

This article presents an analysis of the technology of suspended fiber-optic cable in the poles of power transmission lines or electrified railway communication lines in a very aggressive environment and the complex and dynamic adverse effects of the external environment. Comparative studies of the technology of suspension fiber-optic cable in the communication lines of electrified railways, the technology of construction of underground fiber-optic communication lines are provided. The results of the study show that research and international experience in the field of construction and operation of backbone optical communication networks: the most effective at present is the technology of fiber-optic communication lines in plastic sewers along the road. effective on railways and highways.

Keywords: optical fibers, external factors, optical cable, attenuation, deformations, mechanical effects.

УДК 656.21

ЕСКОЖАНОВА Н.Г. – ассистент - оқытушы (Алматы қ, Логистика және көлік академиясы)

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ ДАМУ ҚАРҚЫНЫ

Аңдатпа

Қазақстан – әлемде көлік-логистика саласында қарқынды дамып келе жатқан мемлекеттің бірі. Қазақстан Республикасында көлік-логистикалық қызметінің толық спектрін көрсететін компания қызметінің бағыттары кеңінен дамуда. Ол көлік логистикасының Қазақстан экономикасын дамытудағы маңызы зор. Ел әлеуетін дамытудағы компаниялардың жүзеге асырып жатқан транзиттік және экспорттық жобалары жоспарланған. Қазақстанда көлік-логистикасы барлық көлік салаларында дамып экономикаға үлесін қосуда. Ең аз уақыты, тасымалдауға, қысқа мерзім ішінде тиеу-түсіру жұмыстарын жоғары сенімділік және қауіпсіздікпен жүктерді тасымалдауда логистика қызметі алдыңғы қатарда. Мақаланың мақсаты көлік логистикасының дамуы және даму бағыттарын қарастыру болып табылады.

Түйінді сөздер: көлік, даму, логистика, көлік дәліздері, жоба, порт, контейнер, нарық, бағыт, бағдарлама, мемлекет, инфрақұрылым, терминал.

Кіріспе. Қазақстан – көлік-логистика саласында қарқынды дамып келе жатқан мемлекеттің бірі. 2019 жылы Қазақстан Дүниежүзілік банк рейтингінің LPI логистика тиімділігі индексында 11 позицияға жақсарып, 77-орынға табан тіреген болатын. Ал 2020 жылға қарай рейтингтегі позицияны бұдан әрі жақсартып, 40-орын межесінен табылу көзделіп отыр. Әлбетте, бұған елімізде көлік-логистикасы инфрақұрылымын дамытуға салынып жатқан инвестициялар ықпал етіп отыр. Соңғы алты жыл ішінде бұл салаға 23 млрд АҚШ долларынан астам қаржы құйылған, алдағы 3-4 жылда тағы да 12 млрд АҚШ доллары көлемінде инвестиция бөлу жоспарда бар екенін айтады «Қазақстан темір жолы» АҚ мамандары.

Зерттеу әдістері мен нысандары. Сонымен көлік-логистика саласында қандай шаруа тындырылды? Қазақстан үшін оның маңызы мен пайдасы қандай? Бұл сұрақтарға жауап беру барысында біз еліміздің Еуразияның сауда айналымында ойып тұрып орын алуы үшін трансқұрлық дәлізін дамытудың айқын бағытын таңдап алғанын көреміз. Тәуелсіздік тұғыры орнаған ширек ғасырда біраз жұмыстың басы қайырылды. ТМД елдері

