

Ө.С. Ақашева<sup>1</sup>, Қ.Б. Зұлпыхаров<sup>1а</sup>, Г.Т. Алимбекова<sup>1</sup>  
<sup>1</sup>Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университеті, Алматы қ., Қазақстан  
<sup>а</sup>kanat.zulpykharov@gmail.com

### ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚАЗІРГІ КӨЛІКТІК ЛОГИСТИКАЛЫҚ ДАМУ БАҒЫТТАРЫ

**Андатпа.** 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 құрастырылды. 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 бағыттарын анықталды.

**Аннотация.** С целью развития транспортных возможностей республики сформировано 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 «Западная Европа- Западный Китай» транзитный коридор сокращает расстояние между ними в 3,5 раза. На основе собранного материала составлено 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.

**Abstract.** To develop transport possibilities of the Republic of Kazakhstan a competitive transport infrastructure is formed. Highly qualified motorways, network of railways, petrol stations, customs stations with modern equipment and etc. Infrastructure provides an uninterrupted supply of Chinese Republic goods to European countries 'Western Europe – Western China'. A transit Corridor reduces the distance between them into 3.5 times. On the basis of collected materials a card diagram of 'Western Europe – Western China' international transit Corridor is composed. Modern purpose of Kazakhstan is using geoeconomic and



Материалы XII Международной научно-практической конференции КазАТҚ им. М. Тынышпаева на тему: «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика» (3-4 апреля 2017 г.), том 1

geopolitical situation in the world to link distanty located areas effectively used to determine the geographical position of perspective directions of transit potential development.

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

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

**Keywords:** transit road, transport logistics, infrastructure, motorways, transit corridor, investment, geopolitics, projects, transport communication, transit.

«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 келісімшарттарға 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 қасыр 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 банкітері инвестиция бөлді.

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-Ырғыз-Арал-Қызылорда-Шымкент-Тараз-Қордай-Алматы-Қорғас-Үрімші-Ляньжоу-Чженчжоу-Ляньюньган. Яғни Петербор мен Ляньюньган арасындағы бағыт негізінен Ұлы Жібек жолы маршрутына сәйкес келеді. Ол Қазақстан бойынша бес облыстың үстімен жүреді. Барлығы 2452 шақырым жол қайта жанартуға 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).

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.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық автомагистральдің техникалық-экономикалық жобасы бойынша енді 7-8 жылда жолдың жүк көліктерін өткізу көлемі 2,5

Материалы XII Международной научно-практической конференции КазАТК им. М. Тынышпаева на тему: «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика» (3-4 апреля 2017 г.), том 1

есе ұлғаятын болмақ. 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 болатын көрінеді. 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 құрадалармен жабдықталған кеден бекеттері, тағы басқа да инфрақұрылымдар қытай тауарларын Еуропа елдеріне кідіріссіз жеткізуді қамтамасыз етеді.



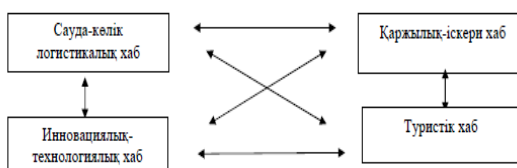
1 сурет – Халықаралық транзитті дәліз «Батыс Еуропа – Батыс Қытай»

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 Польшаға, Германия мен Францияға жеткізіледі. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік дәлізі екі ортаны үш жарым есеге қысқартады екен [2].

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 кешенінің 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 өзінің көпір болуы тиіс... Бұл Қазақстанның негізгі көлік дәліздеріне сауда-логистикалық, қаржы-іскери, инновациялық-технологиялық және туристік – халықаралық деңгейдегі бірінші хаб кешенін құру», деп жобаны іске асыру басталғанын хабарлады.

Материалы XII Международной научно-практической конференции КазАТК им. М. Тынышпаева на тему: «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика» (3-4 апреля 2017 г.), том 1



1-сызба - «Қазақстан - Жаңа Ұлы Жібек жолы» мегажобасының басты ерекшеліктерінің байланысы

«Жібек жолы» жаңа жобасының бәсекеге қабілеттілік артықшылығы «ЭС» - 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 кезі болуы тиіс.

«Қазақстан Темір жолы» ұлттық компаниясы қорында әлемдік деңгейдегі мультимодальді көлік-логистикалық компаниясы құрылды.

Сондай-ақ осы жылы «Жезқазған-Бейнеу» және «Арқалық-Шұбаркөл» жаңа темір жол желілерін салу бойынша ауқымды жобаларды іске асыру басталды. Бұлар және бытырғы жылы аяқталған жобалар Азиядан Еуропаға жүк көлемінің артуына мүмкіндік береді.

«Жаңа Жібек жолы» шеңберінде «Қорғас» халықаралық шекара ынтымақтастығы орталығын құру сияқты жобалар маңызды болады. Бұл Қазақстанның «Шығыс қақпалары».

