

<https://doi.org/10.31489/2023L4/76-87>

ӘОЖ 34:656

Р.А. Токатов\*, А. Сабыржан

*Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды, Қазақстан*  
(E-mail: tokatov77@mail.ru, alisher-aliev-79@mail.ru)

### **Қазіргі геосаяси жағдайда логистикалық қатынастарды қалыптастыру тиімділігі, мәселелері және оларды құқықтық реттеу**

Мақаланың мақсаты — Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетінің экономикалық және құқықтық аспектілерін зерттеп, мемлекетке оның экономикалық тиімділігі мен оны құқықтық реттеу тетіктерінің мүмкіндіктерін айқындау. Сонымен қатар ғылыми зерттеудің іргелі және қолданбалы, құқықтық салыстыру, құқықтық статистикалық, жүйелік, логикалық, функционалдық әдістері қолданылған. Авторлар Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін анықтаудың басты бағыттары мен құқыққолдану тәжірибесін дамытуды және шетелдік тәжірибелерді зерттеп, тиімді экономикалық және құқықтық тетіктер енгізу үшін Қазақстанның заңнамасындағы құқықтық негіздерді қарастырған. Еліміздің көлік-транзиттік әлеуетін дамыту арқылы отандық экономикаға пайда әкелуге негіз болған мән-жайларды зерттеу арқылы олардың дамуына ыңғайлы мүмкіндік беретін заңды жағдай қалыптастыру тетіктері мен бағыттары зерттелген. Зерттеу нәтижесінде Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамыту арқылы мемлекетке келетін қыруар пайда табу үшін еліміздің аумағы арқылы өтетін халықаралық көліктік дәліздерді дұрыс әрі тиімді пайдалануды реттейтін құқықтық негіздер құру қажет деген тұжырымдама жасалған. Көлік-транзит әлеуетін дамытуда тиімсіз құқықтық тетіктер құқықтық нормалардың қолданылуына мүмкіндік бермейді. Сол себепті Қазақстанның халықаралық жүк тасымалына қызмет ететін логистикалық қатынастарды құқықтық реттеу негіздерін түпкілікті қарастырып, осы бағыттағы ғылыми зерттеу жүргізуге ерекше назар аудару дәл қазіргі кезеңде өте маңызды. Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамыту үшін жасалып жатқан мемлекеттік шаралардың жүзеге асырып, нәтижесінде әлеуметтік-экономикалық дамуға негіздер жасалуы зерттеудің тәжірибелік маңызы болмақ. Зерттеу нәтижелері Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін толық пайдалану үшін халықаралық жүк тасымалдауға логистикалық қызметтер көрсету саласындағы қатынастарды жетілдіруге мүмкіндік береді.

*Кілт сөздер:* логистика, көлік, транзит, әлеует, құқық бұзушылықтың алдын алу, теміржол көлігі, географиялық орын, теңіз порттары, автомобиль жолдары, көлік инфрақұрылымы, релокант.

#### *Kipicne*

Зерттеуге алынып отырған тақырыптың өзектілігі логистикалық қатынастарды құқықтық реттеуді жетілдіру арқылы Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамытуға бағытталған мәселелерді қарастырады. Қазақстан Республикасының Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Әділетті Қазақстанның экономикалық бағдары» атты Қазақстан халқына Жолдауында «Стратегиялық маңызы бар міндеттің бірі — көлік-логистика саласының әлеуетін толық пайдалану. Қазір әлемде жаңа экономикалық кеңістік қалыптасып жатыр. Қытайдан Еуропаға, Ресейге, Орталық Азияға және осы аймақтардан Қытайға жіберілетін тауар көлемі айтарлықтай көбейеді деген болжам бар. Қазақстан солтүстік пен оңтүстікті, батыс пен шығысты байланыстыратын жаһандық

\* Хат-хабарларға арналған автор. E-mail: tokatov77@mail.ru

жолайрықта орналасқан. Бұл біздің елімізге зор мүмкіндік беріп отыр. Сондықтан көлік-логистика саласы экономикамызды алға бастайтын басты күштің біріне айналуға тиіс» деген болатын [1]. Қазіргі таңда Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамыту мемлекет дамуына аса күрделі демеу беретін бірегей салалардың негізгісі болмақ. Біз тек шикізатқа байланған ел болып қалмай, мемлекетке пайда әкелетін қолда бар барлық салаларды жетілдіруге міндеттіміз.

Орталық Азия елдерінің транзиттік экономикасы — бұл энергияны, жүк және жолаушылар ағындарын өткізуден және энергияны транзиттік тасымалдау, жүктер мен жолаушыларды тасымалдау бойынша қызметтер көрсетуден түсетін түсімдер осы аумақтағы билік, шаруашылық жүргізуші субъектілер мен халық кірістерінің едәуір бөлігін, олардың әл-ауқатының негіздерінің бірін құрайтын шаруашылық жүйесі [2; 10]. Француз экономика тарихшысы Ф. Бродель заманауи капиталистік жүйенің қалыптасуындағы, Еуропа мемлекеттерінің өнеркәсіптік дамуындағы алыс қашықтықтағы сауданың үлкен рөліне назар аударады. Ол «осы индустрияландыру процесін жандандыратын, қалыптастыратын, бағындыратын және оның көмегімен өсетін капитализмнің қалыптасуында басым, анықтаушы негізгі рөл түрде сыртқы сауда болып табылады, дегенмен оның жалпы көлемі салыстырмалы түрде аз», – деп атап көрсетеді [3; 308]. Алыс қашықтықтағы сауда — кең ауқымды экономика, яғни жоғары пайда деңгейіне көшу қажет. Ұзақ жүзу, тұрақты керуендер белсенді және тиімді капитализмді ұсынатындығы ақиқат», – дейді [4; 572].

Транзиттік экономиканың қалыптасуы мен тиімді жұмыс істеуі үшін мемлекеттер мен халықтар табиғи-географиялық тұрғыдан тиімді аумақтарды иемденуге, иеленуге және сақтауға, бағынысты шекараларды басқа халықтармен байланысқа дейін кеңейтуге, маңызды көлік нүктелеріне шығуға бағытталған айтарлықтай күш салуы керек. Бұдан басқа, көлік-транзиттік қызметтен түсетін кірістерді генерациялаудың, иемденудің, бөлудің және аумақ бойынша тауарларды өткізудің институционалдық жүйесін қалыптастыру қажет. Сауда қызметінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша қызметтер көрсетуге, сондай-ақ баждар мен салықтарды алуға, ілеспе өндірістерді дамытуға мүмкіндік беретін халықаралық сауданың негізгі нүктелерін бақылауды белгілеу аса маңызды болды. Алыс қашықтыққа теңіз тасымалы саласында: бұғаздар, аралдар, өзендердің сағалары, ыңғайлы айлақтар — кемелердің қозғалысын реттеу және олардан алым жинауды жеңілдету мақсатында стратегиялық бақылау маңызды рөл атқарды. Жүктерді және жолаушыларды тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз етуге үлкен мән берілуге тиіс. Сауданың халыққа әкелетін байлығы — олар сауда жолдарын пайдаланатындардың барлық салаларын кедендік төлемдер және басқа да алымдар ретінде қабылдады [5].