арасында Қазақстан – 25 жыл ішінде 2500 шақырым жаңа теміржол желісін салған жалғыз мемлекет [1]. Жаңа теміржол халықаралық көлік дәлізін Шығыс-Батыс, Солтүстік-Оңтүстік және Транскаспий бағдарында (ТРАСЕКА) оңтайландыруға зор мүрсат берді. Мәселен 2014 жылы салынған бір ғана Жезқазған – Бейнеу теміржол желісі Қытайдан Каспийге, әрмен қарай Түркияға, оңтүстік Еуропа мен Парсы шығанағы елдеріне бағытталған жүк пойыздарының жол үстіндегі қашықтығын 1000 шақырымға қысқартты. Сонымен, қандай бағыттар... Бірінші бағыт – Шығыс-Батыс дәлізі. Бұл – Қытайдан Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне, Қазақстан, Ресей арқылы Еуропа мен Скандинавия елдеріне шығатын бірден-бір көлік дәлізі болып отыр. Бұл бағдарда жүрдек тасымалды ұйымдастыру үшін инфрақұрылым жасақталған. Бағдарға қатысушы елдердің қолдау білдіруінің арқасында 2011 жылдан бері бұл бағдарды дамытуға қатысты ауқымды жұмыс жүргізіліп келеді. Соның нәтижесінде 2011 жылы Қытай мен Еуропа арасындағы контейнерлік тасымал көлемі 1100 ДФЭ-ні (20 футтық эквивалент – abctv.kz), яғни 15 контейнерлік пойызды құраса, өткен жылы 100 мың ДФЭ немесе 1100 контейнерлік пойыз шамасында болған. Ал биылға межеленіп отырған жоспар 200 мың ДФЭ немесе 2250 контейнерлік пойыз. Еркін экономикалық аймағы аумағында құрлықаралық тасымалдарда Суэцк каналының аналогы, сондай-ақ Еуразия жүк ағынының дистрибуция орталығы – құрғақ порт салынды. Бұл порт 540 мың контейнерді қайта өңдеу қуатына ие. Еркін экономикалық аймағы аумағында өндіріс пен көлік-логистикалық бизнесті дамыту үшін қолайлы салық жағдайы жасалған [2]. Қазақстанның сырты мен ішінде логистикалық орталықтар желісі Еуразия құрлығында жүк ағынын бөлісу және шоғырландырудың маңызды пункттерінде жасақталған. «2014 жылы Қытайдың Ляньюньган портында қазақстан-қытай логистикалық терминалы ашылған болатын, мұндай ынтымақтастық Қазақстанға Оңтүстік-Шығыс Азия мен Қытайдың шығыстағы нарықтарына логистикалық жағынан шығуға мүмкіндік береді. Елімізде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» деп аталатын халықаралық автомобиль магистралы салынып жатыр, құрылысы таяу жылдары аяқталмақ, бұл да логистиканы дамыту бағытында жүзеге асырылып жатқан ірі жобаның бірі. Бұл жоба теңіз жолымен салыстырғанда Қытайдан Еуропаға жеткізілетін жүк мерзімін 3,5 есеге қысқартып, аймақтық бөлісуде мультимодальды шешімді қамтамасыз етпек. Бұл бағдардың табысқа әкелетін маңызды элементі ретінде жүрдек контейнерлік тасымалды дамытуды айтар едім. Айталық, Шығыс Қытайдан шыққан жүк 15 тәуліктен кейін Еуропада жүк қабылдап алушының қолында болады. Ал мультимодальды шешімдерді қолдану, яғни мысал ретінде Rail-Air технологиясын пайдалану нәтижесінде, Қазақстанның теміржол және әуежай инфрақұрылымы арқылы Қытайдан Еуропаға жүкті 6 тәулікте жеткізуге болады». Қазақстан таңдап алған екінші бағыт – Солтүстік – Оңтүстік көлік дәлізі. Бұл бағдар Қытай және Орталық Азия елдері, сондай-ақ Ресей мен Шығыс Еуропаның Қазақстан және Түркіменстан арқылы Иранға, Парсы шығанағы елдері мен Үндістанға шығу мүмкіндігін қарастырады. Осы ретте Қазақстан Түркіменстан және Иран мемлекеттерімен бірлесіп, Өзен – Берекет – Горган теміржол желілерін салу бағытында трансұлттық инфрақұрылым жобасын табысты жүзеге асырғанын айтар едік. Бұл жоба үш елдің көлік ағынына ғана емес, Азия – Еуропа бағытындағы тасымал географиясына да оң ықпал етіп отыр. Әсіресе Қазақстан – Түркіменстан – Иран теміржол желісінің қолданысқа берілуімен Ресей, Қытай және Азия-Тынық мұхиты аймағы елдерінен жүк ағынын Парсы шығанағы елдеріне тасымалдау әлеуеті жасақталып отыр. Сондықтан қазір «Қазақстан теміржолы» АҚ тарапынан Бендер-Аббас порты мен Тегеранда терминалдық логистикалық инфрақұрылымды дамыту жұмысы жүргізіліп жатыр [3]. Теңіз порттарына шығудың тағы бір жобасы Еуропа бағытында жүзеге асырылып келеді. «Бірлескен тәртіпке салынған жұмыс есебінен Солтүстік-Шығыс бағдарында 2020 жылға қарай 680 мың контейнер қосымша жүк тарту әлеуетін көріп отырмыз. Өткен жылы Қытайдан Тегеранға бірінші пилоттық контейнерлік пойызды ұйымдастырдық және тасымалды

