

**Шеденов Ө.Қ.<sup>1</sup>, Аскарлов Ғ.А.<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>профессор, э.ғ.д., әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы қ., Қазақстан  
<sup>2</sup>«Логистика» (сала бойынша) мамандығының PhD докторанты, Алматы қ., Қазақстан,  
e-mail: askarovg@mail.ru

**КӨЛІКТІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМ ЛОГИСТИКАНЫ ДАМУДАҒЫ  
ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ**

Қазақстанның Азия мен Еуропа арасында сауда және логистикалық хаб болуы және құрылу мәселесі Үкіметтің күн тәртібіне қойылған. Осы мақсатқа жету үшін мемлекеттік Бағдарлама бекітілген, орталық және жергілікті билік органдары, жеке бизнес логистика бойынша жаңа инфрақұрылым жобаларын инвестициялауда. Мақалада ұлттық экономика мен көлік-логистикалық инфрақұрылымдардың өзара байланысы қарастырылған. Сонымен қатар, елдің жүк тасымалындағы әр көлік түрлерінің үлесі мен қызметтері және мемлекеттік бағдарламаның жүзеге асырылуы талданған. Талдау нәтижесінде экономикалық өсуге көлік инфрақұрылымының оң және теріс әсері анықталды. Қазақстанның көлік логистикалық хаб болуына логистикалық инфрақұрылым, қызмет сапасы және қолданылатын технологиялар тікелей әсер етеді.

**Түйін сөздер:** көлік, көлік инфрақұрылымы, логистика, талымалдау, экономикалық өсу.

Shedenov U.K.<sup>1</sup>, Askarov G.A.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Dr.Sci.(Econ.), professor, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan  
<sup>2</sup>PhD student in the specialty «Logistics» (by industry), Almaty, Kazakhstan  
e-mail: askarovg@mail.ru

**Transport infrastructure as a factor in the development of logistics**

The issue of creating and establishing Kazakhstan as a trade and logistics hub between Asia and Europe is on the agenda of the Government. To achieve this goal, the state program has been approved, central and local authorities, private business invests new infrastructure projects for logistics. The article discusses the relationship between the development of the national economy and transport logistic infrastructure. Also, We analyze and share the function of each cargo vehicles in the total volume of cargo of the country and implementation of the state program. As a result of analyzes of both positive and negative factors of transport infrastructure influence on economic growth. The establishment of Kazakhstan as a logistics hub will directly depend on the state of the logistics infrastructure, the quality of the service and technology used.

**Key words:** transport, transport infrastructure, logistics, transportation, economic growth.

Шеденов У.К.<sup>1</sup>, Аскарлов Ғ.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>д.э.н., профессор кафедры менеджмента и маркетинга,  
Казахский национальный университет имени аль-Фараби, г. Алматы, Казахстан  
<sup>2</sup>PhD докторант по специальности «Логистика» (по отраслям), г. Алматы, Казахстан,  
e-mail: askarovg@mail.ru

**Транспортная инфраструктура как фактор развития логистики**

Вопрос создания и становления Казахстана как торгового и логистического хаба между Азией и Европой стоит на повестке дня Правительства. Для достижения этой цели утверждена государственная Программа, центральные и местные органы власти, частный бизнес инвестирует новые инфраструктурные проекты по логистике. В статье рассмотрена взаимосвязь развития национальной экономики и транспортно-логистической инфраструктуры, а также

проанализированы доля и функции каждого вида транспорта в грузовой перевозке страны и реализация государственной программы. В результате анализа определены как положительные, так и отрицательные факторы воздействия транспортной инфраструктуры на экономический рост. Статование Казахстана, как логистического хаба, будет напрямую зависеть от состояния логистической инфраструктуры, качества сервиса, используемой технологии.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная инфраструктура, логистика, перевозка, экономический рост.

