

Ақашова Ә.С.,
Дүйсебаева К.Ж.,
Алимбекова Г.Т.

Қазақстанның қазіргі көліктік логистикалық даму бағыттары

Еліміздің транзиттік кешенін дамыту мақсатында көлік қызметтерін көрсетудің бәсекеге қабілетті ортасы қалыптасты. Жоғары деңгейде жүк өткізуге қабілетті автокөлік жолдары, шойын жол желілері, жанар-жағармай құю бекеттері, заманауи құралдармен жабдықталған кеден бекеттері, тағы басқа да инфрақұрылымдар Қытай тауарларын Еуропа елдеріне кідіріссіз жеткізуді қамтамасыз етеді. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізі екі ортаны үш жарым есеге қысқартады. Жинақталған мәліметтер негізінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік көлік дәлізінің карта-сызбасы құрасырылды. Қазақстанның қазіргі мақсаты өзінің дүниежүзіндегі геоэкономикалық және геосаясаттық орнын пайдалана отырып бір-бірінен алшақ жатқан ішкі аймақтарды жалғастыру және географиялық орнын тиімді пайдалана отырып транзиттік әлеуетін дамытудың болашақтағы бағыттары анықталды.

Түйін сөздер: транзиттік жол, көліктік логистика, инфрақұрылым, магистраль, транзиттік дәліз, инвестиция, геосаясат, жобалар, көліктік коммуникация, транзиттік тасымалдау.

Akashova A.S.,
Duysebaeva K.Zh.,
Alimbekova G.T.

Modern development onerariis logistics in Kazakhstan

In ordinem ut develop de onerariis capacitem competitive publicae formatum transport infrastructure. GENEROSUS itineribus railway retiaculis gas stationibus mores posts moderni apparatus, et aliis. Infrastructure praebet containeri copia bonis reipublicae Sinarum in Europae nationibus exstantium »Europam occidentalem-Western Sinis» transit corridor sokroschaet intervallo Suum Est 3.5 temporibus. Et collectum ex materia compositum kartaskhema international transit ANDRON «Europa occidentali-Western Sinis». Kazahstana- using modern propositum geo-oconomica et mundanae saeculi condicionem omni to link remote sita areas efficaciter solebat determinare situm promittentes napavleniya transit progressionem potentia.

Key words: transit Road Transport logistics, infrastructure, via transit ANDRON, obsideri, geopolitics, eminet tansportnaya communicatio, transit.

Акашова А.С.,
Дуйсебаева К.Ж.,
Алимбекова Г.Т.

Современное развитие транспортной логистики в Казахстане

С целью развития транспортных возможностей республики сформирована конкурентоспособная транспортная инфраструктура. Высококачественные автомобильные дороги, сеть железных дорог, заправочные станции, таможенные посты, оснащенные современным оборудованием и др. Инфраструктура обеспечивает бесперебойную поставку товаров Китайской Республики в Европейской страны Транзитный коридор «Западная Европа- Западный Китай» сокращает расстояние между ними в 3,5 раза. На основе собранного материала составлена картасхема международного транзитного коридора «Западная Европа- Западный Китай». Современная цель Казахстана – используя геоэкономическое и геополитическое положение в мире, связать отдаленно расположенные регионы, эффективно используя географическое положение, определить перспективные направления развития транзитного потенциала.

Ключевые слова: транзитная дорога, транспортная логистика, инфраструктура, магистраль, транзитный коридор, инвестиция, геополитика, проекты, танспортная коммуникация, транзитная перевозка.