арттырудың болашағын көріп отырмыз. Тариф саясатын және тасымалды ұйымдастыру технологиясын жетілдіру, сондай-ақ Үндістан, Қытай, Ресей және Шығыс Еуропа өңірлерінде маркетингтік бірлескен шараларды жүргізу осы бағдардың транзиттік мүмкіндігін жүзеге асыруға мүмкіндік береді. Үшіншісі – Транскаспий бағыты – ТРАСЕКА. Ол Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінен Түркия, Украина, Оңтүстік Еуропа бағыттарына жөнелтілетін жүк дәлізі. Осы жерде айрықша назардың Транскаспий бағдарының маңызды буыны және Қазақстанның «батыс қақпасы» – Каспийдің көлік-логистикалық инфрақұрылымын дамытуға бөлініп отырғанын айтар едік. Бұл бағдардың кемел келешегі бар. Оның бір ұшын өткен жылдың соңғы айларында Ченду/Ляньюннан Ыстанбұлға теміржол көлігімен контейнерлік тасымалдың ұйымдастырылуымен байланыстырамыз едік. Биыл Каспий теңізі арқылы Ыстанбұлға 100-ге жуық пойызды ұйымдастыру жоспарланса, 2020 жылға қарай бұл көрсеткішті 300 мың контейнерге дейін жеткізу көзделген. «КТЗ Express» АҚ басшысы бір сөзінде батыстағы Ақтау портын жаңғырту нәтижесінде, оның өткізу қабілеті Иран, Парсы шығанағы және Кавказ аймағы бағытына негізделген құрғақ, контейнерлік және астық жүктері үшін 3 млн тоннаға дейін ұлғайғанын айтып өтті. Қазір Құрық портында паромдық кешен құрылысы жүзеге асырылып жатыр. Осы жобалардың барлығы Қазақстан порттарының қайта өңдеу қуатын 24 млн тоннаға дейін арттырмақ. Сонымен қатар қазақ елі өзінің флотын дамытуға басымдық беріп отыр, бүгінде ел флотының 4 жаңа заманауи кемесі бар. Ал 2020 жылға қарай Қазақстанның құрғақ жүк және паромдық флотындағы кеме санын 20-ға жеткізу жоспарда бар, бұл Транскаспий бағытында тұрақты тасымалды қамтамасыз етпек [4]. Сөз реті келгенде сауда ағындарын заманауи логистикалық инфрақұрылымдармен және жылдамдық пен жүкті жеткізу бағасы бойынша сапалы сервиспен жабдықтау, жоғарыда айтылған дәлізге қатысушы елдерге жаңа нарықтарды игеруге және транзиттік жүк ағынын тартуға мүмкіндік беріп, оның нәтижесі аймақта тұрақты даму мен әл-ауқатты арттыра түсетінін айтқымыз келеді. Елімізде қабылданған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы мен Ұлт жоспары – 100 нақты қадам Қазақстанның транзитті-көлік әлеуетін дамыту бағдарын айқындап, Қазақстан аумағында көлік-логистикалық хабты құруға және Еуразияның халықаралық көлік-коммуникациялық ағынында еліміздің біріктірілуін мақсат етеді. Ал 2013 жылы қыркүйекте Астанада ҚХР төрағасы Си Цзиньпин бірінші рет көтерген Жаңа жібек жолы экономикалық белдеуін құру туралы бастама, Қазақстанның стратегиялық маңызы зор бағдарламасын үйлесімді толықтыра түсіп, инфрақұрылымдық жоспарлар мен Жаңа жібек жолы бойынша теміржолдағы жүрдек контейнерлік тасымалды дамытуда арақатынас орнатқан еді. Сөйтіп аймақ елдерінің қолдау көрсетуі және Жібек жолы бағдарымен тасымалдағанда Еуразияның құрғақ жол көпірін құру үдерісінде оларды тарту оң нәтижесін бере бастады. Мәселен Қытай мен Еуропа арасында, алты жыл бұрынғы деңгей 100 есе шамасында артты және бұл өсім қарқыны таяу болашақта сақталатынына сенімді ҚТЖ мамандары [5].

Қазіргі уақытта Қазақстанда мынадай 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан және жұмыс істейді:

- Теміржол магистралінің солтүстік дәлізі (ТАТМ) Батыс Еуропаны Қытаймен, Ресей арқылы Корея түбегімен Жапонияны байланыстырады (Достық/Қорғас – Ақтоғай – Саяқ – Мойынты – Астана – Петропавл (Пресногорьковская) учаскесінде); ТАТМ-ның Оңтүстік дәлізі Аталған дәліз мынадай бағдарлар – Алматы – Шу – Арыс – Сарыағаш учаскесінде); ТРАСЕКА Шығыс Еуропаны Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі (Достық/Қорғас – Алматы – Ақтау учаскесінде, оның ішінде Жезқазған – Бейнеу перспективалық түзеткіш теміржол бағдары, сондай-ақ Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Түркия) арқылы Орталық Азиямен байланыстырады; Солтүстік – Оңтүстік Қазақстанның қатысуымен Ақтау теңіз порты – Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау – Атырау учаскелерінде, сондай-ақ Өзен-Берекет (Түрікменстан) – Горган (Иран) жаңа теміржол желісі арқылы Ресей мен Иран

арқылы Парсы шығанағы елдерінен Солтүстік Еуропаға өтеді; ТАТМ-ның Орталық дәлізі Орталық Азия-Батыс Еуропа бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасымалдар үшін зор маңызы бар (Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки учаскесінде) [6].