## Кіріспе

Қазіргі таңда Қазақстан Республикасы экономикасының дамуында логистика ең перспективалы бағыттардың бірі болып табылады.

Логистика – экономикалық үдерістерді жылдамдататын негізгі құралдардың бірі. Қазақстанның Дүниежүзілік сауда ұйымының мүшесі болуы және әлемдік экономиканың ғаламдану жағдайында ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыру логистиканың негізгі мақсаты болып саналады [1].

Көлік логистикасы көлік саласының негізгі құраушысы және аймақтық [2], ұлттық және халықаралық [3] деңгейде, кеңістік және шекаралық [4] логистикада материалдық және материалдық емес тауар өнімдерін тасымалдауда қолданылады [2].

Көлік логистикасы – кез келген материалдық құралдардың, заттардың бір нүктеден келесі нүктеге тиімді маршрутпен жеткізуді ұйымдастыру жүйесі [5]. Тауар қозғалысы үрдісінде ақпараттық, қаржылық, сервистік және материалдық ағындарды басқару жөнінде ғылымның негізгі бағыттарының бірі. Егер аталған логистика жүйе болып табылатын болса, ол бірнеше элементтерден тұрады. Ал көлік – көліктік логистиканың негізгі элементі [6].

## Негізгі бөлім

Ел территориясында тұрақты қызмет ететін көлік жүйесі экономикалық кеңістіктің

бірлігінің, халықтың, тауарлар мен қызметтердің еркін қозғалысының [7], кәсіпкерлік еркіндігі мен бәсекелестігін дамытудың [8], халықтың өмір сүру жағдайы мен деңгейін арттырудың, ұлттық қауіпсіздік пен тұтастықты қамтамасыз етудің, әлемдік экономикалық кеңістікке интеграцияланудың кепілі болады [9].

Қазақстанда ұлттық экономика мен халықтың көліктік қызметке қажеттілігін, территориялық тұтастықтығын, елдің экономикалық және геосаяси қауіпсіздігін қамтамасыз ететін заманауи көлік жүйесі құрылған және тұрақты қызмет етеді. Қазақстанның көлік кешенінде әлемдік тәжірибеде қолданылатын көліктердің барлық түрлері қамтылған: темір жол, автомобиль, құбыр, су және әуе көліктері елдің көлік кешенін құрайды. Пайдалану саласына қарай әр көлік түрінің өзіндік артықшылықтары бар. Олардың негізгі көрсеткіштері жүк айналымы және адам жолаушылар айналымы [10]. Сонымен, көлік нарықтық инфрақұрылымның [11] және мемлекеттің экономикалық базасының маңызды құрамдас бөлігі болып табылады.

Елімізде өндіріс қоры құнының 20%-ға жуығы, энергоқорларды тұтынудың 35%-дан артығы, жұмыс атқаратын халықтың 10%-дан астамы көлік кешені үлесінетиесілі. Ал ЖІӨ-дегі көліктің үлесі 8%-ға жуық [12].

Статистикалық мәліметтерге сәйкес, елдің көлік кешеніндегі жүктерді тасымалдау қызметінің өсу қарқыны айтарлықтай жоғары болып сипатталады, яғни 2010 жылғы кезеңнен бері тасымалдаудың жалпы көлемі 1,5 есеге артқан, оны келесі кестеден көруге болады [12].

**1-кесте** – 2010-2016 жж. Қазақстан Республикасында жүктерді тасымалдау құрылымы мен динамикасы [12]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Барлық тасымалданған жүк, млн., тонна	2 439,40	2 974,90	3 231,80	3 508,00	3 749,80	3 733,80	3 729,20
<i>Тасымалдау динамикасы, %</i>		21,95	8,64	8,55	6,89	-0,43	-0,12
Теміржолкөлігі, млн., тонна	267,9	279,7	294,8	293,7	390,7	341,4	338,9
<i>Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %</i>	10,98	9,40	9,12	8,37	10,42	9,14	9,09
<i>Тасымалдау динамикасы, %</i>		-14,39	-2,98	-8,22	24,45	-12,24	-0,61