Осы орайда Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында отандық және шетелдік тәжірибелерді анықтау арқылы мемлекет дамуына тигізетін пайдасының алатын орны мен маңызын зерттеу аса орынды әрі дұрыс заман талабына сай қадам деп ойлаймыз. Мақала қазіргі таңда Қазақстан көлік-транзиттік әлеуетін дамытудың қолайлы жақтарымен тиімділігін әлемдік тәжірибеде кеңінен қолданылып отырған технологиялармен қатар осы саланың келте тұстарын анықтап, сол түйінді шешуге бағытталады. Осы бағыттағы шетелдік тәжірибелер қарастырылып, қазақстандық логистика саласындағы қатынастардың өркендеу мәселелеріне талдау жасалған. Зерттеу мақсаты — Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамыту мүмкіндіктерін қарастыру. Қойылған мақсатқа жету үшін келесі мәселелерді ашып, нақтылау және түсіндіру зерттеу міндеттері алға қойылып отыр:

- Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамытудың негізгі мәнін қарастыру;
- Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамытудағы экономикалық тиімділігін анықтау;
- Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамытуда оның әлді және осал тұстарын анықтап, негізді зерттеулерді кеңінен талқылау;
- Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін дамытуға қатысты мәселені елімізде толық зерттелмеген тақырыптар қатарына жатқызуға болады. Негізінен шетелдік зерттеушілердің нәтижелері мен шетелдік тәжірибелер кеңінен қарастырылған.

*Қол жеткізген нәтижелер.* Экономикалық және құқықтық зерттеу негізіндегі Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуеті қарастырылған. Қазақстанның логистикалық жүйесінің басымдықтары мен осал тұстары ашылған. Шетелдік тәжірибелер зерттеліп, Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін толыққанды қолданысқа енгізу үшін Қазақстанның заңнамасындағы негіздер зерттелген.

#### *Әдістер мен материалдар*

Зерттеудің әдіснамалық және материалдық негізі ретінде Г.А. Ильясова, В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, Ф. Бродель, Б. Аннамередов, С.В. Дохолян сияқты отандық және шетелдік

ғалымдардың, ізденушілер мен тәжірибе мамандарының, Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуеті мәселесіне арналған ақпараттарынан алынды.

Мақалада зерттеу әдістері ретінде зерттеуде ғылыми зерттеудің фундаменталды және қолданбалы, құқықтық салыстыру, құқықтық статистикалық, жүйелік, логикалық, функционалдық әдістер талаптары мен қағидаларының жиынтығына қатысты талдау, топтау, жалпылау, жүйелеу, салыстыру, индукция және дедукция әдістері қолданылды.

### *Нәтижелер және талқылаулар*

Зерттеудің ғылыми жаңалығы мен теориялық маңыздылығы қарастырылған мәселе бойынша материалдар мен дәйектерді жинақтап, жүйелеп Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуеті жан-жақты талдап, отандық және шетелдік тәжірибе жетістіктері талаптарына сәйкестігін қарастыруға байланысты зерттеулер жүргізу болып отыр.

Зерттеудің тәжірибелік маңыздылығы бұл зерттеудің материалдарын заңгер оқытушылар, студенттер мен ізденушілер, тікелей тәжірибемен айналысатын заңгер мамандары өз тәжірибелерінде қолдана алатындығында. Сонымен қатар, зерттеу тұжырымдары мен нәтижелері, ұсыныстары заң шығармашылықты жетілдіру тәжірибесіне де оң үлесін қосары сөзсіз.

Көлік ел экономикасының маңызды құрамдас бөлігі ретінде мемлекетіміздің негізгі стратегиялық объектілерінің бірі болып табылады. Әсіресе кең, байтақ жері бар және Еуразияның орталығы ретінде геосаяси мәнге ие Қазақстан Республикасы үшін өте жоғары рөл атқарады. Шаруашылықтың инфрақұрылымдық саласы ретінде көлік жүктер мен жолаушыларды тасымалдап жеткізуді қамтамасыз ете отырып, экономика салаларының біртұтастығын қамтамасыз етеді. Кейінгі кезде нарықтық қатынастарды дамытуға және көлік жүйесінде бәсекелестікті дамытуға бағытталған экономиканы жандандыру нәтижесінде одан әрі ілгерілеуге нақты алғы шарттар жасалды. Соңғы онжылдықта Қазақстанда нарықтық талаптарға бейімделген көліктік қызмет көрсету нарығы қалыптасты. Алайда еліміздің көлік жүйесінің қуатты әлеуеті, соның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін халықаралық мүмкіндігі әзірше жеткілікті тиімді пайдаланылмайды. Осы аталған мәселелерді шешу мақсатында ҚР мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасында айтылған негізгі басымдықтардың бірі Қазақстан көлік кешенін халықаралық көлік жүйесіне кіргізу және елдің транзиттік әлеуетін дамыту [6].

Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін зерттеуді жалпы логистика және оның түсінігінің табиғатын анықтау бұл тақырыпты жан-жақты зерттеуге жол ашады. «Логистика» термині гректің «логистика» сөзінен шыққан, ол «ойлау, есептеу, орындылық» дегенді білдіреді. Рим империясында бұл термин «азық-түліктің таралуы» деп түсіндірілді. Византияда логистика әскери жабдықтауды ұйымдастыру және әскерді басқару тәсілі ретінде қарастырылды. Тарихи тұрғыдан алғанда, логистика тәжірибелік қызмет ретінде әскери істің арқасында дамыды. Біздің дәуіріміздің бірінші мыңжылдығында бірқатар елдердің әскери лексиконында тасымалдауды басқару, әскерді қаруландыру, әскерлерді жоспарлау және материалдық ресурстармен қамтамасыз ету, қорларды ұстау қызметі логистикамен байланысты болды. XX ғасырдың басында логистика әскери ғылым болып саналды. Логистикалық қағидалар мен үлгілер бірінші және екінші дүниежүзілік соғыстарда кеңінен қолданылды. Екінші дүниежүзілік соғыс кезінде логистика АҚШ армиясында материалдық-техникалық жабдықтауда белсенді пайдаланылды, бұл әскери өнеркәсіптің, артқы және алдыңғы қатарлы жабдықтау базалары мен көліктің нақты өзара әрекеттесуін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді. Операцияларды, математикалық оңтайландыруды, желілік үлгілерді және әскери салада өзінің тиімділігін көрсеткен қолданбалы математиканың басқа әдістерін зерттеуге ұқсас, логистика біртіндеп экономикалық тәжірибе саласына көшіп, 1960-1970 жылдары экономикада кеңінен қолданыла бастады [7].

Логистикалық қатынастардың жақсы дамуы ол кез келген қоғамдық қатынастардың жетік дамуының тұтқасы болып табылады. Логистикалық қатынастардың дамуына көптеген жағдайлар себеп, соларға шолу жасар болсақ, олар мынадай жағдайлармен байланысты. Алдымен сатып алу-сату нарығындағы бәсекелестіктің дамуы. XX ғасырдың 60-шы жылдарының басына дейін дамыған нарықтық экономикасы бар елдер тез дамып келе жатқан нарыққа ие болды. АҚШ-та ол жаңа өндірістік технологияларды енгізумен, мамандандудың жоғары деңгейімен, табиғи ресурстардың көптігімен, экономиканы минималды мемлекеттік реттеумен сипатталды. Сатып алушылардың тауарларға деген сұранысы негізінен сатушылардың ұсынысынан асып түсті. Бұл жағдайда менеджменттің негізгі бағыты өнім өндірісіндегі резервтерді іздеуге бағытталды. Тауарлар, өндіріс,

көтерме және бөлшек сауда бір мақсатпен байланысты емес еді, сондықтан өндірушілер бірінші кезекте жаңа тауарлар шығару, өндірісті кеңейту және жетілдіру арқылы бәсекеге қабілеттілігін арттыруға тырысты. Тауарларды тасымалдау және сақтау, тұтынушыға қызмет көрсетудің әртүрлі түрлерін ұйымдастыру жағдайлары жанданды. Бұл бәсекелестік артықшылықтарды құрудың жаңа жолдарын табу қажеттілігіне әкелді [8].

