

ӘЛ-ФАРАБИ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ  
КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АЛЬ-ФАРАБИ  
AL-FARABI KAZAKH NATIONAL UNIVERSITY



ЕУРАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ИНТЕГРАЦИЯ БОЛАШАҒЫ  
ҚАЗАҚСТАН ТҰРАҚТЫ ДАМУЫНЫҢ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ атты  
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция

## **МАТЕРИАЛДАРЫ**

*25-26 қараша 2015 жыл*

## **МАТЕРИАЛЫ**

международной научно-практической конференции  
**ПЕРСПЕКТИВЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ КАК ФАКТОР  
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНА**

*25-26 ноября 2015 года*

## **MATERIALS**

of international scientific and practical conference  
**PROSPECTS FOR EURASIAN ECONOMIC INTEGRATION  
AS A FACTOR OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT  
OF KAZAKHSTAN**

*25-26 November 2015*

Алматы 2015

Соглашение о ТПП, чтобы самим, не допуская остальных стран, через свои крупнейшие ТНК «управлять всеми торгово-экономическими процессами на нашей планете». К купле-продаже здесь намерены не допускать «никакие неамериканские товары. А европейские товары в Америку намерены допускать с жесткими ограничениями, когда возможно и то, «что ЕС просто прекратит существование как суверенная территория». Ему «не дадут свободно торговать... с Россией. А что тогда делать европейцам?» Им приходится думать, «пока соглашение о трансатлантическом партнерстве с США не подписали». Иначе постепенно во всем мире «контроль над товарными потоками будет находиться в руках у одной страны» – США. А она им «не намерена позволить жить самостоятельно, без внешнего жесткого присмотра» самих США. // ДН, 06.11.2015, с.5

Как при запланированных в США такой «свободной торговле» окажутся «перспективы евразийской экономической интеграции» и сможет ли это вести к устойчивому развитию РК? Может быть, компетентные из ученых развитых стран мира, возможно-США разьяснят кое-что для включения обоснованных предложений в рекомендации настоящей научно-практической конференции о перспективах Евразийской экономической интеграции, как фактора устойчивого развития Казахстана.

По экономической интеграции еще нет обоснованной четко ее меры по различным товарам и сырьевым ресурсам даже по экспорту пшеницы. А в свободное плавание запускают цены на хлебулочные изделия массового потребления для населения. Может ли такое допускать наше молодое государство, если на фоне проявления кризисных ситуации на мировой арене, по гениальному Пушкинскому изречению, «не надо золота ему, когда простой продукт имеет». Это созвучно с гениальным изречением казахского народа о том, что человеку богатство не дороже чести, а честь дороже ему чем жизнь. Как тут быть со свободной ценой на хлеб для розничной продажи населению в богатейшей житнице Евразии и на мировой арене?

Затронуты ключевые проблемы, раскрыты в первом приближении к более глубокой их разработке, возможно, совместными усилиями тех, кто желает сотрудничать и с нами, возможно по платным заказам. Суждения по некоторым вопросам могут быть уточнены.

## ҚАЗАҚСТАН ЭКОНОМИКАСЫНЫҢ ДАМУЫНДАҒЫ КӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ МӘНІ МЕН ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Шеденов Ө.Қ., Асқаров Ғ.А.

<sup>1</sup>э.ғ.д., профессор

<sup>2</sup>Phd докторанты Әл-Фараби атындағы Қазақстан Ұлттық Университеті

**Аннотация.** Географическое расположение Казахстана в центральной части континента Евразия, определяет огромный потенциал в транзитной перевозке. Одним из приоритетных задач государства вхождение в число 30 развитых стран и основное влияние стимулирование экономического развития – развития логистики. Важной частью логистических операции является использование разных видов транспорта. При использовании данных логистических операции транспортные расходы составляет 50 процентов от всех затрат. В статье рассматривается потенциал транспортной логистики и решение проблем в данной сфере.