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарында алты негізгі бағыт – автокөлік дәліздері қалыптасқан:

- Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Қорғас;
- Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара;
- Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл;
- Астрахань – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шекарасы;
- Омск – Павлодар – Семей – Майқапшағай;
- Астана – Қостанай – Челябинск – Екатеринбург [2].

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау көлік-логистика жүйесінің халықаралық түйінді көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуын, оның ішінде жүк ағындарын бөлуге ықпал ету үшін тасымалдың жоғары жылдамдығын, мерзімділігін, қолжетімділігін және сенімділігін, сондай-ақ көлік қызметтерін пайдалану жайлылығын талап етеді.

Көлік-логистика жүйесінің негізгі проблемалары мыналар болып табылады:

- Қазақстандық дәліздердің танымал болмауы, нәтижесінде Қытай мен ЕО арасындағы транзиттік жүктердің негізгі көлемі Қазақстанды айналып өтеді;
- дәліздерді жүйелі басқарудың болмауы және олардың инфрақұрылымдық дамымауы;
- логистикалық сервистің төмен деңгейі;
- Қазақстаннан тыс жерлерде меншікті сыртқы терминал желілерінің болмауы;
- басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;
- экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды жүргізу үшін әкімшілік рәсімдердің жеткіліксіз тиімділігі [7].

Сараптама бағамына сүйенсек, Еуразия құрлығындағы негізгі нарықтар арасындағы сауда көлемі 2020 жылға қарай 1,7 есеге, яғни 700 млрд АҚШ долларынан 1,2 трлн-ға дейін артады деп болжанып отыр. Жалпы Еуропа мен Азия арасында жеткізу мерзімінің қысқалығын қажет ететін тауарларды тасымалдауға сұраныс көбейіп отырған шақта, инфрақұрылым жобаларын жүзеге асыру жүк ағынын жасақтауға серпін береді, сөйтіп трансқұрлықтық көлік дәлізінің жаңа архитектурасы қалыптаспақ, бұл жерде Қазақстан негізгі бағдар, Қытай – Еуропа, Транскаспий бағдары және Солтүстік-Оңтүстік дәлізімен құрлықтық сервис тізбегінде маңызды буын болып қала бермек.

Көлік және логистика саласын сандық жүйеге көшіру транзиттік тасымалдар көлемін ұлғайтуы тиіс. Бұл мәселе «Сандық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасында белгіленген [8].

Расында да, Қазақстан Еуропа мен Азияның арасына қолайлы орналасу арқылы – екі үлкен құрлықты жалғаушы алтын көпір іспетті. Сондықтан бағзы замандардан бері біздің ел аумағымыз үлкен құрлықтардың сауда жолы болғаны мәлім.

Соңғы 20 жылда Еуропа мен Азия арасындағы тауар айналымы күрт өсті. Осыған байланысты, инфрақұрылым қызметіне талап күшейді, бәсекелестік рыногы жаңа көлік дәліздерін кеңейтуге сұранып жатыр. Елбасының Қазақстанды 2016 жылға қарай аймақтағы ірі логистика орталығы ретінде мойындатып, Жібек жолын жаңғырту туралы берген нұсқауы сол сұранысты қанағаттандырылдық тұсқа дәл келген еді. Елбасының сол тапсырмасына орай, 2013 жылдың 11 қаңтарында Премьер-Министрдің № 231 өкімімен бекітілген «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» жобасын жүзеге асыру бойынша кешенді іс-шаралар жоспары жасалды. «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» кешенді жоспары көліктік-логистикалық жүйе, индустрия, инновация, қаржылық құралдар сияқты ұғымдардың басын біріктіретін экономиканың серпінді салаларынан тұрады.

Ауқымы ғаламат жоспарға, көліктік логистиканы дамытуға арналған келесі озық тәсілдер кіреді:

- Көліктегі құжат айналымын автоматтандырудың «Электронды пойыз» жобасы;
- «Достық – Жасыл дәліз» жобасы;
- «Шаттл» жүрдек контейнерлік пойыздар жобасы;
- «Ғаламдық серіктес» жобасы;
- «Қорғас – Шығыс қақпа» көліктік-логистикалық хабы жобасы;
- «Қазақстанның логистикалық картасы» жобасы;
- «Отандық және халықаралық бизнестің қатысуымен ішкі және сыртқы терминалдар желісін құру» жобасы;
- «LPI логистикалық климат деңгейін көтеру» жобасы.