Кәсіпкерлер тауардың өзіне емес, оны жеткізу сапасына көбірек көңіл бөле бастады. Тауарларды бөлу саласындағы жұмысты жақсарту, мысалы, жаңа тауар шығаруды игеру сияқты үлкен қосымша инвестицияларды қажет етпеді және сонымен бірге өзіндік құнын төмендету, тапсырысты орындау уақытын қысқарту, жеткізудің келісілген кестесін сақтау арқылы жеткізушінің жоғары бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етті. Жеткізу саласына салынған ақша өнім берушінің нарықтағы жағдайына өндіріс саласына салынған қаражатқа қарағанда әлдеқайда күшті әсер ете бастады. Бұл жағдайда жоғары бәсекеге қабілеттілік логистикалық процесті дұрыс ұйымдастыра білуге байланысты болды. Тауарды тиімді бөлетін жеткізушілер тапсырыс құны мен орындалу уақытын төмендетуге қол жеткізді және сонымен бірге тұтынушыға тауарды дәл уақытында, қажетті мөлшерде, сапада және ассортиментте жеткізуге кепілдік берді, бұл бәсекелестікте айтарлықтай артықшылық болды.

1970 жылдардағы энергетикалық дағдарыс логистикалық қатынастардың дамуына жаңа серпіліс берді. Энергия тасымалдаушылардың құнын арттыру кәсіпкерлерді тасымалдау тиімділігін арттырудың жаңа әдістерін іздеуге итермеледі. Дәстүрлі тәсіл көлікті ұтымды ұйымдастыру болды, бірақ бұл энергетикалық дағдарыс жағдайында жеткіліксіз еді. Энергетикалық дағдарыс логистикалық процестің барлық қатысушыларының іс-әрекеттерін үйлестіруге ықпал етті — бұл кәсіпорындардағы материалдық ағындарды басқарудың жаңа тәсілі болды.

Икемді автоматтандырылған өндірістерді құрудағы ғылыми-техникалық прогресс логистикалық қатынастардың жаңа даму жағдайларын серпілтті. Байланыс және информатика саласындағы ғылыми-техникалық прогресс логистикалық қатынастардың дамуына аса зор ықпал әкелген сала болып саналады. Логистикалық басқару идеяларын іс жүзінде іске асыруға мүмкіндік берген байланыс және информатика саласындағы ғылыми-техникалық прогрестің маңызды жетістіктеріне ақпараттық технологиялардың көмегімен логистикалық процестерді басқару мен деректерді беру әрекеттері орын ала бастады. Бұл шикізат пен дайын өнім қозғалысының барлық кезеңдерін бақылауға, материалдық ағындарды басқарудың қолданыстағы схемаларындағы шығындарды анықтауға мүмкіндік берді. Сондықтан кәсіпорындардағы ағындардың барлық түрлерін ұйымдастырудың және басқарудың жаңа, тиімді әдістерін әзірлеу қажеттілігі туындады [8].

Сыртқы экономикалық қызмет ережелерін біріздендіру, оның ішінде шекаралық өткелдерде кедендік рәсімдерден өтуді оңайлату жөнінде шаралар қабылдау қажет болды. Халықаралық тарату орталықтары құрылды, Батыс Еуропа елдерінің экономикаларының интеграциясы жағдайында жүк-қойма пункттері шоғырланды, контейнерлер, жылжымалы құрам және қатынас жолдарының техникалық параметрлері біріздендірілді, тасымалдаудың жаңа технологиялары (мысалы, интермодальды) және ақпаратты өңдеу енгізілді, жүктерді автоматты қарау, қабылдау және адресстеу жүйелері қолданыла бастады.

Осылайша, логистиканың ұғымы қазіргі таңдағы бейнесіне жеткен болатын. XXI ғасырдың басындағы экономикалық, технологиялық және әлеуметтік прогрестердің нәтижесінде логистика өте қарқынды дамып кетті. Логистикалық қатынастардың көптеген түрлері пайда бола бастады, алыс мемлекеттер арасында экономикалық шығындарды түсіру үшін көптеген тиімді амалдар ойластырыла бастады. Көптеген үлкен әрі табысты логистикалық компаниялар шықты. Осының арқасында, қазір әлемде қалыптасқан, әрі тұрақты логистикалық қатынас қалыптасқан.

Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетінің дамытуда орын алатын бірнеше негізгі аспектілері бар, оларға:

1. Қазақстанның көліктік-транзиттік әлеуеті оның географиялық орналасуын және кең көліктік инфрақұрылымын айқындайды. Географиялық орналасуы: Қазақстан Еуразияның орталығында орналасқан, бұл оны стратегиялық маңызды көлік торабына айналдырады. Ол солтүстігінде Ресеймен, шығысында Қытаймен, оңтүстігінде Орталық Азиямен және батысында Батыс Сібірмен шектеседі. Бұл Қазақстанды Еуропа мен Азия арасындағы транзиттің негізгі пунктіне айналдырады.

2. Теміржол көлігі: Қазақстан оны көрші елдермен байланыстыратын тармақталған теміржол желісіне ие. Теміржол магистральдары тауарларды ел аумағы арқылы транзиттік тасымалдауда маңызды рөл атқарады.

3. Автомобиль жолдары: Қазақстанда автомобиль жолдарының желісі де дамыған, еліміздің түрлі өңірлеріне көліктік қолжетімділікті қамтамасыз етеді. Бұл Қазақстан арқылы автомобиль транзитінің дамуына ықпал етеді.

4. Теңіз порты Қазақстан Каспий теңізіне қол жеткізе алады, бұл теңіз порттары мен су жолдары арқылы транзит үшін мүмкіндіктер ашады. Бұл әсіресе Орталық Азияға және одан теңіз тасымалын қамтамасыз ету үшін өте маңызды.

5. Әуежайлар: Астана мен Алматыдағы халықаралық әуежайлар әуе транзиті үшін мүмкіндіктерді қамтамасыз етеді. Бұл жолаушылар мен жүк тасымалы үшін, сондай-ақ туризм мен бизнес саласын дамыту үшін маңызды.

6. Инфрақұрылымдық жобалар: Қазақстан жаңа жолдар салуды, теміржол желілерін жаңғыртуды және әуежайларды кеңейтуді қоса алғанда, өзінің көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша белсенді жұмыс жүргізуде. Бұл инвестициялар елдің транзиттік әлеуетін арттыруға ықпал етеді.

7. Транзиттік дәліздер: Қазақстан «Жаңа Жібек жолы» сияқты түрлі транзиттік жобаларға және елдер мен өңірлер арасындағы көлік байланысын жақсартуға бағытталған басқа да бастамаларға белсенді қатысады.