**Abstract.** The geographical location of Kazakhstan in the central part of the Eurasian continent, identifies huge potential in transit. One of the priority tasks of the state are entering the top 30 developed countries and major influence to promote economic development – development of logistics. Important part of the logistics operation is the use of different types of transport. When using these logistics operations fare is 50 percent of the total cost. The article examines the potential of the transport logistics and solutions to problems in this area.

Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың «Нұрлы жол-болашаққа бастар жол» және «Қазақстан-2050» Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» Жолдауында Қазақстан халқына қойылған ең басты мақсаты бәсекеге қабілетті 30 дамыған елдің қатарына кіру. Осы мақсатқа жету үшін басты міндеттердің бірі транзиттік тасымалдауды 2020 жылға дейін екі есеге арттыру, ал 2050 жылға дейін он есе арттыру болды.

Қазақстан елінің Еуразия құрлығының ортасында географиялық орналасуы транзиттік тасымалдаулар аясында оның жоғары әлеуетін анықтайды. Қазір Республиканың көлік магистралының ұзындығы 106 мың шақырымды құрайды, оның 14,2 мың шақырымы – магистралды темір жолдар, 87,4 мың шақырымы – қатты төсемді жалпы қолданыстағы автокөлік магистралдары, 4 мың шақырымы су көлігі жолдары құрайды.

Елдің экономикалық дамуын ынталандырудағы негізгі ықпал логистиканы дамыту. Заманауи жағдайларда, елдің индустриялық-инновациялық дамуы үшін логистиканың маңызы зор, ал кейбір жағдайларда шешуші рөл білдіреді. Логистиканы пайдаланғандағы экономикалық әсер жиынтығы,

логистикалық ұйымдастырылған жүйелердің интегративті қасиеттерінің пайда болуымен анықталады, яғни жалпы жүйеге тән, бірақ оның элементтеріне жеке-жеке тән емес қасиеттер.

Логистикалық жүйелердің интегративті қасиеттері бұл жүйелердің «логистиканың алты ережесі» деп аталатын соңғы мақсатты жүзеге асыру қабілеттілігін білдіреді. Логистиканың алты ережесі: жүк – керекті тауар; сапа – қажетті сапада; саны – қажетті көлемде; уақыт – қажетті уақытта жеткізілуі тиіс; орын – керекті орынға; шығындар – минималды шығындармен.

Егер осы алты шарт орындалса, яғни қажетті тауар қажетті көлемде қажетті сапада керекті уақытта керекті жерде минималды шығындармен жеткізілген болса, онда логистикалық іс-әрекеттің мақсаты жүзеге асырылды деп санауға болады.

Материалдық ағындарды бастапқы шикізат күйінен соңғы дайын тауарларды тұтынуға дейінгі жылжу жолындағы логистикалық операциялардың маңызды бөлігін әр түрлі көлік құралдарын қолдану арқылы жүзеге асады. Осы операцияларды қолдану кезінде логистикаға кеткен жалпы шығынның 50 пайызын транспорттық шығындар құрайды.

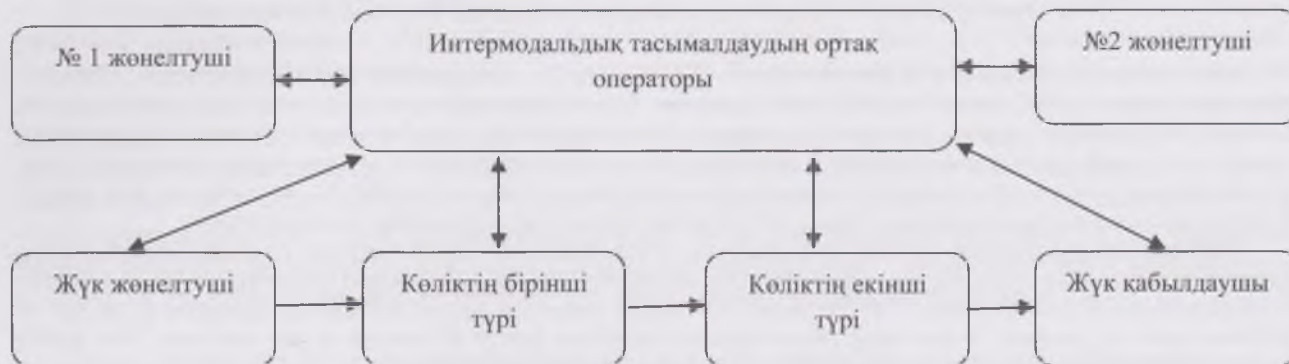
Көліктік логистика – көлік жүйесін оңтайландыру, көлік құралдарының түрі мен үлгілерін таңдау туралы ғылым; жеткізу маршрутының әр түрлі жолдарын анықтау, көлік-қоймалық үдерістің технологиялық бірлігін қамтамасыз ету; кез келген логистикалық жүйелердің негізгі аралық буыны.