Қазақстанның батысында «Ақтау» теңіз портын кеңейту және Ақтөбе қаласында логистикалық орталықты салу бойынша жобалар іске асырылады. Олар Каспий маңы өңірі, Ресей және одан әрі Еуропаға шығумен республиканың «Батыс қақпалары» болады. «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» трансқұрлықтық дәлізі тез салынууда.

Бұл жоба 2015 жылға қарай аяқталады және жүкті Қытайдан Еуропаға теңіз көлігімен салыстырғанда, автокөлікпен 3,5 есеге дейін жеткізу мерзімдерін қысқартуға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, елбасы 2014 жылы «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясатын жариялады. Бұл ауқымды Жолдау, өйткені, онда ете үлкен жоспарлар белгіленіп, халыққа мемлекет тарапынан зор көмектер жасалмақ. Бюджеттен, Ұлттық қордан, шетелдік инвестициялардан экономиканы дамытуға, жол салуға, халықтың әлжуаз тобына, шағын және орта бизнесті қолдауға қомақты қаражат тартылмақшы. Барлығы 24 млрд доллар жұмсалды. Тарихи Жолдау, өйткені, Елбасы геосаяси жағдайға нақты баға берді, еліміздің жақын келешектегі даму бағытын айқындады. Осылайша, ел басшылығының Қазақстан тағдырына қатысты саяси жауапкершілікті алуға дайын екенін көрсетті.

«Нұрлы жол-болашаққа бастар жол», - деп аталған жолдауда елбасы келіктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту керектігін ерекше айтып өтті. Ол макроөңірлерді хабтар қағидаты бойынша қалыптастыру аясында жүзеге асырылатын болады. Оның үстіне, инфрақұрылымдық қаңқа Астанамен және макроөңірлерді магистралды автомобиль, теміржол және әуе жолдарымен шұғыла қағидаты бойынша өзара байланыстырады. Бірінші кезекте, негізгі автожолдар жобасын жүзеге 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 құруды жалғастыру қажет. Батыс бағытта Каспий порты арқылы экспорттық әлеуетті арттыруға Құрық портынан ауқымды паромдық еткелі және

Материалы XII Международной научно-практической конференции КазАТК им. М. Тынышпаева на тему: «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика» (3-4 апреля 2017 г.), том 1

Боржақты – Ерсай теміржол желісі ықпал ететін болады. Үкіметке Қытайдың, Иранның, Ресей мен ЕО елдерінің «дұрғақ» және теңіз порттарында терминалдық қуаттар салу немесе жалға алу мәселесін ойластыруды тапсырды [3].

Қазақстанның логистикалық жүйесін дамыту, республиканың көліктік – логистикалық орталықтарын дамыту, көліктік логистикалық қызметтегі келісім шарт жасау мәселелері талқыланды. «Қорғас-Шығыс қақпасы» АЭА дамыту, Достық станциясында көліктік логистикалық қызметті «бір терезе» әдісі негізінде ұйымдастыру жайлары қаралды. Сонымен бірге ҚР Көлік және коммуникациялар министрлігі мен Қазақстанның «KAZLOGISTICS» көлік Одағының бірлескен 2015-2016 жылдарға арналған көлік логистикасын дамыту Жоспарының орындалу барысы қаралған. «Жаңа Жібек Жолы» 2-ші Халықаралық көліктік –логистикалық бизнес форумы мен Қазақстанның «KAZLOGISTICS» көлік Одағының бірінші съезіне дайындық барысы талқыланып, мұнда «КТЖ» ҰК» АҚ құрылымдарындағы темір жолмен тасымалдау, порттық инфрақұрылым және теңіз тасымалы, терминалдық желі мен автотасымалдау мультимодальдық операторлық қызмет жасақталуда.

Көліктік логистикалық нысандарды басқаруға халықаралық операторлар Dubai Port World Ақтау портын басқарса, «Қорғас- Шығыс қақпасы» АЭА» АҚ басқаруға Swissport әуежайлар холдингін басқаруға тартылатын сыңайлы [4].

Қазақстан 2012 жылы LPI Әлемдік банкісінің логистикалық индексында 86 орынға тұрғады. Бұл салада жетістікке жету үшін мемлекет пен бизнес кеден қызметін, инфрақұрылым сапасын, халықаралық тасымалдауды ұйымдастыру тиімділігін көтеру, жеткізу мерзімін сақтау жайлары қарастырылады.

«Қорғас- Шығыс қақпасы» АЭА тұсаукесер рәсімінде арнайы экономикалық аймақтың барлық қырларын көрсетті. Оның ішінде Батыс пен Шығыстың аралығында географиялық жайлы орналасуы, көлік аймағының бөлінбес бөлшегі құрғақ жүктер порты, «бір терезе» тәртібі, салықтық және кедендік жеңілдіктер мен преференциалар, Қазақстанның мемлекеттік тұрғыда инфрақұрылымды дамытуға қолдау көрсетуі [4].