Бұл факторлар Қазақстанды халықаралық сауда мен ынтымақтастықты дамытуға ықпал ете отырып, маңызды транзиттік хабқа айналдырады.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамыту бойынша қабылдаған шаралары 2022 жылы Қазақстанның транзиттегі тарихи максимумына 23,2 млн тоннаға қол жеткізуге және контейнерлік транзиттің рекордтық көрсеткішін 1,129 мыңға дейін арттыруға мүмкіндік берді. 2021 жылы барлық дәліздер бойынша Қазақстан аумағы арқылы контейнерлік транзиттің өсуі 2016 жылғы деңгейге карағанда 4,3 есе құрады. Халықаралық консультанттардың деректері бойынша Қазақстан арқылы контейнерлік транзиттің әлеуеті Қытай және Еуропа арасындағы контейнер ағынының 5-8%-ын құрайды [9]. Бұдан әрі біздің елде логистикалық қатынастардың одан әрі даму қарқыны экономиканың сүбелі салаларының біріне айналуына әкеледі. Мәселен ел аумағын немесе интеграциялық білім беруді жүктерді және жолаушыларды транзиттік тасымалдау үшін пайдалану олардың тиімді географиялық жағдайының салдары ғана емес, сонымен қатар қолайлы әлеуметтік-экономикалық жағдайдың, көлік-логистикалық операциялардың техникасы мен технологиясының дамуының, ең алдымен кедендік және басқа да бақылау функцияларын жүзеге асырудың тиімділігін қамтитын қолайлы институционалдық ұйымдық ортаның көрсеткіші болып табылады. Экспорттық-импорттық және транзиттік сауда мен тасымалдардың өзара әсері мен синергетикалық әсеріне назар аударған жөн. Транзитке қызмет көрсету әлемдік тауар алмасуға белсенді қатысумен байланысты болуы тиіс. Транзиттік қызметтің эволюциясы қалалар мен аумақтардың ауыстырып тиеу пункттерінің гүлденуіне және қаңырап қалуына әкелді. Азияда сауданы ынталандыру, жаңа маршруттарды игеру, ескілердің тартымдылығын арттыру, көліктік-транзиттік кірістер беру орындарын құру мақсатында негізгі сауда жолдарында керуен-сарайлар, қоғамдық моншалар мен кеден ғимараттарының құрылысы жүзеге асырылды. Қазіргі уақытта жүктерді транзиттік тасымалдауға қызмет көрсететін осындай ауыстырып тиеу делдалдық, сервистік пункттері көлік-логистикалық орталықтар болып табылады. Көлік-транзиттік қызметтен түсетін табысты ыңғайлы және тиімді иемдену үшін шектеулі және аз жерлерде сауда белсенділігін шоғырландыру қажет. Алайда, бұл талап осындай кірістерді алушылар шеңберін кеңейту қажеттілігіне қайшы келеді. Бұл транзиттік экономикадағы мемлекеттік басқару органдарының жоғары рөлін анықтайды.

Қазақстан Республикасындағы логистикалық қатынастардың деңгейі басқа шет ел мемлекеттерімен салыстырғанда әлдеқайда төмен екені айдан анық. Бұған әртүрлі себептерді атап өтуге болады. Мысалы, инфрақұрылымның дамымауы, бизнеске бағытталған заманауи қоймалардың мүлдем жоқтығы, теміржол және автомобиль жолдары сияқты тиісті көлік паркінің жетіспеушілігі, сапасыз автожолдар, ішкі коммуникациялардың дамымауы және логистика саласындағы мамандардың жетіспеушілігі. Тағы бір отандық нарықта кесе көлденең тұрған мәселе ол — логистикалық операторлардың төмен кәсібилігі және ұсынылатын қызметтер түрінің аздығы. Логистика саласында аса маңызды орын алатын қойма шаруашылығының да жағдайы нашар. Бүкіл Қазақстан бойынша қоймалық жылжымайтын мүлік нарығының сыйымдылығы 2 миллион шаршы метрге тең. Жыл сайын нарықтың 20-25% өсуі болжанады [10].

Ең бәсекеге қабілетті сала — автомобиль көлігі саласы. Алайда, бұл сектордың басты проблемалары жолдардың сапасыздығы және автопаркнің жетіспеушілігі. Сарапшылардың пікірінше, негізгі себеп — Қытай мен Өзбекстан көлік-кеден қақпасындағы автомобильдердің кептелісі,

бақылаудың әлсіздігі. Нәтижесінде, шамадан тыс жүктелген машиналар біздің жолдарымызды бұзады, бұл мемлекеттің инвестицияларын пайдасыз етеді.

Теміржол көлігінде де барлық осы критерийлер өте ақсап тұр. Вагон паркінің жетіспеушілігі және жеткізілімдердің тұрақсыздығы түріндегі ұлттық оператор жұмысының төмен тиімділігі, тарифтердің тұрақты өсуі өндірушілер мен бүкіл экономиканың дамуының нақты тежегіші болып табылады. Вагондардың жетіспеушілігі, қазақстандық өндірушілердің көлемі бірнеше есе өсті, тұтынушылардың қажеттілігі де тасымалға қатысты өсті, міне осының барлығы өзінің кері әсерін көрсетеді.

Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетіне байланысты құқықтық сипаттағы мәселелер бірқатар аспектілерді қамтиды. Төменде кейбір негізгі құқықтық мәселелер келтірілген:

1. Кедендік рәсімдер және бюрократия: Кедендік рәсімдер саласындағы жақсартуларға қарамастан, шамадан тыс бюрократияға және ережелер мен нормативтердің түсініксіз болуына байланысты проблемалар әлі де бар. Бұл транзиттік процесті қиындатып, кәсіпорындар үшін шығындарды арттыруы мүмкін.

2. Нормативтік-құқықтық база: Көлік инфрақұрылымы мен транзиттік маршруттардың кейбір аспектілері қосымша заңнамалық реттеуді немесе нақтылауды қажет етуі мүмкін. Көлік транзиті саласында ашықтық пен заңды тұрақтылықты қамтамасыз ету маңызды.

3. Сапа мен қауіпсіздікті бақылау: Көлік инфрақұрылымының сапасын бақылауға және тасымалдау қауіпсіздігіне байланысты құқықтық аспектілер үнемі назар аударуды қажет етеді. Қауіпсіздік пен сапаның жоғары стандарттарын қамтамасыз ету сенімді сақтау және транзиттік тасымалдарды тарту үшін маңызды.

4. Халықаралық шарттар мен келісімдер: Транзиттік тасымалдау шеңберінде халықаралық шарттар мен келісімдер маңызды болып табылады. Қазақстан жүктер мен жолаушылардың кедергісіз қозғалысын қамтамасыз ететін келісімдерді әзірлеу және қол қою үшін басқа елдермен және халықаралық ұйымдармен белсенді ынтымақтасуға тиіс.

5. Экологиялық стандарттар және тұрақтылық: Экологиялық мәселелер мен тұрақтылыққа көбірек көңіл бөлуді ескере отырып, көлік саласындағы заңдар мен нормативтердің қазіргі экологиялық стандарттарға сәйкес келуі маңызды. Шығарындыларды және көлік қызметінің басқа экологиялық аспектілерін бақылау да маңызды рөл атқарады.