Тасымалдау – жеткізулер тізбегіндегі нақты бір технология бойынша көлік құралымен өнімді орын алмастырумен байланысты және экспедициялау, жүкті қайта өңдеу, орау, жүкке құқықтары мен меншігін беру, тәуекелдерді ақтандыр, кедендік амалдар мен т.б. қоса алғанда логистикалық амалдар мен қызметтерден құралған, басты логистикалық қызметтердің бірі.

Тасымалдау – тұрғындар мен жүктерді таситын материалды өндіріс саласы. Қоғамдық өндіріс құрылымында тасымалдау материалдық қызмет өндіру саласына жатады.

Материалдық ағымды шикізаттың алғашқы көзінен бастап соңғы тұтынушыға дейінгі тасымалдау жолында орындалатын логистикалық операциялардың көп бөлігі түрлі көлік құралдарын қолдану арқылы жүргізіледі. Бұл операцияларды орындауға кететін шығындар логистикаға кететін жалпы шығындардың 50 пайызға дейінгі шамасын құрайды.

Көлік өндірістік және сауда үдерістеріне қатысады. Сондықтан да көлік құраушысы логистиканың көптеген мәселелерін шешеді. Сонымен қатар логистиканың өз бетінше қызмет ететін тасымалдау саласы да бар, ондағы қатысушылар арасындағы көп аспектілі үйлесімділік материалдық ағым қозғалысының өндірістік-қойма учаскелерімен тікелей байланыссыз қарастырылады. Тасымалдау логистикасының міндеттеріне логистикалық жүйелері қатысушылары арасындағы байланысты қамтамасыз ету болып табылады. Мұндай мәселелерді шешу өзектілігі тасымалдау жұмысы үлкен, өз бетінше жүретін алапқа айналғанда туады.



1-сурет – Көліктің бірнеше түрін қолданғандағы тасымалдауды логистикалық ұйымдастыру.

1-суретте бейнелеген аралас тасымалды ұйымдастыру бұдан ерекше болап табылады. Ішкі тасымалдау үрдісінің жалғыз операторының болуы ішкі материалды ағымды жобалауға берілген параметрлерге жетуге мүмкіндік тудырады.

Жүк алушыға шығудағы материалдық ағым көрсеткіштері басқарыла алады және оның алдын ала берілген мәні болады.

Аралас тасымалдауды ұйымдастырудың дәстүрлі және логистикалық тәсілдердің салыстырмалы сипаты 1-кестеде келтірілген

Логистиканың тасымалдауда өндіріс немесе сауда үрдісіндегідей қолданылуы контрагенттерді бәсекелестер тарапынан тасымалдау үрдісінде бір-бірін толықтыратын әріптестерге айналдырады.

Логистика – бұл, бірыңғай техника, технология, экономика және жоспарлау. Сәйкесінше, тасымалдау логистикасының мәселелеріне тасымалдау үрдісінің қатысушыларының техникалық

және технологиялық үйлесуін қамтамасыз ету, олардың экономикалық мүдделерінің сәйкестігін қамтамасыздандыру, сондай-ақ жоспарлаудың бірыңғай жүйелерін қолдану жатады. Осы мәселерді қысқаша сипаттайық.