**ҚАЗАҚСТАННЫҢ
ҚАЗІРГІ КӨЛІКТІК
ЛОГИСТИКАЛЫҚ
ДАМУ БАҒЫТТАРЫ****Кіріспе**

«Транзиттік жол» – Қазақстан Республикасы үшін ерекше орын алатын көліктік- коммуникациялық өтеулерді экспорттау формасы. Халықаралық транзиттегі Қазақстан Республикасының ұлттық мүдделері көліктік дәліздерде қатысуымен қарастырылады. Еуразиялық бағытта Қазақстан үш транзиттік бағыт бойынша қатысады: біріншісі, Еуропа- Ресей-Қытай; екіншісі, Еуропа-Қытай (экономикалық ынтымақтастық ұйымы мемлекеттері арқылы: Ауғанстан, Әзірбайжан, Иран, Қазақстан, Қырғызстан, Пәкістан, Тәжікстан, Түркия, Түркіменстан, Өзбекстан); үшіншісі, Ресей – Орталық Азия. Қазақстанның транзиттік әлеуеті әлемдік қоғамдастық назарындағы маңызды нысанға айналып отыр. Көлік және коммуникация кешенін дамытуда Қазақстанның транзиттік көліктік әлеуетін арттыру және толығырақ пайдалану маңызды бағыт болып табылады. Қазақстан аумағы арқылы жүктер мен жолаушыларды транзиттік тасымалдау Қазақстанның қолданыстағы заңнамаларына және халықаралық келісімдер мен келісім шарттарға сәйкес теміржолмен, әуе жолымен, автомобиль жолымен, мемлекетаралық бағыттардағы ашық теңіз және ішкі су көліктерімен, жолдармен және су жолдарымен жүзеге асырылады. Жалпы, соңғы жылдары жүзеге асырылып жатқан еліміздегі ең ауқымды транзиттік жоба – «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» магистраль дәлізі [1].

Батыс пен Шығысты жалғаған сауда магистралі – «Ұлы Жібек жолын» бес ғасыр өткен соң қайта жаңғыртуды ұсынған Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевтың бастамасы – «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізі әлем жұртшылығының назарын аударды. Жалпы құны 825,1 миллиард теңге болатын Қазақстандық жобаға Дүниежүзілік банк, Еуропа Қайта құру және Даму банкі, Ислам Даму банкі, Азия және Жапония Даму банктері инвестиция бөлді.

Зерттеу нысаны

Халықаралық транзиттік дәліз «Батыс Еуропа-Батыс Қытай». Халықаралық транзиттік дәліздің жалпы ұзындығы 8445

шақырымды құрайды. Оның ішінде, Қазақстан Республикасынан – 2787, Ресей Федерациясынан – 2233, Қытай Халық Республикасынан 3425 шақырым жол өтеді. Дәліздің негізгі бағыттары мынадай: Санкт-Петербург – Мәскеу – нижний Новгород – Қазан – Орынбор – Ақтөбе – Бірғыз – Арал -Қызылорда – Шымкент – Тараз – Қордай – Алматы – Қорғас – Үрімші – Ланьчжоу -Чженчжоу – Ляньюньган. Яғни Санкт – Петер-

бург пен Ляньюньган арасындағы бағыт негізінен Ұлы Жібек жолы маршрутына сәйкес келеді. Ол Қазақстан бойынша бес облыстың үстімен жүреді. Барлығы 2452 шақырым жол қайта жаңартуға жатады (Ақтөбе – 358, Қызылорда – 817, ОҚО – 458, Жамбыл – 480, Алматы – 339 шақырым). Осы бағыт бойында 4,6 миллиондай халық тұрады екен және бұл еліміздің халқының үштен бір бөлігі болып табылады (1-сурет).



1-сурет – «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзитті көлік дәлізі

Бұл жобаның артықшылықтары дәліздің болашағынан үлкен үміт күттіріп отыр. Дәліздің Транссібір автомобиль жолымен немесе Суэц каналы арқылы теңіз жолымен тасымалдаудан артықшылығы – төтелігі мен жолға кететін уақыттың қысқалығында. Теңіз жолын пайдаланғанда жолға 45 тәулік, ал Транссібір арқылы жүргенде 14 тәулік кетсе, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолына кететін уақыт небәрі 10 тәулік болады [2].

