмсақ инфрақұрылымды дамыту.
- ◆ Жасанды интеллект құралдарын тек жіктеу және бақылау үшін ғана емес, сонымен қатар тауар ағындарын, соның ішінде ТХКБ бойымен талдау және болжау үшін де қолдануды кеңейту. Бұл талдаудың дәлдігін, ведомстволардың өзара іс-қимылының тиімділігін және трансшекаралық операциялардың болжамдылығын арттырады.
- ◆ ТХКБ бойындағы қатаң инфрақұрылымды жаңарту: порттар, терминалдар, теміржол тораптары және шекара бекеттері. Энергияны үнемдейтін технологиялар мен ағындарды басқарудың заманауи жүйелерін енгізу.
- ◆ Мультимодальды хабтар мен құрғақ порттарды мемлекеттік-жеке-шелік серіктестік тетіктері арқылы жеке инвесторлар мен халықаралық логистикалық компаниялардың қатысуын кеңейте отырып, бағыттың негізгі тораптары ретінде дамыту.

- ◆ Тарифтік саясат мәселелері бойынша ТХКБ елдері арасындағы үйлестіруді күшейту, ставкалардың ашықтығы мен бірізділігіне қол жеткізу, сондай-ақ бағыттың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін баға белгілеудің икемді тетіктерін енгізу.
- ◆ Инвестицияларды тарту, техникалық көмек көрсету және цифрлық сауда саласындағы үздік тәжірибелермен алмасу үшін халықаралық ұйымдармен және қаржы институттарымен өзара іс-қимылды жалғастыру.
- ◆ ТХКБ елдерінің жаһандық логистикалық альянстарға және жасыл тасымалдау бастамаларына қатысуын кеңейту, бұл халықаралық жеткізу тізбегіндегі дәліздің позициясын нығайтуға мүмкіндік береді.
- ◆ Негізгі көрсеткіштері: жеткізу уақыты, құны, цифрландыру деңгейі және экологиялық тұрақтылығы бар бағыт тиімділігінің мониторингі жүйесін құру. Деректерді үнемі жаңартуды және жариялауды қамтамасыз ету.
- ◆ Навигациялық пломбаларды қолдану үшін ведомстволық нормативтік актілерді әзірлеуді жеделдету, оларды тиімді енгізу үшін тәуекелдер мен экономикалық салдарға талдау жүргізу.
- ◆ Цифрландыру мен өңірлік интеграцияның жаңа басымдықтарын ескере отырып, сауда рәсімдерін жеңілдету жөніндегі ұлттық стратегияларға тұрақты шолулар мен жаңартулар жүргізу.

Қорытындылай келе, сауда рәсімдерін жеңілдету сыртқы сауданың тиімді, ашық және икемді жүйесін құруды қамтамасыз ететін Қазақстан үшін маңызды міндетке айналады. Бюрократиялық кедергілерді жою, цифрлық шешімдерді енгізу және рәсімдерді біріздендіру бизнес үшін оңтайлы жағдай жасай отырып, сыртқы экономикалық операцияларға уақыт пен шығындарды едәуір қысқартуға көмектеседі. Осы тұрғыда ТХКБ стратегиялық бағыт ретінде Қазақстанның өңірлік және халықаралық сауда ағындарын байланыстыратын маңызды сауда және транзиттік хаб ретіндегі позициясын күшейте отырып, осы мақсаттарды іске асыруда шешуші рөл атқаратын болады.



АВТОРЛЫҚ ҚҰРАМ



НҰРЛАН ҚҰЛБАТЫРОВ
«QazTrade» АҚ бас директорының
орынбасары



МАДИНА ҚАЗЫМОВА
ҚР СИМ Сыртқы сауда қызметі
департаменті директорының орынбасары



ЕҢЛІК ҚҰСАЙЫНОВА
Тарифтік және тарифтік емес шаралар тобының
бас менеджері, «QazTrade» АҚ



САЯТ ӘШІМОВ
Тарифтік және тарифтік емес шаралар
тобының аға менеджері, «QazTrade» АҚ



**ЭЛЬМИРА
БАЙМҰРЗАЕВА**
Тарифтік және тарифтік
емес шаралар тобының аға
менеджері, «QazTrade» АҚ