Болашақта, «Қазақстанның Жаңа Жібек жолы» жобасы халықаралық қатынастарды жандандыра түсіп, елдің транзиттік әлеуетін күшейтіп, нығайтады. Траншекаралық ынтымақтастықты кеңейтіп, халықаралық көлік кеңістігіне ықпалдасуды жеделдетеді. Мұнымен бірге, инвестиция тарта отырып, инфрақұрылымды жаңғыртуға оң әсерін тигізеді. Сондықтан қажетті нүктелерді анықтау мақсатында өткен жылы жүргізілген сараптау жұмыстарына жүгінген логистика мамандары, көліктік-логистикалық орталықтар салу тиімді болатын елді мекендерді іріктеді. Ішкі терминалдар желісінің айқын көрінісі түзілді. Атап айтқанда, «Қорғас – Шығыс қақпа» АЭА хабы, Астана, Шымкент, Ақтөбе, Ақтау, Орал, Павлодар, Семей, Петропавл және Қарағанды мен Достық стансасы. Бүгінде жобалардың экономикалық тиімділігі, кездесуі мүмкін тәуекелдер мен әлеуметтік әсері тұрғысынан ықтимал көліктік-логистикалық орталықтарды орналастыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың қаржысы есебінен техникалық-экономикалық негіздемелер жасалып жатыр. Бұл құжаттық жұмыс қазан айында аяқталады. Одан кейін, тоқсан тарау жолдың бойына қан жүгіре бастайды [9].

Зерттеу нәтижелері және оларды талқылау.

Нәтижеге электронды құжат айналымына өту, сондай-ақ, интеллектілі транспорттық жүйені енгізу есебінен қол жеткізу жоспарланған. Ол Қазақстанның өңірлері арасында және халықаралық қатынас аясында сапалы және қауіпсіз жол инфрақұрылымын қамтамасыз ету есебінен авто жүк тасымалының көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Астанада бой көтеріп, іске қосылған «Metro», «Magnum», «Рамстор», т.б. сауда орталықтары осы логистикалық қызмет көрсететін сауда орындарының алғашқы қарлығаштары. Ал Қытай шекарасындағы «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығы еліміздегі логистикалық тізбектер мен іскерлік хабтың ірі орталықтарының бірі болмақ. Яғни Қазақстанның логистикалық хаб жобасындағы «Шығыс қақпасы». «Қорғас» ШЫХО әлемде теңдесі жоқ бірегей жоба болып табылады. Осыған байланысты ниет білдіруші кәсіп иелеріне ыңғайлы жағдай жасалып, болашағы зор шарапатты шаруаларға қаржы салуға барлық мүмкіндік қарастырылған. Мұнда бүгінгі өзінде 10 мыңға жуық адам болып шығыпты. Негізі, «Қорғас» ШЫХО-ны құру екі кезеңнен тұрады. 2005-2010 жылдар аралығындағы дайындық кезеңінде құқықтық-нормативтік база жасақталып, аймақты дайындау және жоспарлау, жобалық-сметалық құжаттаманы әзірлеу, орталықты қамтамасыз ететін инфрақұрылымдарды салуды таразылау тындырылды. 2006-2018 жылдар бойынша инвестициялық кезеңнің тұсауы кесілді. Бұл кезде ортақ іске инвесторлар тартылуда. Ал 2018 жылдан «Қорғас» толыққанды тіршілігін бастайды.

2016 жылы Ақтау портын кеңейту жобасы аяқталған. Ол өз кезегінде Каспий жағалауы елдеріне, Ресейге, одан кейін Еуропаға жол ашатын Қазақстанның «батыс қақпасына» айналады. Бүгінде Ақтау теңіз портын «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ-тың басқаруына беру шаралары да аяқталып келеді. Тиісті заңдарға өзгертулер енгізіліп, Ақтау порты кейін ҚТЖ-ның жарғылық капиталына немесе сенімді басқарылуына берілетіндей «Самұрық-Қазына» қорына тапсырылуда. Сөйтіп, таяу болашақта «Қорғас»

іскерлік және индустриялық-логистикалық хабы арнайы экономикалық аймақты, Жетіген-Қорғас темір жолын, Батыс Еуропа – Батыс Қытай автокөлік жолын, сондай-ақ, әуежай кешенін техникалық байланыстыратындай жүйе құрылуда. Сол кезде Елбасы айтқандай, 2020 жылы еліміз арқылы өтетін транзиттік жүк ағымының көлемі екі есеге, 2050 жылы 10 есеге өсетін болады [10].

Негізі, әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық компания құрудың барлық артықшылықтарын қазіргі кездегі экспорт пен транзиттің көліктік-логистикалық тізбегін сараптай отырып анықтауға болады. Мәселен, сарапшылардың бағамдауына қарағанда, мультимодульды логистикалық оператор, астықтың тоннасына көлік шығынын 184-тен 154 АҚШ долларына дейін, сондай-ақ жеткізіп беру уақытын, атап айтқанда, Солтүстік Қазақстаннан Әмірабад айлағына дейін 25-тен 16 күнге дейін қысқарта алатын көрінеді. Сондай-ақ, жылдамдығы жоғары пойыз Қытайдан Еуропа одағына Қазақстан аумағы арқылы 15 тәулікте жетеді. Ал транссібірлік тасымал мерзімі 18-20 тәулікті құрайды екен.