Тасымалдау кешеніндегі техникалық үйлесімділік көлік құралдар параметрлерінің жекелеген түрлері ішінде, сондай-ақ тұраралық қиылыста үйлесуін білдіреді. Бұл үйлесімділік ауыспалы тасымалдарды қолдануға, контейнерлермен, жүк пакеттерімен жұмыс істеуге мүмкіндік туғызады.

Техникалық үйлесімділік тасымалдаудың бірыңғай технологиясындағы тікелей тасымалды қолдануды ұйғарады.

Экономикалық үйлесімділік – бұл нарық конъюктурасын зерттеудің және тарифтік жүйені құрудың жалпы әдістемесі.

2-кесте – Аралас тасымал мен интермодальдық тасымалдың салыстырмалы сипаты [2]

Аралас тасымал	Интермодальдық тасымал
Екі немесе одан да көп көлік түрлері	Екі немесе оданда көп көлік түрлері
Тасымалдау үрдісінің жалғыз операторының болмауы	Тасымалдау үрдісінің жалғыз операторының болуы
Бірнеше көлік құжаттары	Жалғыз көлік құжаты
Бірыңғай фрахт тарифтік қойылымының болмауы	Бірыңғай фрахт тарифтік қойылымының болуы
Қатысушылардың өзара әрекетінің реттелген схемасы	Қатысушылардың өзара әрекетінің орталықтан реттелген схемасы
Жүкке деген бөлінген және нәтижесінде азайған жауапкершілік	Жүкке деген бірыңғай және нәтижесінде жоғарылаған жауапкершілік
Нәтижесі: «логистиканың алты ережесінің» орындалуының аз ықтималдығы	Нәтижесі: «логистиканың алты ережесінің» орындалуының жоғары ықтималдығы

Бірлесіп жоспарлау кестенің бірыңғай жоспарларын жасап, оны қолдануды білдіреді.

Тасымалдау логистикасының міндеттеріне мыналар жатады:

- көлік жүйесін құру, соның ішінде көлік коридорларын және көлік тізбектерін құру (көлік коридоры – бұл ұлттық немесе халықаралық көлік жүйесінің бір бөлігі, ол жеке географиялық аудандар арасындағы жүк тасымалдарын қамтамасыз етеді. Оған: қозғалмалы көлік құралдары және осы бағытта жұмыс істейтін барлық көлік түрлері мен стационарлық құрылғылары, сондай-ақ осы тасымалды жүргізудің барлық құқықтық шараларының жиыны. Көлік тізбегі – көліктің бір немесе бірнеше түрін қолдана отырып, белгілі бір уақыт мерзіміндегі жүкті белгілі бір қашықтыққа тасымалдау сатылары. Барлық осы уақытта жүктер өзгеріссіз қалады);

- тасымалдау-қоймалау үрдісінің технологиялық бірлігін қамтамасыз ету;
- тасымалдау үрдісін қоймалау және өндірісті бірігіп жоспарлау;
- көлік құралының бірін таңдау;
- көлік құралының типін таңдау;
- жеткізудің тиімді бағытын анықтау және т.б.

Көлік түрін таңдау мәселесі қорлардың оңтайлы деңгейін құру және оны ұстап тұру, орау түрін таңдау және т.б. сияқты логистиканың басқа мәселелерімен тығыз байланыста шешіледі.

Көліктің қолданылу жеке аясына бөлінуіне келесі негізгі факторлар әсер етеді:

- көліктік логистиканың негізгі мақсаты: сенімді, тұрақты және тиімді қызмет ететін «жабдықтау-өндіру-тарату-тұтыну» жұмысын қалыптастыруды іске асыра алу қабілеттілігі;
- шикізат, жартылай дайын өнім мен дайын өнімді логистикалық жүйе аясында тарату арналарын таңдау кезінде бір қатар күрделі көліктік мәселелерді шешу шарасыздығы;
- тауарды шикізаттың алғашқы көзінен дайын өнімді тұтынудың соңғы көзіне дейін алып барудың жалпы логистикалық шығындарының ішінде олардың ең жоғары шамасы 50 %-ға жететін, көліктік шығындардың жоғары үлесі;
- тауарлардың сыртқы саудалық бағасындағы көліктік шығындардың жоғары үлесі;
- ішкі тасымалдаулар мен халықаралық қатынастарда да тауарларды оңтайлы жеткізуді ұйымдастыруда үлкен рөлді атқаратын көліктік-экспедиторлық кәсіпорындардың жоғары санында жатыр.