6. Инвестициялық тартымдылық: Көлік инфрақұрылымына инвестицияларды реттейтін заңдар елдің шетелдік инвесторлар үшін тартымдылығына әсер етуі мүмкін. Осы саладағы заңнаманың ашықтығы мен тұрақтылығы табысты инвестициялардың негізгі факторлары болуы мүмкін.

Тағы бір назар аударатын мәселе кедендік рәсімдерге, импорт пен экспорт ережелеріне, сондай-ақ тарифтерге байланысты мәселелер және логистикалық компаниялар шекарадан өту кезінде әртүрлі кедергілерге тап болу деректері жиі кездеседі. Олардың қатарына ықтималдығы жағынан мыналардың кейбіреулерін атап өткіміз келеді.

1. Кедендік баждар мен тарифтер: кедендік баждар мен тарифтер ставкаларындағы өзгерістер тауарлардың импорты мен экспортының құнына әсер етуі мүмкін, бұл логистикалық компаниялар үшін шығындардың өзгеруіне әкеледі.

2. Кедендік рәсімдер және бюрократия: кедендік рәсімдеудің ұзақ және күрделі процедуралары жеткізілімдердің кешігуіне және логистикалық шығындардың өсуіне әкеледі.

3. Тауарлардың жіктелуі: кедендік номенклатураға сәйкес тауарлардың дұрыс жіктелуіне байланысты мәселелер туындауы мүмкін және қосымша тексерулер мен кідірістердің орын алуын туғызады.

4. Кедендік бақылау және инспекциялар: кедендік ережелер мен бақылауды біркелкі қолданбау логистикалық компаниялар үшін белгісіздік тудыруы мүмкін, әсіресе елдің әртүрлі аймақтары әртүрлі тәсілдерді қолданса.

5. Демпингке қарсы қорғау шаралары: басқа елдердің әрекеттеріне жауап ретінде демпингке қарсы баждарды немесе қорғау шараларын енгізу тауарлардың логистикалық ағымына әсер етеді.

6. Кедендік құн және тауарларды бағалау: кедендік құн мен тауарларды бағалауға қатысты келіспеушіліктер туындауы мүмкін, бұл кедендік баждардың мөлшеріне әсер етеді.

7. Электрондық кедендік декларациялау: электрондық декларациялау жүйелерін енгізу және олардың кәсіпорындардың логистикалық жүйелерімен үйлесімділігі техникалық және құқықтық қиындықтар тудыруы мүмкін.

Отандық логистикалық қатынастардың дамуына етене ықпал тигізер келесі жағдай көлік инфрақұрылымның негізгі мәселелеріне жолдардың және көлік желілерінің жағдайын жатқызамыз. Қызмет көрсетудің жеткіліксіздігі және инфрақұрылымның дамымауы логистикалық процестерді баяулатады. Инфрақұрылым және көлік саласында қазіргі таңда өткір тұрған мәселелер қатарына:

1. Ескірген немесе жеткіліксіз дамыған инфрақұрылым логистикалық қатынастар мен көлік компаниялары қатынастарының дамуына үлкен шектеулер тудырады. Жолдардың нашар жағдайы, теміржол және авиациялық маршруттардың жетіспеушілігі және порт инфрақұрылымындағы мәселелердің көп жағдайда қойылатын талаптарға сәйкес келмейтіні.

2. Көлік қауіпсіздігі: қауіпсіздік мәселелеріне жол апаттары, жүк ұрлығы және тауарларды тасымалдау қауіпсіздігіне әсер ететін қылмыстың басқа түрлерімен байланысты қатынастар орын алуы жағдайлары өзінің кері әсерін береді.

3. Экологиялық стандарттар: экологиялық стандарттар мен көлік талаптарын қатаңдату компаниялар үшін қосымша шығындар және көлік құралдарына қойылатын талаптардың өзгеруіне әкеледі.

4. Кедендік және көліктік кедергілер: кедендік рәсімдерге, шекарадағы ұзақ тексерулерге және басқа да көлік кедергілеріне қатысты мәселелер жүктердің қозғалысын бәсеңдетіп, логистикалық шығындарды арттыруы мүмкін.

5. Электрондық жүйелер және цифрлық технологиялар: Көлік және логистика саласында цифрлық технологиялар мен электрондық жүйелердің жеткіліксіз дамуы жүктерді тиімді басқару мен бақылауды қиындатуы мүмкін.

Сақтау және тасымалдау стандарттары: әр саланың тауарларды сақтау және тасымалдау шарттарына өзіндік талаптары бар. Қазақстан Республикасында сақтандыру және тасымалдау стандарттары саласында әртүрлі құқықтық мәселелерге әкеліп соқтыратын жағдайлар қатарына назар аударар болсақ:

1. Жүктерді сақтандыру: тасымалдау процесінде жүктерді жеткіліксіз немесе қанағаттанарлықсыз сақтандыру салдарынан жүктің құнын толық қамтымауды немесе жүктің жоғалуы немесе зақымдануы жағдайында сақтандыру өтемақысын алудың қиындығын қамтуы мүмкін.

2. Жүк және тасымалдау қауіпсіздігі стандарттары: қауіпсіздік стандарттарын сақтау, әсіресе қауіпті жүктерді тасымалдау бөлігінде, басты мәселе болып табылады. Бұл стандарттарды сақтамау ауыр зардаптарға, соның ішінде заңды санкцияларға әкеледі.

3. Құжаттама және келісімдер: тасымалдау құжаттамасының жеткіліксіз немесе түсініксіз болуына байланысты мәселелер туындауы мүмкін. Бұған толық емес немесе дұрыс емес жүк құжаттары, келісімшарттар және даулар туындаған жағдайда қолданылуы мүмкін басқа құжаттармен байланысты мәселелерді көрсетуге болады.

4. Көлік құралдарын сақтандыру: көлік құралдарын сақтандырудың болмауы немесе жеткіліксіздігі логистикалық компаниялар мен тасымалдаушылар үшін қаржылық тәуекелдер тудыруы мүмкін.

5. Электрондық құжаттама: электрондық құжаттама мен цифрлық технологияларға көшу электрондық құжаттар мен қолтаңбаларды тануға байланысты құқықтық мәселелерді де тудыруы мүмкін.

Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетінің тағы бір бағыты логистикалық қауіпсіздік: жүк пен көлік қауіпсіздігіне қатысты заңдар мен ережелер де қиындық тудыруы мүмкін. Бұған сақтандыру талаптары мен тасымалдау кезіндегі қауіпсіздік шаралары кіреді. Қазақстан Республикасында тасымалдардың логистикалық қауіпсіздігі саласында әртүрлі құқықтық мәселелер орын алады. Тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету кезінде назар аударатын мәселелер қатарына:

1. Ұрлық пен тонауға қарсы тұру: тасымалдау процесінде ұрлық пен тонаудың алдын алу шараларының жеткіліксіздігінен жүктерді ұрлау қаржылық шығындар мен қызметкерлердің қауіпсіздігіне қауіп төндіреді.

2. Кедендік бақылау және контрабанда: контрабандаға және шекара арқылы тауарлардың заңсыз қозғалысына байланысты кедендік ережелерді сақтау және жүктерді бақылау заңды қиындықтар тудыруы мүмкін.

3. Орау және жүк қауіпсіздігі стандарттары: тауарлар мен сақтандырудың жоғалуына әкелуі мүмкін; орау және жүк қауіпсіздігі стандарттарын сақтамау салдарынан туатын мәселелер.