«Қорғас- Шығыс қақпасы» АЭА жұмысын тиімді ұйымдастыру үшін бірқатар жобаларды қарайтын жұмыс тобын құру ұсынысы түсті. Оның ішінде темір жол мен автокөлік құралдары өкілдерінің кеден, шекаралық қызметкерлермен өзара бірлесе жұмыс жасауын үйлестіру, құрылым инфрақұрылымы, аумақты бөлу, инвесторларды қызықтыратын модельдерді таңдау, ол арқылы бизнес қауымдастығы мен мемлекеттік құрылымдардың өзара ұзақ мерзімді «ойын тәртібін» қалыптастырып, Қытай шекарасында логистикалық хаб жасауға қол жеткізу.

Көліктік-логистикадағы бір қатар мәселелер: «Мультимодальдық және транзиттік тасымалдау туралы» ҚР заңының жобасын жасау, барлық жобаларды жедел шешуді жүзеге асыру мақсатында «Қорғас- Шығыс қақпасы» АЭА жұмыс тобын жасақтау, жоғарыдағы көліктік логистика тұрғысындағы айтылған жайларды және ұсыныстарды Қазақстанның «KAZLOGISTICS» көлік Одағы Президиумы қарауына шығарып, одан кейін ҚР ККМ мен ҚР Үкіметінің қарауына жіберу [6].

Тәуелсіз егеменді 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 бағыттарын анықтау.

#### ӘДЕБИЕТТЕР

1. Евгений Хон, ҚР Президенті жанындағы Қазақстандық стратегиялық зерттеулер институтының ғылыми қызметкері, «Қазақстан Республикасының көліктік әлеуеті»
2. Джумашев Е.Е. IX «ТрансЕуразия-2014» халықаралық конференциясы, «Қазақстан – Жаңа Жібек Жолы» баяндамасы.



Материалы XII Международной научно-практической конференции КазАТК им. М. Тынышпаева на тему: «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика» (3-4 апреля 2017 г.), том 1

3. КР Президенті Н.Назарбаевтың «Нұрлы жол — болашаққа бастар жол» Жолдауы, Егемен Қазақстан, 2014
4. Основы логистики: Учебное пособие / Под ред. Л. Б. Миротина и В.И. Сергеева. М.: Инфра-М, 2009.
5. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ: ДАНА, 2010.
6. Қазақстанның «KAZLOGISTICS» Келік одағы баспасөз қызметі
7. [www.el.kz](http://www.el.kz) ғаламтор желісі
8. <http://www.kazlogistics.kz/kz/> ғаламтор желісі

УДК 347.4(63)

Д.К. Умирзакова<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Алматы Менеджмент Университеті, г. Алматы, Қазақстан, [logisticsuper@gmail.com](mailto:logisticsuper@gmail.com)

#### УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ПРОЦЕССОВ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

**Аннотация.** Эффективность перевозочных процессов в цепях поставок определяется участниками использующие технологии на всех стадиях продвижения материального потока. Проектирование технологий перевозочных процессов и общая схема перевозки грузов позволят применить единые подходы к управлению материальными потоками в транспортной сфере.

**Андатпа.** Жеткізу тізбегіндегі тасымалдау процестерін тиімділігін материалдық ағымының ігерілету барлық кезеңдерінде технологиясын пайдаланып қатысушылар анықталады. Келік технологиясын жобалау және жалпы қазақстан бойынша жүк тасымалдары схемасы келік материалдық ағындарын басқару үшін бірыңғай тәсілді қолдануға мүмкіндік береді.

**Abstract.** The efficiency of transportation processes in supply chains is determined by the participants using technologies at all stages of material flow promotion. The design of transport process technologies and the general scheme of cargo transportation will allow us to apply uniform approaches to the management of material flows in transportation.

**Ключевые слова:** Материальный поток, перевозочный процесс, технологии перевозок, проектирование, схемы перевозок, цепь поставок

**Түйінді сөздер:** Материалдық ағыны, тасымалдау процесі, тасымалдау технологиясы, жобалау, келік схемалары, жеткізу тізбегі

**Keywords:** material flow, transportation process, transportation technologies, design, transportation schemes, supply chain.

Увеличение процессов товародвижения вследствие развития международного обмена, требуют системной интеграции участников цепи поставок в организации и управлении движением материальных потоков от поставщиков до конечных потребителей. Материальный поток, подвергается преобразованию каждым участником, связанные с хранением, транспортировкой, упаковкой, сортировкой и другими операциями, которые преобразовывают материальный поток. При этом каждый участник использует свои подходы к преобразованию материального потока, и как следствие падает эффективность функционирования цепи поставок выраженная в увеличении времени прохождения материального потока, высоких логистических затратах и снижении качества транспортируемых материальных ресурсов [1, с. 265].

Рассмотрим структуру формирования технологий перевозочных процессов в цепях поставок. Структура перевозочного процесса составляет совокупность организационных и