Үкіметке «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ-пен бірлесе отырып, «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ негізінде әлемдік, трансұлттық деңгейдегі, активтің толық құрамын қамтамасыз ете алатын көліктік-логистикалық компания құруға тапсырма бергені мәлім. Сонымен, ҚТЖ трансұлттық деңгейдегі мультимодульды логистикалық оператор құруда негіз болмақ. Бүгінде негіз болып та жатыр. Ендеше, «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» жобасының негізгі жүзеге асырушысы және келешекте Елбасы сеніміне ие болған алып компанияның білікті мамандары мен еңбеккерлері жаңа жобаға құлшына кірісуде. Экономикамыз қарқынды дамып, ел өрісі кеңейіп келеді. Экономикамыз қарыштап дамыған сайын жүк тасымалы да арта түсуде. Бұрын жүк жөнелтушілер тауарды жеткізуді ғана талап етсе, қазіргі таңда оның сервистік қызмет түрлерін әлемдік стандарттарға жеткізу міндеті қойылып отыр. Осыған орай логистика, іскерлік хаб деген ұғымдардың аясы ұлғайып, шекара асып барады.

Зерттеу қорытындысы. Логистика – тауарды бір есіктен екінші есікке дін аман жеткізіп беру қызметі. Ал іскерлік хабы – шартараптың бәрімен байланысып, мүдделес елдер мен компаниялардың ортақ отауына айнала білу, яғни әлемдегі тауар тасымалдаушылардың қолайлы әрі тиімді айлағын жасау болмақ.

Осынау ғаламат жобаны жүзеге асырып, ертеңгі күні әлем дамуындағы ата-бабаларымыздың маңызды миссиясын абыроймен жалғастыра алатын ұлттық кадрлар елімізде тым аз. Мұнымен қатар, логистика, іскерлік хаб ұғымдары әлі халық санасына толық сіңіп, түсінікті ұғымға айналып үлгерген жоқ. Сондықтан, логист-менеджер мамандар дайындаумен бірге, жаңа ұғымдарды халыққа терең түсіндіріп, оның пайдасын, ұтымды тұстарын кең насихаттаған жөн. Ізгілігі мол бұл іс, ел басшылығының назарынан тыс емес. Мәселен, ҚТЖ-ның Көліктегі технологиялар орталығына өткен жылы Кюне атындағы логистика университетінің Логистика және корпоративтік басқару мекемесінің логистика адъютант-профессоры, басшыларды оқыту бойынша бас директоры Дж. Род Франклин келді. Ол «ҚТЖ» ҰК» АҚ орталық аппаратының 20 менеджер-маманы мен Логистикалық оқу орталығының 5 қызметкеріне әлемдегі логистикалық қызметтер жөнінде дәріс оқыды. Оқу мерзімі 10 күнге жалғасты. Бірақ, 10 күннің бәрінде жалғыз Род Франклин ғана емес, аталған университеттің тағы 2 профессоры да сабақ жүргізді. Олар – аталмыш университеттің бағдарлама деканы, менеджмент бойынша адъютант-профессор, доктор Маттиас Хьюн мен бағдарлама деканы және логистика факультетінің басшысы профессор, доктор Ален Мак Киннон. «Жеткізу тізбегін басқару және логистика менеджменті» тақырыбында жүргізілген дәрістер мамандарымыздың білім-білігін арттырумен қатар, елдегі логистика саласының өркениетті өрлеуіне өз пайдасын тигізеді. Әйткенмен, елімізде әлі де логист-менеджер мамандардың тым аз екенін тағы қайталаймыз. Сондықтан, бүгінгі қазақ баласы, ата-бабаларымыздың Ұлы Жібек жолындағы төл кәсібін жаңғыртып, қайта игеріп, ұршықтай иіріп алып кетуі үшін көп ізденіп, мол тәжірибені жедел жинауына тура келіп тұр десек, Алаш баласын орынсыз

асықтырғанымыз емес. Ата-бабаларымыздың төл кәсібі деуіміздің себебі, Президент жанындағы Шетел инвесторлары кеңесінің 25-ші отырысында Елбасы «Жаңа Жібек жолы»: Қазақстан өзінің байырғы тарихи рөлін қалпына келтіріп, Орталық Азия аймағының іскерлік транзиттік хабы болуға тиіс. Еуропа мен Азияның арасындағы өзіндік көпір болуға лайықты. Бұл Қазақстанның халықаралық деңгейдегі көліктік-логистикалық, қаржылық-іскерлік, инновациялық-технологиялық және туристік маңызды көліктік дәлізі болып құрылады», деген болатын. Осындағы «Қазақстан өзінің байырғы тарихи рөлін қалпына келтіріп» деген сөздер, қазіргі ел әлеуетін арттыру ісіндегі жаңа қызмет болып табылатын көліктік-логистика мен іскерлік хаб ата-бабаларымыздың ежелдегі кәсібінің жаңарған түрі екеніне меңзейді. Елбасының арман-тілегі орындалса, 2020 жылдары Қазақстанның транзиттік жүк тасымалдау әлеуетін жылына 50 миллион тоннаға дейін көтеруге болады. Мұны өз мамандарымызбен бірге шетелдердің осы саладағы білгірлері де айтып жүр [10].