4. Киберқауіпсіздік: логистикалық процестердің цифрлық трансформациясы аясында киберқауіпсіздік саласында проблемалар туындауы мүмкін, соның ішінде хакерлік шабуылдар мен деректердің бұзылуы. Логистикадағы сәтті цифрлық трансформация үшін мемлекеттік органдармен белсенді қарым-қатынас жасау, заңнамадағы өзгерістерді қадағалау, құқықтық стратегияларды құру және цифрлық қауіпсіздік пен деректердің құпиялылығы саласындағы стандарттарды сақтау маңызды. Бұл мәселелерді шешу Үкіметтің, бизнес қауымдастықтың және басқа да мүдделі тараптардың келісілген күш-жігерін қажет етуі мүмкін. Сонымен қатар, заңнамадағы өзгерістерді үнемі қадағалап отыру және сәйкесінше логистикалық стратегияларды бейімдеу маңызды.

5. Бақылау жүйесінің тиімділігі: бейнебақылау және бақылау жүйелерінің тиімсіздігі оқиғаларды анықтауды және қауіпсіздік жағдайларын тергеуді қиындатуы мүмкін. Осы проблемалардың алдын алу және шешу үшін логистикалық компаниялар үшін заңдарды белсенді сақтау, заманауи қауіпсіздік технологияларын енгізу, қызметкерлерді оқытуды қамтамасыз ету және тиісті қауіпсіздік және бақылау органдарымен ынтымақтастық орнату тетіктерін нақтылау керек.

Осы мәселелерді шешу Қазақстанның көлік-транзиттік әлеуетін неғұрлым тиімді пайдалануға және халықаралық ынтымақтастық үшін қолайлы орта құруға ықпал етуі мүмкін.

### *Қорытынды*

Қазақстан Республикасындағы логистика саласындағы экономикалық және құқықтық мәселелер әртүрлі болуы мүмкін және осы қызметтің әртүрлі аспектілеріне қатысты болуы мүмкін. Логистикалық қызмет көрсету саласындағы ықтимал экономикалық және құқықтық мәселелерге жалпы шолу жасай отырып, келесі негізгі қорытындыларды ұсынамыз.

Қазіргі таңда отандық логистикалық қатынастардың ішінде аса алаңдатушылық білдіретін кейбір құқықтық мәселелерді көрсеткіміз келеді. Солардың бірі — қазіргі кезде жолаушылардың ең көп наразылық білдіретін мәселесі көлік құралдарының тасымалдауды уақытылы жүзеге асырмауымен байланысты. Көбінесе поезбен тасымалданушы тараптар тасымалдаушының уақытылы жеткізбеу, кешігу мәселелеріне көп наразылық білдіріп жатқанын көреміз. Бұл жөнінде біздің заңнама мәселені келесі нұсқада шешеді: «Жолаушыларды, багажды, жүк-багажды және почта жөнелтілімдерін темір жол көлігімен тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 545 бұйрығы сәйкес Қағиданың 15-тарауында былай деп көрсетілген: «Пайдаланылмаған жол жүру құжаттары (билеттер) үшін төлемдерді қайтару тәртібі 263-тармақшасына сәйкес жолаушылар поезының кешіккені үшін айыппұл төлеу жолаушының өтініші бойынша кідірістің әрбір толық сағаты үшін жол жүру құжаты (билеті) құнының үш пайызы мөлшерінде, бірақ жол жүру құжатының (билетін) құнынан аспайтын мөлшерде, осы поездда нақты жол жүргені туралы белгісі бар жол жүру құжатын (билеті) көрсеткен кезде жүргізіледі» деп көрсетілген [11]. Біздің ойымызша бұл жерде тұтынушылардың құқығын қорғау жағдайына сәйкес кешіккен әр сағатта билет құнының үш пайызы және билеттің құнынан аспайтын көлемде қаражаты қайтарылатындығын бекіткен және пайыздық салынатын төлем өте аз секілді. Себебі кейде ол көліктер өте ұзақ уақытқа кешігеді, сонымен қатар ол жолаушының жол жүру барысындағы жоспарларына нұқсан келеді. Сол себепті осы бұйрықтың 263-тармағына өзгеріс енгізе отырып, тасымалдауды жүзеге асырушы тарапқа салынатын төлем әр кешіккен сағатқа елу пайызға және билет құнымен шектелмеуі тиіс. Сондай-ақ «жолаушы өтініші бойынша» деген жерін алып тастау керек деп ойлаймыз. Себебі бізде көбіне халық осы құқығын қорғауға жүгіне қоймайды. Тасымалдаушы кінәлі болса онда бұзылған құқық жалпы тіркеліп тасымалданушыларға шығындар автоматты түрде қайтарылатын тетік бекітілуі тиіс.

Қазіргі таңда тағы бір аса алаңдатушылық туғызып отырған жағдай ол Қазақстанға түсетін қыруар пайданың біздің елді теріс айналдырып отырған «шетелдік рұқсат» құжатымен байланысты мәселе. Қазақстан Республикасының «Халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығының 1-бөлімінің 15-тармақшасына сәйкес «Шетелдік рұқсат — Қазақстан Республикасы ратификациялаған Халықаралық шарттарға сәйкес Қазақстан Республикасының тасымалдаушыларына шет мемлекеттің аумағымен жүріп өтуіне рұқсат (келуге, кетуге және транзитпен жүріп өтуіне әмбебап рұқсат, сондай-ақ екінші елдің аумағынан үшінші елдің аумағына тасымалдаулар жүргізуге» [12] қатысты жағдайды талқылағымыз келеді. Осы құжат негізінде біздің жүк тасымалдаушылар қандайда бір шет елге бару үшін сол мемлекет тарапынан шетелдік рұқсат



қағазы беріледі, сол құжат негізінде ол шет мемлекеті аумағына тасымалдау қатынастарын жүзеге асыруға немесе транзитпен өтуге рұқсат алады. Бұл тек кедендік одақ мемлекеттерінен басқа шетелдермен байланысты тасымалдау қатынастарына қатысты. Кедендік одақ елдері арасында бұл жөнінде еш мәселе жоқ. Енді ол одақта жоқ өзге шетел мемлекеттері арасында тасымалдау жасау үшін сол елдің үкіметі мен біздің елдің үкіметі арасында арнайы келісім жасалып, бір-біріне шетелдік тауар тасымалына қатысты шетелдік рұқсат бланкілерімен алмасу квотасына рұқсат беріледі. Осы рұқсаттар көлемі аса шектеулі болады. Мысалы Литвамен Қазақстан арасында жылына мың көлікпен жүк алып өту шетелдік рұқсаты берілді делік. Ол мың дана біздің елге келіп облыстар, қалалар арасында бөлінгенде құмға су құйғандай көрінбей кетеді. Егер орташа есеппен Алматы қаласының өзінде бес жүзге жуық тасымалдаумен айналысатын ұйымдар бар десек, оның жоқ дегенде 200-і осы шетелдік рұқсатқа мұқтаж. Ал бізде қаншама облыс, қалалар және ондағы тасымалдаушылардың санын есептегенде шетелдік рұқсат құжаты елге мардымсыз болып қалады. Шетелдік рұқсаттарды алмасу тәртібі осы бұйрықтың 2-бөлімінің 1-тармақшасында «шетелдік рұқсаттарды алмасу және үлестіру квотасын айқындау» және 9-тармақшасында «Алмасу квотасы» көрсетілген. Аталған бұйрық Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің интернет-ресурсында орналастырылған. Осы бұйрықтың 10-тармақшасында шетелдік рұқсат бланкілерімен алмасу квотасын белгілеу мәселесі бойынша тиісті мемлекеттердің құзыретті органдарымен келіссөздер жүргізуді қамтамасыз ету үшін уәкілетті орган ағымдағы жылдың 10-қазанына дейінгі мерзімде отандық тасымалдаушылардың шетелдік рұқсаттарға деген қажеттілігінің саны туралы шетелдік рұқсатты беру және пайдалану статистикасы негізінде жалпы жиынтық өтінімді қалыптастырады делінген. Енді осы жағдайға сәйкес біраз мәселелердің орын алатыны ақиқат. Шетелдік рұқсаттарды алмасу және үлестіру квотасын айқындау тетігі жалпы шикі екендігі байқалады.