Нақты тасымал үшін оңтайлы көлік түрін таңдау, негізгі көліктер түрлерінің ерекшеліктері туралы ақпарат жинау арқылы жүргізіледі.

Тасымалдау жүйе ретінде 2 элементтен тұрады: жаппай пайдаланылатын көліктер және жаппай пайдаланылмайтын көліктер.

Жаппай пайдаланылатын көлік – жүк және адамдарды тасымалдауда халық шаруашылығының барлық салалары мен тұрғындардың қажеттіліктерін қанағаттандыратын халық шаруашылығының саласы. Жаппай тасымалдау айналыс саласына және тұрғындарға қызмет көрсетеді. Оны, әдетте, магистральды деп те атайды (магистраль – белгілі бір жүйедегі негізгі басты сызық, бұл жағдайда – қатынас жолдар жүйесі).

Жаппай пайдаланылатын көлік түрлері: темір жол көлігі, су көлігі (теңіз және өзен), автомобиль, әуе көлігі, құбыр көлігі.

Жаппай пайдаланылмайтын көлік – өндірісішілік көлік, сондай-ақ тасымалдаумен маманданбаған кәсіпорындарына жататын көлік құралдарының барлық түрлері және белгілі бір өндірістік жүйенің құрамдас бөлігі болып табылады. Мысалы, жүк көтергіш кран, сүт тасушы, су тасушы арнайы көлік түрлері және т.б.

Логистика тұрғысынан маңызды болып келетін автомобиль, темір жол, су және әуе көліктерінің негізгі артықшылықтары мен кемшіліктерін қарастырайық. 2-ші кестеде түрлі көлік түрлерінің салыстырмалы логистикалық сипаттамалары келтірілген. Осында көрсетілгендей, тасымалдау тәсілін, тасымалдау құралдарын және нақты тасымалдаушыны таңдауда, логистикалық менеджер ескеретін қажет көліктің әр түрінің өзінің артықшылықтары мен кемшіліктері болады.

Көліктің әр түрі (құбырды қоспағанда) қолдануды ұйымдастыруға, техникалық қызмет көрсетуге және көлік құралдарын жөндеу үшін қажет белгілі бір өндірістік техникалық базамен және көлік құралдарының белгілі бір типімен сипатталады (жылжымалы құрамды, жылжымалы бірліктер).

Көптеген зерттеушілер көлік жүйесінің компоненттері ретінде жолдарды (темір жол, автомобиль жолдары, әуе трассалары және т.б.), терминалдарды, қозғалмалы құрам мен ауыр құралдарын қарастырады. Логистикалық менеджмент үшін осы компоненттердің кейбір техникалық эксплуатациялық параметрлері анықтаушы болып табылады.