Нәтижелері мен талдау

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық автомагистральдің техникалық-экономикалық жобасы бойынша енді 7-8 жылда жолдың жүк көліктерін өткізу көлемі 2,5 есе ұлғаятын болады. Жобаны іске асырудан Қазақстанға келетін экономикалық пайда жыл сайын 33,9 млрд теңге, жол-көлік апаттарының азаюынан түсетін

пайда 49,9 млн теңге, ал ішкі өнімдердің өсуіне байланысты түсетін пайда 82,9 млрд теңге болады. Еліміздегі бес ірі аймақ – Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстарының экономикасында серпіліс болып, біршама дамиды. Жоғары деңгейде жүк өткізуге қабілетті автокөлік жолдары, жүк пойыздары кесіп өтетін шойын жол желілері, жанар-жағармай құю бекеттері, заманауи құралдармен жабдықталған кеден бекеттері, тағы басқа да инфрақұрылымдар қытай тауарларын Еуропа елдеріне кідіріссіз жеткізуді қамтамасыз етеді. Ал Еуропа жақтан Қытайға жаңа технологиялар мен машина құрал-жабдықтары, сондай-ақ шикізат жеткізіледі. Бұл жағынан есептеп қарағанда, Батыс Қытайдан шығатын тауарды аз қаржы жұмсап, тез жеткізу Алматы, Оңтүстік Қазақстан облыстары арқылы жүзеге асыру болып табылады. Қазақстан аумағынан шыққаннан кейін жүк керуені әрі қарай Ресей, Беларусь арқылы Польша-

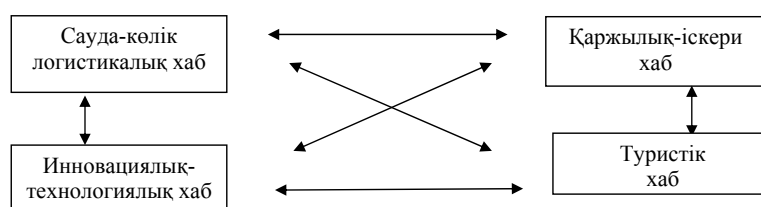
ға, Германия мен Францияға жеткізіледі. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізі екі ортаны үш жарым есеге қысқартады [3].

Қазақстанда қазақстандық көлік кешенінің интеграциялық процестерін халықаралық көлік жүйесіне жылдамдату және еліміздің транзиттік кешенін дамыту мақсатында көлік қызметтерін көрсетудің бәсекеге қабілетті ортасы қалыптасты.

Шетелдік инвесторлар кеңесінің 25-ші жалпы отырысында Қазақстан Республикасының Президенті «Жаңа Жібек жолы»: «Қазақстан өзінің тарихи рөлін жаңғыртуы және Орталық Азия өңірінің ең үлкен іскери транзиттік хабы, Еуропа

мен Азия арасындағы өзінше көпір болуы тиіс... Бұл Қазақстанның негізгі көлік дәліздеріне сауда-логистикалық, қаржы-іскери, инновациялық-технологиялық және туристік – халықаралық деңгейдегі бірыңғай хаб кешенін құру», іске асыру басталды.

«Жібек жолы» жаңа жобасының бәсекеге қабілеттілік артықшылығы «5С» – жылдамдық, сервис, құны, сақталуы және тұрақтылық принципін іске асыруға негізделді. Олардың аумақтық және функционалды өзара байланысуы нәтижесінде, синергетикалық әсер болуы тиіс. Дәл осы жаңа «Жібек жолының» бәсекеге қабілеттілік артықшылығының басты көзі болды [4].



2-сурет – «Қазақстан – Жаңа Ұлы Жібек жолы» мегажобасының басты ерекшеліктерінің байланысы [3]

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік көлік дәлізінің құрылысы 2015 жылы аяқталады және жүкті Қытайдан Еуропаға теңіз көлігімен салыстырғанда, автокөлікпен 3,5 есеге дейін жеткізу мерзімдерін қысқартуға мүмкіндік береді [5].