Логистика мен транзиттік жетістіктің бірі ретінде Қытай – Еуропа одағы бағытында жіберілген жоғары жылдамдықты контейнерлік пойыздарды атасақ болады. Мұндай қозғалыстың ашылуынан бөлек, Қазақстан арқылы транзиттік жүктерді жөнелту және бірлескен логистикалық өнімдер жасау бойынша Азия – Тынық мұхиты аймағы елдері жүк жөнелтушілермен әріптестік келісімдерге отырғанымызды айтқан дұрыс. Аталған логистикалық жоба бойынша жүк жөнелтулер трансқазақстандық бағдарлардың бәсекеге қабілеттігін айғақтап, бұл бағыттар бойынша қосымша жүк ағындарын тартуға болатынын аңғартты. Осыған байланысты, өткен жылы Қытайдың Ухан – Чехияның Пардубице бағыты бойынша 50 контейнерден тұратын қанатқақты пойыз сапарға аттанып, 14,7 тәулікте 10569 шақырым жол жүріп өтті. Алдын ала кедендік ақпараттандыру алғышарты болған «Электронды пойыз» жобасы аясында контейнерлік құрам бір жарым сағаттың ішінде рәсімделіп үлгерді. 18 желтоқсанда Қытайдың Ченду және Польшаның Лодз қатынасында «CHENG DUXING GRAPHICSCO. LTD» компаниясының өнімі салынған сынақтық контейнерлік пойызы (41FEU) ұйымдастырылды. Онда кедендік бақылау 1,2 сағатты, жылжымалы құраммен қамтамасыз ету және Достық стансасында жүкті қайта тиеу жалпы алғанда 11,5 сағатты, 9559 шақырымға созылған бағдардағы жалпы жылдамдық 14,8 тәулікті, Қазақстан бойынша 4,2 тәулікті құраған. Бүгінде тәжірибе жүзінде болжамдалған қосымша транзиттік тасымал көлемі нақты өмірде мүмкін екеніне, барлық қатысушылар бірлесе жұмылса, трансқазақстандық бағдарлар ҚХР мен АТМАН аумағындағы клиенттердің қызығушылығын оятатынына қазақ мамандарының көзі жетті. Сонымен қатар, бірнеше қытайлық компаниялар жүктерін Қазақстан арқылы өткізуге ықылас білдіргенін айтқан жөн, дейді логистика мамандары. Қазіргі басты мәселе – Біртұтас логистикалық оператор құру, яғни мультимодальды және аралас тасымал түрлеріне қызмет көрсететін жан-жақты инфрақұрылым құру болып табылады. Жүктелген маңызды қадамның бірі «Қазақстан Жаңа Жібек жолы» жобасы бойынша ел Үкіметінің кешенді іс-шаралар жоспарын жүзеге асыру екені анық, және де «Қазақстан-2050» Стратегиясына сәйкес, «инфрақұрылымдық орталықтар» құруға күш салатын инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасын мүлтіксіз орындау. Трансқазақстандық бағдарларда жүк ағынын көбейтіп, ішкі және сыртқы терминалдық-агенттік желіні дамыту, экспорттық және транзиттік әлеуетті өркендетуде Бүкіләлемдік банктің «LPI» логистика тиімділігін бағалау индексында Қазақстанды жоғары дәрежеге көтеру де көздеген меженің бірі болып тұр.

Әдебиет

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86. <http://online.zakon.kz>.
2. Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы Қазақстан

Республикасы Президентінің 2013 жылғы 13 қаңтардағы № 725 жарлығымен бекітілген, Астана, 2013 ж.

3. Кородюк И.С. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики: Монография / И.С. Кородюк, С.А. Кархова. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. – 335 с.

4. Титюхин Н., Овчаренко Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана // ЛОГИНФО. – 2008. – №9. loginfo.ru/archive/service.cia.

5. Изтелеуова М.С. и др. Логистическая инфраструктура транспортных систем. Учебник. – Алматы: КазАТК, 2012.

6. Троицкая Н. А., Чубуков А. Б. Единая транспортная система. – М.: Академия, 2012.

7. Изтелеуова М.С., Блинцов С.М., Иманбекова М.А. Проблемы логистической цепи поставок грузов. Учебное пособие. – Алматы, 2010.

8. Изтелеуова М.С. Транспортная логистика. Учебник. – Алматы: Ассоциация высших учебных заведений РК, 2011.