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобиль көлігі, млн., тонна	1 971,80	2 475,50	2 718,40	2 983,40	3 129,10	3 174,00	3 180,70
Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %	80,83	83,21	84,11	85,05	83,45	85,01	85,29
Тасымалдау динамикасы, %		2,95	1,08	1,11	-1,88	1,87	0,33
ішкі су жолдарымен	1,1	1,1	1,3	1,1	1,3	1,2	1,2
Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03
Тасымалдау динамикасы, %		-18,00	8,79	-22,05	10,56	-7,30	0,12
құбырмен	194	214,1	213,2	225,9	225	214,6	205,8
Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %	7,95	7,20	6,60	6,44	6,00	5,75	5,52
Тасымалдау динамикасы, %		-9,50	-8,34	-2,39	-6,82	-4,21	-3,98
теңізбен	4,7	4,6	4	4	3,6	2,5	2,6
Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %	0,19	0,15	0,12	0,11	0,10	0,07	0,07
Тасымалдау динамикасы, %		-19,75	-19,96	-7,87	-15,80	-30,26	4,13
әуемен, мың тонна	28,9	31,6	22	23,9	19,1	17,2	18
Тасымалдаудың жалпы көлеміндегі үлесі, %	1,18	1,06	0,68	0,68	0,51	0,46	0,48
Тасымалдау динамикасы, %		-10,34	-35,91	0,08	-25,24	-9,56	4,78

Кестеден елдің көлік-логистикалық жүйесінің нәтижесін сипаттайтын келесі үрдістерді байқауға болады:

- жалпы жүк тасымалы 1,5 есе артқанын;
- негізгі тасымалдау көліктері теміржолмен, автомобильмен және құбыр арқылы;
- тасымалдаудың жалпы көлемінде автомобильмен тасымалдаудың айтарлықтай жоғары екенін I-суреттен көруге болады.

Мемлекеттің басты макроэкономикалық көрсеткіштерін тұрақты түрде дамуын қамтамасыз ету үшін экономикалық қызметтің барлық салаларын қамтитын жүйелік шара қабылдауды қажет етеді. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту – Қазақстан Республикасы Президенті Н.Ә. Назарбаевтың «Нұрлы жол – болашақтың жолы» халыққа Жолдауындағы басты міндеттердің бірі [13]. Жолдауда анықталған міндетке жету үшін 2015-2019 жылдарға арналған инфрақұрылымдарды дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы қабылданды [14].

Тиімді қызмет ететін көлік-логистикалық жүйе құрмай ұлттық экономиканың қажеттіліктерін толық қанағаттандыру мүмкін емес.

Мемлекет деңгейінде тиімді қызмет ететін көлік-логистикалық жүйені қамтамасыз ету келесі мәселелерді шешуге мүмкіндік береді:

#### 1. Әлеуметтік:

- халықты жұмыспен қамту мәселесін шешуге;

– елдің шалғай аудандарына көлік коммуникацияларымен қамтамасыз ету мәселелерін шешуге;

- халықтың табыс деңгейін арттыруға және т.б.