Сонымен қатар, елбасы 2014 жылы «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясатын жариялады. Бұл ауқымды Жолдау, өйткені, онда өте үлкен жоспарлар белгіленіп, халыққа мемлекет тарапынан зор көмектер жасалмақ. Ұлттық қордан, шетелдік инвестициялардан экономиканы дамытуға, жол салуға, халықтың әлжуаз тобына, шағын және орта бизнесті қолдауға қомақты қаражат тартылмақшы. Барлығы 24 млрд доллар жұмсалады.

«Нұрлы жол-болашаққа бастар жол» деп аталған жолдауда елбасы көліктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту керектігін ерекше айтып өтті [6]. Енді макроөңірлерді хабтар қағидаты бойынша қалыптастыру аясында жүзеге асырылатын болады.

Инфрақұрылымдық жобалар Астанамен және макроөңірлерді магистралды автомобиль, теміржол және әуе жолдарымен шұғыла қағидаты бойынша өзара байланыстырады. Бірінші кезекте, негізгі автожолдар жобасын жү-

зеге асыру қажет. Бұлар Батыс Қытай – Батыс Еуропа; Астана – Алматы; Астана – Өскемен; Астана – Ақтөбе – Атырау; Алматы – Өскемен; Қарағанды – Жезқазған – Қызылорда; Атырау – Астрахань. Сондай-ақ, елдің шығысында логистикалық хаб және батысында теңіз инфрақұрылымын құру жалғасуда. Батыс бағытта Каспий порты арқылы экспорттық әлеуетті арттыруға Құрық портынан ауқымды паромдық өткелі және Боржақты – Ерсай теміржол желісі ықпал ететін болды [7].

Көліктік логистикалық нысандарды басқаруға халықаралық операторлар Dubai Port World Ақтау портын басқарса, «Қорғас- Шығыс қақпасы» АЭА» АҚ басқаруға Swissport әуежайлар холдингін басқаруға тартылды [8].

Қазақстан 2012 жылы LPI Әлемдік банкісінің логистикалық индексында 86 орынға тұрақтады [9].

Қорытынды

Қазақстанның өзінің дүниежүзіндегі геоэкономикалық және геосаясаттық орнын пайдалана отырып бір-бірінен алшақ жатқан ішкі аймақтарды жалғастырды және географиялық орнын тиімді пайдалана отырып транзиттік әлеуетін

дамытудың болашақтағы бағыттарын анықтады, тасымалдауды ұйымдастыру тиімділігін көтеру, жеткізу мерзімін сақтау жайларын нақтылады. «Қазақстан Темір жолы» ұлттық компаниясы қорында әлемдік деңгейдегі мультимодальді көлік-логистикалық компаниясы құрылды.

Сондай-ақ «Жезқазған-Бейнеу» және «Арқалық-Шұбаркөл» жаңа теміржол желілерін салу бойынша ауқымды жобаларды іске асыру басталды. Бұлар және аяқталған жобалар Азиядан Еуропаға жүк көлемінің артуына мүмкіндік берді.

«Жаңа Жібек жолы» шеңберінде «Қорғас» халықаралық шекара ынтымақтастығы орталығын құру жобалары маңызды болды. Бұл Қазақстанның «Шығыс қақпалары».

Қазақстанның батысында «Ақтау» теңіз портын кеңейту және Ақтөбе қаласында логистикалық орталықты салу бойынша жобалар іске асырылды. Олар Каспий маңы өңірі, Ресей және одан әрі Еуропаға шығумен республиканың «Батыс қақпалары» болды [10].