2-кесте – Көлік түрлерінің сипаты

Көлік түрі	Артықшылықтары	Кемшіліктері
Темір жол	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Жоғары тасымалдау және жасау қабілеттілігі.</li> <li>- Ауа райына, жыл мезгіліне және уақытқа байланыссыз қолданылатындығы</li> <li>- Тасымалдау тез арада жүреді</li> <li>- Салыстырмалы төмен тарифтер, транзитті жіберулер үшін жеңілдіктер</li> <li>- Үлкен қашықтыққа жүктерді жоғары жылдамдықпен жеткізеді</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Тасымалдаушылар саны шектеулі</li> <li>- Өндірістік-техникалық базасына көп капитал салымдары қажет</li> <li>- Тасымалдың жоғары материал және энергия сыйымдылығы</li> <li>- Соңғы саты орындарының қол жетімділігі төмен</li> <li>- Жүктер жеткілікті түрде сақталмайды</li> </ul>
Теңіз	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Континентаралық тасымалдаудың мүмкіндігі</li> <li>- Ұзақ қашықтыққа тасымалдаудың өзіндік құнының төмендігі</li> <li>- Жоғары тасымалдау және өту қабілеттілігі</li> <li>- Тасымалдаудың төмен капитал сыйымдылығы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Тасымал шектеулі</li> <li>- Жеткізудің төмен жылдамдығы</li> <li>- Географиялық, ауа райы жағдайларына байланысты</li> <li>- Күрделі порттың инфрақұрылымын құру қажеттілігі</li> </ul>
Кесте 2 Жалғасы		
Су (өзен)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Терең өзендер мен суаттарда тасымалдаудың жоғары мүмкіндіктері</li> <li>- Тасымалдаудың өзіндік құнының төмендігі</li> <li>- Капитал сыйымдылығының төмендігі</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Тасымалдар шектеулі</li> <li>- Жүктерді жеткізу жылдамдығы төмен</li> <li>- Өзен, көлдердің тереңдігінің бірқалыпсыздығына байланыстылығы</li> <li>- Мерзімділік</li> <li>- Тасымал сенімділігі және жүктердің сақталу сенімділігі жеткіліксіз</li> </ul>
Автомобиль	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Жоғары қолжетерлік</li> <li>- Жүкті «есіктен есікке дейін» жеткізу мүмкіндігі</li> <li>- Жылжуы, икемділігі, өзгермелілігі жоғары</li> <li>- Жеткізу жылдамдылығы жоғары</li> <li>- Жеткізудің түрлі маршруттарын және схемаларын қолдану мүмкінділігі</li> <li>- Жүктердің сақталуы жоғары</li> <li>- Жүкті шағын партиялармен жіберу мүмкінділігі</li> <li>- Ең тиімді тасымалдаушыны таңдаудың кең мүмкіндіктері бар.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Өнімділік төмен</li> <li>- Ауа райы және жол жағдайларына байланысты</li> <li>- Үлкен қашықтыққа тасымалдаудың салыстырмалы жоғары өзіндік құны</li> <li>- Жеткіліксіз экологиялық тазалық</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Жүкті жеткізудің ең жоғары жылдамдығы</li> <li>- Жоғары сенімділік</li> <li>- Жүктің сақталуының ең жоғарғы мүмкіндігі</li> <li>- Тасымалдаудың ең қысқа маршруттары</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Өзіндік құны жоғары, көліктің басқа түрлеріне қарағанда тарифы жоғары</li> <li>- Тасымалдың капитал сыйымдылығы, материалды-техникалық сыйымдылығы жоғары</li> <li>- Ауа райына байланысты</li> <li>- Географиялық мүмкіндігі жеткіліксіз</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Өзіндік құны төмен</li> <li>- Өнімділігі жоғары</li> <li>- Жүк көп сақталады</li> <li>- Капитал сыйымдылығы төмен</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Жүк түрлерінің шектеулілігі (газ, мұнай өнімдері, шикізат материалдарының эмульсиясы).</li> <li>- Аз тасымалданатын жүктердің мүмкінсіздіктері</li> </ul>

Теміржол көлігі Қазақстан Республикасының өндірістік инфрақұрылымының маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Мемлекеттің экономикасының тұрақтылығы, ұлттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, халықтың тұрмысының жағдайы мен деңгейінің жақсаруы теміржол көлігінің тұрақты және тиімді жұмыс істеуіне тәуелді. Қазақстан темір жолдарының пайдаланылатын ұзындығы 14,2 мың шақырым. Аталған көлік түріне елдің жалпы жүк айналымы мен жолаушылар тасымалының 60 пайыз үлесі тиеді.

Қазіргі заманауи жағдайда теміржол көлігінің міндеті жүктер мен жолаушыларды аз шығынмен қаржымен отырып, экономиканың қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру болып табылады.

Көлік қызметтерінің құны ғана емес, сонымен қатар бірге оларды сапасы да өз міндетін орындауды бағалаудың маңызды өлшемдері болып саналады, олар негізгі үш көрсеткіштен құралады:

- қозғалыстың қауіпсіздігі және жүктердің сақталуы;
- жеткізуді жылдамдығы;
- сервистің деңгейі, т.б.