Біріншіден, болашақта кімнің қанша тасымалдау келісімдеріне отыратындығы белгісіз. Екіншіден, мемлекеттік құзыретті органдарының осы қатынастарды реттеуге қатысты нақты ашық жұмыс істейтін тетіктері қалыптасқан болуы тиіс. Қаншама тасымалдау қатынастарымен айналысатын субъектілер ағымдағы жылдың 10-қазанына дейінгі мерзімде отандық тасымалдаушылардың шетелдік рұқсаттарға деген қажеттілігінің саны туралы ақпараттың тіркелетіндігін білмейді. Сол себепті мемлекеттік құзыретті органдар осы мәселе бойынша өздерінің жергілікті логистикалық қатынастармен айналысушы субъектілерімен шетелдік рұқсат бланкілерімен алмасу квотасын белгілеу жағдайларын жүйелеп нақты бірізділікке келтірулері тиіс. Сонымен қатар тараптар арасындағы нақты жауапкершіліктер анықталуы тиіс.

Тағы бір күрделі отандық логистикада орын алып отырған мәселе Ресей мен Украина елдері арасындағы текетіреспен байланысты. Ресей мемлекетіне өзге шетелдердің санкциясы салынған сәттен бастап жүк тасымалдаумен айналысатын ұйымдарының жағдайы мүшкіл болды. Шетелдік жүк тасымалдаушы ұйымдар сол сәтте отандық тасымал нарығына еніп шетелдік қатысуы бар ұйымдарға айналып, Қазақстан атынан тасымалдау шараларын жүзеге асыруды үдетті. Өз көліктерін қазақстандық номерлерге қайта тіркеп, жұмыстарын өрге дөңгелетуде. Ал қазақстандық көліктер болса не Ресейде, не Украинада дәл осылай тіркеле алмайды, себебі бұл елдердің үкіметі өздерінің жүк тасымалдаушы ұйымдарының құқықтарын қорғайды. Бізге тіркелген релаканттар біздің елдің номерін алып, ойланбастан алыс шетелдерге еш кедергісіз тасымалын жасап, саудасын жүргізіп, өзіне, өз еліне пайдасын түсіріп жүре береді. Ал, біз болсақ, мемлекетке түсетін қаншама пайдадан қағылудамыз. Сол себепті бұндай релоганттарға қатысты автокөліктерді тіркеумен байланысты тетіктерді заң жүзінде шектеуіміз керек. Кейінгі кезде осы мәселенің көтерілуіне байланысты шетелдік рұқсат бланкілерімен алмасу квотасына қатысты мәселе өте өткір болып тұр. Себебі, шетелдік рұқсат бланкілеріне тапшылық туып, қара нарықта олардың заңсыз сатылу жағдайлары орын алуда. Сондықтан біздің ойымызша, осы мәселелерді дереу шешетін нақты заңдар қабылдануы тиіс.

### Әдебиеттер тізімі

1 Қазақстан Республикасы Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Әділетті Қазақстанның экономикалық бағдары» атты Қазақстан халқына Жолдауы. — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevty-n-adilet-ti-kazakstannyn-ekonomikalyk-bagdary-atty-kazakstan-halkyna-zholdauy-18333>.

- 2 Цветков В.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор История, 2014. — 800 с.
- 3 Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи / Ф. Бродель. — Ч. 2: «Крестьянская экономика» до начала XX в.; пер. с фр. — М.: Изд-во Сабашниковых, 1997. — 511 с.
- 4 Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. / Ф. Бродель. — Т. 2. Игры обмена. 2-е изд.; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. — М.: Изд-во «Весь мир», 2007. — 672 с.
- 5 Зоидов К.Х. Инвестиционное развитие транзитной экономики стран Центральной Азии / К.Х. Зоидов, А.А. Медков. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://file:///D:/Userdata/Downloads/innovatsionno-investitsionnoe-razvitie-tranzitnoy-ekonomiki-stran-tsentralnoy-azii.pdf>.
- 6 Ильясова Г.А. Көлік құқығы кешенді құқық саласы ретінде [Электрондық ресурс] / Г.А. Ильясова // Қарағанды университетінің хабаршысы. Құқық сериясы. — 2010. — № 4 (60). — Б. 130-135. Қолжетімділік тәртібі: [https://rep.ksu.kz/bitstream/handle/data/8954/PBD\\_vestniki\\_2010%2860%294\\_pravo-4](https://rep.ksu.kz/bitstream/handle/data/8954/PBD_vestniki_2010%2860%294_pravo-4).
- 7 Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т.В. Алесинская. — Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. — 121 с.
- 8 Лавриков И.Н. Транспортная логистика: учеб. пос. / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин. — Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. — 92 с. — ISBN 978-5-8265-1568-6.
- 9 Транзит грузов через Казахстан увеличился. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.apk-inform.com/ru/news>.
- 10 Шодыров Е. Склады, вагон и маленькая тележка / Е. Шодыров // National Business. — 2006. — № 3. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-i-tendentsii-razvitiya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug-v-kazahstane>.
- 11 «Жолаушыларды, багажды, жүк-багажды және почта жөнелтілімдерін темір жол көлігімен тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 545 бұйрығы. — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/>.
- 12 «Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығы. — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011704>.

Р.А. Тоқатов, А. Сабыржан

## Эффективность формирования логистических отношений в современных геополитических условиях, проблемы и их правовое регулирование

Целью исследования статьи является изучение экономических и правовых аспектов транспортно-транзитного потенциала Казахстана, определение государством его экономической эффективности и возможностей механизмов правового регулирования. В исследовании использованы фундаментальные и прикладные, правовые сравнения, правовые статистические, системные, логические, функциональные методы научного исследования, рассмотрены основные направления определения транспортно-транзитного потенциала Казахстана и развития правоприменительной практики. Изучены правовые основы законодательства Казахстана для внедрения эффективных экономических и правовых механизмов, зарубежный опыт, а также механизмы и направления формирования легитимных условий, обеспечивающие комфортную возможность их развития путем исследования обстоятельств, послуживших основой для получения прибыли отечественной экономике через развитие транспортно-транзитного потенциала Казахстана. Выводы, сделанные в результате исследования, заключаются в том, что для получения максимальной прибыли для государства через развитие транспортно-транзитного потенциала Казахстана необходимо создать правовые основы, регулирующие правильное и эффективное использование международных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны. Неэффективные правовые механизмы в развитии транспортно-транзитного потенциала Казахстана не позволяют применять правовые нормы. Поэтому очень важно на современном этапе окончательно рассмотреть основы правового регулирования логистических отношений, обслуживающих международные грузоперевозки Казахстана, и уделить особое внимание проведению научных исследований в этом направлении. Практическая значимость исследования заключается в том, что для развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана необходимо осуществить предпринимаемые государственные меры и, как следствие, создать основы социально-экономического развития. Результаты исследования позволяют совершенствовать отношения в сфере оказания логистических услуг по международным грузоперевозкам для полноценного использования транспортно-транзитного потенциала Казахстана.