9. Никитина Э.И. Международная логистика: учебное пособие / Э.И. Никитина. – Минск: МИТСО, 2018. – 331 с.

10. Сергеев В.И. Логистика снабжения: учебник для бакалавриата и магистратуры / В.И. Сергеев, И.П. Эльяшевич. – Москва: Юрайт, 2014. – 522 с.

11. Складская и транспортная логистика в цепях поставок: для бакалавров и специалистов / О.Б. Маликов. – Санкт-Петербург: Питер Пресс, 2017. – 397 с.

12. Степанов В.И. Логистика: учебник для бакалавров. – Москва: Проспект, 2015. – 487 с.

References

1. Transport strategy of the Republic of Kazakhstan until 2015. Approved by the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated April 11, 2006 No. 86. <http://online.zakon.kz>.

2. Kazakhstan Republikasy kolik zhuyesinin infrakurylymyn damytudyn zhane ykpaldastyrudyn 2020 zhylga deyingi memleketik bagdarlamasy Kazakhstan Republikasy Presidentin 2013 zhylgy 13 kanthardagi No. 725 zharlygyymen bekitilgen, Astana, 2013 zh.

3. Korodyuk I.S. Regional transport and logistics systems: questions of theory and practice: Monograph / I.S. Korodyuk, S.A. Karkhova. – Irkutsk: BSUEP Publishing House, 2008. – 335 p.

4. Tityukhin N., Ovcharenko N. Model of transport and logistics system of Kazakhstan // LOGINFO. – 2008. – No. 9. loginfo.ru/archive/service.cia

5. Izteleuova M.S. et al. Logistics infrastructure of transport systems. Textbook. – Almaty: KazATK, 2012.

6. Troitskaya N.A., Chubukov A.B. Unified transport system. – M.: Akademiya, 2012.

7. Izteleuova M.S., Blintsov S.M., Imanbekova M.A. Problems of the logistics supply chain of cargo. Training manual. – Almaty, 2010.

8. Izteleuova M.S. Transport logistics. Textbook. – Almaty: Association of Higher Educational Institutions of the Republic of Kazakhstan, 2011.

9. Nikitina E.I. International logistics: a textbook / E.I. Nikitina. – Minsk: MITSO, 2018 – 331 p.

10. Sergeev V.I. Logistics of supply: textbook for undergraduate and graduate studies / V.I. Sergeev, I.P. Elyashevich. – Moscow: Yurayt, 2014. – 522 p.

11. Warehouse and transport logistics in supply chains: for bachelors and specialists / O.B. Malikov. – St. Petersburg: Peter Press, 2017. – 397 p.

12. Stepanov V.I. Logistika: textbook for bachelors. – Moscow: Prospekt, 2015. – 487 p.

ЕСКОЖАНОВА Н.Г. – ассистент-преподаватель (г. Алматы, Академия логистики и транспорта)

ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Аннотация

Казахстан – одно из самых динамично развивающихся государств в мире в транспортно-логистической сфере. В Республике Казахстан широко развиваются направления деятельности компании, оказывающие полный спектр транспортно-логистических услуг. Транспортная логистика имеет большое значение в развитии экономики Казахстана, планируются транзитные и экспортные проекты, реализуемые компаниями в развитии потенциала страны. В Казахстане транспортная логистика развивается во всех сферах транспорта. Услуги логистики в перевозке грузов выполняется с высокой надежностью и безопасностью при минимальных затратах времени на перевозку, погрузочно-разгрузочные работы в короткие сроки. Целью работы является рассмотрение направлений развития и развития транспортной логистики.

Ключевые слова: транспорт, развитие, логистика, транспортные коридоры, проект, порт, контейнер, рынок, маршрут, программа, государство, инфраструктура, терминал.

ESKOZHANOVA N.G. – assistant - teacher (Almaty, Academy of logistics and transport)

DYNAMICS OF TRANSPORT AND LOGISTICS DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract

Kazakhstan is one of the most dynamically developing countries in the world in the transport and logistics sector. In the Republic of Kazakhstan, the company's activities are widely developing, providing a full range of transport and logistics services. Transport logistics is of great importance in the development of the economy of Kazakhstan, transit and export projects are planned, implemented by companies in the development of the country's potential. In Kazakhstan, transport and logistics is developing in all areas of transport. Logistics services in the transportation of goods are performed with high reliability and safety with minimal time spent on transportation, loading and unloading operations in a short time.

Keywords: transport, development, logistics, transport corridors, project, port, container, market, route, program, state, infrastructure, terminal.

УДК 661.631.002.68(574)

АСМАТУЛАЕВ Б.А. – д.т.н., профессор, Академический советник НИА РК (г. Алматы, ТОО «НИИПК Каздоринновация»)

СУРАШОВ Н.Т. – д.т.н., профессор, академик КазНАЕН (г. Алматы, Казахский университет путей сообщения)