Теміржолды салу мол күрделі қаржыны талап етеді, олар жүк және жолаушылар ағыны едәуір ұлғайған кезде ғана өтеледі.

Қазақстанның автокөлік жолдарының ұзындығы шамамен 148 мың шақырымды құрайды. Оның ішінде, 93 мың шақырым көпшілік пайдаланатын жолдар, 44 мың шақырым елді мекендердің жолдары және шамамен 11 мың шақырым өнеркәсіптік кәсіпорындарға, кеніштерге, шаруа қожалықтарына және орман шаруашылығына, басқа да өндіріс орындарына баратын кірме жолдар түріндегі, технологиялық жолдардың қызметін атқаратын шаруашылық жолдары.

Автокөлік жолдары – қазақстанның көлік-коммуникациялық кешенінің маңызды құрамдас бөліктерінің бірі, оның тиімді қызмет атқаруы және тұрақты дамуы қазіргі заманғы жағдайларда экономиканың өсуіне, халықтың тұрмыс жағдайының деңгейін арттыруға және жақсартуға өтудің маңызды факторлары болып табылады. Қазақстан теміржолдары мен су жолдарының тығыздығы салыстырмалы түрде төмен болса, автокөлік жолдары басымдыққа ие, ал көптеген аймақтар үшін соның арқасында тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсіптік жүктері жеткізілетін, өнім тасып жететін, жолаушылар тасымалы жүзеге асырылатын тиімді қатынас құралы болып табылады. Нарықтық жағдайда тауарларды жеткізудің жылдамдығы мен сақталуы маңызды факторға айналууда. Осыған байланысты жүкті жөнелтушілер, әсіресе жеке меншік секторда, тек жақын қашықтықтағы аймақта (300 шақырымға дейін) ғана емес, сонымен қатар алыс қашықтықтарға да (1500-2000 шақырым) автокөлікті бағдарға ала бастады.

Қазақстанның Еуразия құрлығының ортасында географиялық орналасуы көп бөлігі қазақстандық автожол желісінің телімдерін қамтитын трансконтиненталдық Азия-Еуропа қатынасындағы бағыттарды қалыптастыратын көлік магистралдарын пайдалануға қолайлы алғышарттарды жасайды. Мысалы, Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия – Еуропа бағыттарындағы транзиттік ағындар 330-400 миллиард АҚШ долларына бағаланады. Транзиттік тасымалдаулардан алынатын алымдар – бұл бюджеттің тікелей табыстары.

Қазақстан арқыла жалпы ұзындығы 23 мың шақырым болатын 5 халықаралық бес автокөлік бағыты өтеді. Олар:

- Алматы – Астана – Қостанай (М-36 трассасы) Челябинге шығады;
- Алматы – Петропавл (М-37 трассасы) Омбыға шығады;
- Алматы – Семей – Павлодар (М-38 трассасы) Омбыға шығады;
- Алматы – Шымкент (М-39 трассасы) Ташкентке шығады;
- Шымкент – Ақтобе – Орал (М-32 трассасы) Самараға шығады.

2009 жылдан басталған еліміздің аумағында «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автобанының құрылысы іске асуда. Жолдың ұзындығы 8445 шақырымды құрайды, оның ішінде 2787 шақырым Қазақстан аумағында.

Магистралды құбыр желісінің көлігі Қазақстан Республикасының отын-энергетикалық кешенінің ең маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Құбыр желісі көлігінің жүйесі мемлекеттің мұнай өнімдерін ішкі және сыртқы нарыққа жеткізуді реттеуіне мүмкіндік беретін, мемлекеттің саясатын іске асыруды тиімді құралы болып табылады. Құбыр желісінің көлігі елдің және жекелеген аймақтардың дамуына әсер етеді және олар:

- өндірілген және өңделген энергия ресурстарын тасымалдауды;
- кешеннің тарату жүйесінің қызметін;
- энергия ресурстарын алыс және жақын шетелге экспортқа тасымалдауды қамтамасыз етеді.