*Ключевые слова:* логистика, транспорт, транзит, потенциал, предотвращение правонарушений, железнодорожный транспорт, географическое положение, морские порты, шоссе, транспортная инфраструктура, релокант.

## The effectiveness of the formation of logistics relations in modern geopolitical conditions, problems and their legal regulation

The purpose of the research in the article is to study the economic and legal aspects of the transport and transit potential of Kazakhstan, to determine to the state its economic efficiency and the possibilities of legal regulation mechanisms. The research uses fundamental and applied, legal comparisons, legal statistical, system, logical, functional methods of scientific research. The main directions of determining the transport and transit potential of Kazakhstan and the development of law enforcement practice. Foreign experience has been studied, the legal foundations of the legislation of Kazakhstan for the introduction of effective economic and legal mechanisms have been studied. The mechanisms and directions of the formation of legitimate conditions that provide a comfortable opportunity for their development will be studied by studying the circumstances that served as the basis for making a profit to the domestic economy through the development of the transport and transit potential of Kazakhstan. The conclusions drawn as a result of the study are that in order to obtain maximum profit from the state through the development of transport and transit potential of Kazakhstan, it is necessary to create a legal framework regulating the correct and effective use of international transport corridors passing through the territory of the country. Inefficient legal mechanisms in the development of Kazakhstan's transport and transit potential do not allow the application of legal norms. Therefore, it is very important at the present stage to finally consider the basics of legal regulation of logistics relations serving international cargo transportation in Kazakhstan, and pay special attention to conducting scientific research in this direction. The practical significance of the study lies in the fact that in order to develop the transport and transit potential of Kazakhstan, it is necessary to implement the state measures taken and, as a result, create the foundations of socio-economic development. The results of the study will allow improving relations in the provision of logistics services for international cargo transportation for the full use of the transport and transit potential of Kazakhstan.

*Keywords:* logistics, transport, transit, potential, crime prevention, rail transport, geographical location, seaports, highways, transport infrastructure, relocation.

### References:

- 1 Qazaqstan Respublikasy Prezidenti Qasym-Zhomart Toqaevtyñ «Adiletty Qazaqstannyn ekonomikalyq bagdary» atty Qazaqstan khalqyna Zholdaury [Message from the President of the Republic of Kazakhstan K.-Zh. Tokayev to the people of Kazakhstan «Economic orientation of just Kazakhstan» dated 01.09.2023]. *www.akorda.kz*. Retrieved from <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevtyñ-adiletty-kazakstannyn-ekonomikalyq-bagdary-atty-kazakhstan-halkyna-zholdaury-18333> [in Kazakh].
- 2 Czvetkov, V.A., Zoidov, K.Kh., & Medkov, A.A. (2014). Formirovanie evoliutsionnoi modeli transportno-tranzitnoi sistemy Rossii v usloviakh integratsii i globalizatsii [Formation of an evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the context of integration and globalization]. Moscow: IPR RAN; Saint Petersburg: Nestor Istoriia [in Russian].
- 3 Brodel, F. (1997). Chto takoe Frantsiia? Kniga vtorai: Liudi i veshchi [What is France? Book Two: People and Things]. Chast 2. "Krestianskaia ekonomika" do nachala XX veka [Part 2: "Peasant economy" before the beginning of the XX century]. Moscow: Izdatelstvo Sabashnikovykh [in Russian].
- 4 Brodel, F. (2007). Materialnaia tsivilizatsiia, ekonomika i kapitalizm, XV–XVIII vv. [Material civilization, economy and capitalism, XV–XVIII centuries]. Tom 2. Igrы obmena — Vol. 2. Sharing Games. (2nd ed). Moscow: Izdatelstvo «Ves mir» [in Russian].
- 5 Zoidov K.Kh., & Medkov, A.A. Investitsionnoe razvitie tranzitnoi ekonomiki stran tsentralnoi Azii [Investment development of the transit economy of the Central Asian countries]. Retrieved from <https://file:///D:/Userdata/Downloads/innovatsionno-investitsionnoe-razvitie-tranzitnoy-ekonomiki-stran-tsentralnoy-azii.pdf>.
- 6 Ilyasova, G.A. (2010). Kolik qyqy keshendi quqyq salasy retinde [Transport law as a complex branch of law]. *Qaragandy universitetinin khabarshysy — Bulletin of Karaganda University*, 4(60), 130-135. *rep.ksu.kz*. Retrieved from [https://rep.ksu.kz/bitstream/handle/data/8954/PBD\\_vestniki\\_2010%2860%294\\_pravo-4](https://rep.ksu.kz/bitstream/handle/data/8954/PBD_vestniki_2010%2860%294_pravo-4) [in Kazakh].
- 7 Alesinskaya, T.V. (2005). Osnovy logistiki. Obshhie voprosy` logisticheskogo upravleniia [Basics of logistics. General issues of logistics management]. Taganrog: Izdatelstvo Taganrogskego radiotekhnicheskogo instituta [in Russian].
- 8 Lavrikov, I.N. & Peshin, N.V. (2016). Transportnaia logistika: uchebnoe posobie [Transport logistics: training manual]. Tambov: Izdatelstvo FGBOU VO «TGTU» [in Russian].
- 9 Tranzit gruzov cherez Kazakhstan uvelichilsia [Cargo transit through Kazakhstan has increased]. *www.apk-inform.com*. Retrieved from <https://www.apk-inform.com/ru/news> [in Russian].
- 10 Shodyrov, E. (2006). Sklady, vagon i malenkaia telezka [Warehouses, a wagon and a small cart]. *National Business*, 3. *cyberleninka.ru*. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-i-tendentsii-razvitiya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug-v-kazhstane> [in Russian].

11 "Zholashylardy, bagazhdy, zhuk-bagazhdy zhane pochta zhoneitilimderin temir zhol koligimen tasymaldau qagidalaryn bekitu turaly" Qazaqstan Respublikasy Investitsziialar zhane damu ministrinin 2015 zhylgy 30 sauirdegi No 545 biurygy [Order of the Minister for investment and development of the Republic of Kazakhstan dated April 30, 2015 No. 545 on approval of the rules for the carriage of passengers, baggage and postal items by rail]. Retrieved from <https://adilet.zan.kz/kaz/> [in Kazakh].

12 Qazaqstan Respublikasynyn khalyqaralyq qatynastagy avtomobil men tasymaldaularynda ryqsat beru zhuiesin qoldanu qagidalaryn bekitu turaly Qazaqstan Respublikasy Investitsziialar zhane damu ministrinin 2015 zhylgy 27 nauryzdagy N 353 buirygy [Order of the Minister for investment and development of the Republic of Kazakhstan dated March 27, 2015 No. 353 on approval of the rules for the application of the permit system in road transportation of the Republic of Kazakhstan in international relations]. Retrieved from <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011704> [in Kazakh].