Еліміздегі бес ірі аймақ – Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстарының экономикасында серпіліс болып, біршама дамыды. Жоғары деңгейде жүк өткізуге қабілетті автокөлік жолдары, жүк пойыздары кесіп өтетін шойын жол желілері, жанар-жағармай құю бекеттері, заманауи құралдармен жабдықталған кеден бекеттері, тағы басқа да инфрақұрылымдар қытай тауарларын Еуропа елдеріне кідіріссіз жеткізуді қамтамасыз етуде.

Әдебиеттер

- 1 Тілеубай Т. 2015 жылы Қазақстан ірі аймақаралық транзиттік орталыққа айналады // Жас қазақ, 2006. – №1. – 2 б.
- 2 Өмірзақов Т. Дамудың айқын бағыты. Егемен Қазақстан. – 2015.
- 3 Сабырбеков Б.Қ. XXI ғ. Жібек Жолы: Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық автодәлізі ел экономикасының күретамыры / Дала мен қала. – 2009. – № 15.
- 4 Атамқұлов Е.Д. Қазақстанның темір жол көлігі: қайта құрылымдау және әлемдік экономикаға кірігу жолдары // «ҰК» АҚ. – Алматы: Экономика, 2004. – 646 б.
- 5 Курганов В. М. Логистика. Управление автомобильными перевозками: практический опыт // Учебно.-методическое пособие для студ. вузов. – М.: Книжный мир, 2014. – 448 с.
- 6 Т. Өмірзақов, «Дамудың айқын бағыты», Егемен Қазақстан 6 мамыр 2015 ж. – 4 б.
- 7 Елмұратов Н., «Жол құрылысы жоспарға сай жүруде», Егемен Қазақстан 6 мамыр 2015 ж. – 5 б.
- 8 Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 14 маусым, № 658 қаулы.
- 9 Қазақстанның «KAZLOGISTICS» Көлік одағы баспасөз қызметі, ҚР ҚТЖ., 21 қыркүйек 2009 ж.
- 10 Ақашева Ә.С., Алимбекова Г.Т. Қазақстан Республикасындағы көліктік-логистикалық инфрақұрылымдардың даму мәселелері // География в школах и вузах Казахстана. – 2015. – №3.

References

- 1 Tileubaj T. 2015 zhyly Kazakstan iri ajmakaralyk tranzittik ortalykka ajnalady // Zhas kazak, 2006. – №1. – 2 b.
- 2 Omirzakov T. Damudyn ajkyn bagyty. Egemen Kazakstan. – 2015.
- 3 Sabyrbekov B.K. XXI g. Zhibek Zholy: Batys Europa – Batys Kytaj halykaralyk avtodalizi el jekonomikasynyn kuretamyry / Dala men kala. – 2009. – № 15.
- 4 Atamkulov E.D. Kazakstannyn temir zhol koligi: kajta kurylymdau zhane alemdik jekonomikaga kirigu zholdary // «UK» AK. – Алматы: Jekonomika, 2004. – 646 b.
- 5 Kurganov V. M. Logistika. Upravlenie avtomobil'nyimi perevozkami: prakticheskij opyt // Uchebno.-metodicheskoe posobie dlja stud. vuzov. – М.: Knizhnyj mir, 2014. – 448 s.
- 6 T. Omirzakov, «Damudyn ajkyn bagyty», Egemen Kazakstan 6 мамыр 2015 zh. – 4 b.
- 7 Elmuratov N., «Zhol kurylysy zhosparga saj zhurude», Egemen Kazakstan 6 мамыр 2015 zh. – 5 b.
- 8 Kazakstan Respublikasy Ukimetinin 2014 zhylygy 14 mausym, № 658 kauly.
- 9 Kazakstannyn «KAZLOGISTICS» Kolik odagy baspasoz kyzmeti, KR KTZh., 21 kyrkujek 2009 zh.
- 10 Akasheva A.S., Alimbekova G.T. Kazakstan Respublikasyndagy koliktik-logistikalyk infrakurylymdardyn damu maseleleri // Geografija v shkolah i vuzah Kazahstana. – 2015. – №3.