Яғни, құбыр желісінің көлігіне магистралды мұнай және газ құбырлары, сондай-ақ өнімнің құбырлары жатады. Қазақстан Республикасы үшін құбыр желісі көлігінің маңыздылығы мұнай мен газ кен орындарының тұтынушылардың едәуір қашықты болуы, сондай-ақ Қазақстан Республикасының экспорттық балансында мұнайдың, мұнай өнімдерінің және газдың үлесінің жоғары болуымен анықталады. Құбыр желілері көліктің әмбебап түрі болып табылмайды – олармен тек сұйық және газ тәрізді жүктерді ғана тасымалдауға болады.

Қазақстанның әуе саласында 83 астам кәсіпорын қызмет етеді. Соның ішінде 60 әуе компаниясы, 22 әуежай және Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде аэронавигациялық қызмет көрсетуді жүзеге асыратын «Қазақ аэронавигация» РМК. Тұрақты тасымалдарды орындайтын «Эйр Астана» АҚ негізгі әуе тасымалдаушысы болып табылады. Әуе кемелері паркінің саны – 20 бірлік.

Қазақстан Республикасының әуе көлігімен жүк және жолаушы тасымалының көлемінде көптеген факторларға, соның ішінде:

- Астана, Алматы, Атырау, Ақтау және т.б. қалаларында ірі хабтарды дамытуда;
- ұлттық тасымалдаушының әуе паркінің жаңартуы;
- радиотехникалық және аэронавигациялық жабдықтарды жетілдіруде;
- халықаралық ірі әуе компанияларының транзиттік рейстерін тартуға байланысты оңды өзгерістер бар.

Әуежайлардың негізгі мәселелерін шешуде:

- бірнеше әуежайдың техникалық жабдықталуының жеткіліксіздігі;
- гимараттар мен құрылыстардың өндірістік қуатының орындалатын көлік жұмысының көлеміне сәйкессіздігі;
- жолаушыларға қызмет көрсетудің сапасының әлсіздігі, және т.б..

Осындай мәселелерді қорытындылай келе, «Қазақстан-2050» даму стратегиясында қойылған мақсатқа жету үшін «тоғыз жолдың торабында» тұрған Қазақстан Республикасының әлеуеті зор екендігін, ал тұрақты және бәсекеге қабілетті Қазақстан экономикасының дамыған 30 елдің қатарына кіруі үшін көлік логистикасының маңызы да зор.

#### Әдебиеттер тізімі

1. Н.Ә. Назарбаев, «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» Жолдауы, Астана, 2014
2. Н.Ә. Назарбаев, «Қазақстан-2050» стратегиясы – қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» Жолдауы. Астана, 2012.
3. М.С. Изтілеуова, Көлік жүйелерінің логистикалық инфрақұрылымы // Оқулық. «Дәуір». 2012
4. Назарбаев Н.А. «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», проект «Специальная экономическая зона «Западные ворота Казахстана»
5. [www.government.kz](http://www.government.kz) Қазақстан Республикасы Үкіметінің ресми сайты
6. [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz) Қазақстан Республикасы Статистика агенттігінің ресми сайты

## FACTORS AFFECTING ON INNOVATION ACTIVITIES

**Saltanat Kondybayeva**

*PhD, al-Farabi KazNU*

**Abstract.** The main goal of this research is to study the role of several factors and firms' resources that could have had an impact on the development of innovative activities of firms, exploring how these factors can help to achieve success through innovation and improving business performance. We propose a new model to analyze the relationships between a set of organizational, technological, financial and information-based resources, as well as other aspects such as company's cooperation.

**Keywords:** Innovation Activities, Information Management, Technology Management, R&D Investment, R&D Personnel

**Аннотация.** Основная цель данного исследования заключается в изучении роли нескольких факторов и ресурсов фирм, которые могли бы иметь влияние на развитие инновационной деятельности фирм. Статья описывает влияния этих факторов на успеха инновации и повышение эффективности бизнеса. Предлагается