#### 2. Экономикалық:

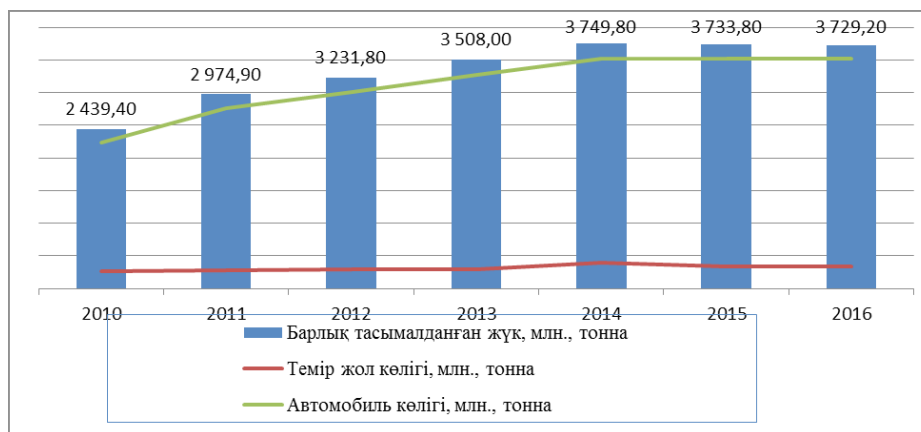
– ұйымның қаржылық мақсатына жетуін қамтамасыз етуге;

– елдің кәсіпорындары мен ұйымдарының өндірістік-техникалық мақсатына жетуін қамтамасыз етуге;

– жүк жеткізудің сапасы мен жылдамдығын арттыруға және т.б. [15].

Қазақстан Республикасындағы көлік логистикалық жүйенің қалыпты қызмет етуі елдің көлік инфрақұрылымы мәселелері мен ерекшеліктерімен тікелей байланысты.

Яғни, елдің дамыған көліктік инфрақұрылымы тауардың құнын төмендетуге, тасымалдау көлемін арттыруға, жұмыс күшін тиімді пайдалануға, компаниялардың үлкен нарыққа шығуына мүмкіндік береді. Ал жұмыс күшін тиімді пайдалану халықтың жан басына шаққандағы табысын арттыруға және жұмыспен қамтылғандардың санының артуына алып келеді. Көлік желілері жаңа нарықтарға шығу арқылы инновациялар мен технологияларға, сауда-саттық көлемін арттыруға қол жеткізе отырып, жалпы еңбек өнімділігінің артуына алып келеді. Осының барлығы жиынтығында халықтың жан басына шаққандағы ЖІӨ артуын қамтамасыз етеді [16].



1-сурет – Жалпы жүк тасымалындағы автомобиль мен темір жол көліктерінің үлесі [12]

Көлік инфрақұрылымы елдің экономикалық өсуіне оң әсер етуімен қатар, дамуды «тежеуі» де мүмкін. Экономикалық өсуді тежейтін негізгі факторлар: көлік инфрақұрылымы жағдайының көлік пайдалану нормативтік талаптарына сәйкес келмеуі, көлік жолы желілері орналасуының біркелкі еместігі, жолдардың талапқа сәйкес болмауынан туындаған тауардың соңғы құнындағы көлік шығындарының көп болуы және т.б.

Сонымен, Еуропа мен Азия құрлықтарын жалғап тұрған Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымы экономикалық өсудің локомотиві болып табылады.

Автомобиль, теміржол және құбыр көліктері Қазақстанның көлік кешенінің негізгі түрлері, ал әуе және теңіз көліктерінің де ерекшеліктері болғанымен, олар жүк тасымалы үлесінде үлкен үлес алмайды. Әдетте сұйық және шашылатын жүктер темір жолмен немесе құбырмен тасымалданады және олар ең арзан көлік түрлері болып саналады [17]. Ал автомобиль көлігі халық шаруашылығында жиі пайдаланылатын қол жетімді көлік түрі. Ол 1500 шақырымға дейінгі қашықтықта жүк тасымалдауда темір жол немесе әуе көліктерімен бәсекелес бола алады. Автомобиль көлігі жүктерді «есіктен есікке» дейін жеткізіп, кез келген аралас тасымалдаудың қатысушысы болып табылады [18]. Қазақстан территориясы бойынша күнделікті тұтынатын тауарлар мен ұзақ уақыт пайдаланылатын тауарларды тасымалдауда негізінен автомобиль көлігі пайдаланылады. Көптеген трансұлттық компаниялар импорттық тауарларды алдымен Алматы қаласына немесе қала аумағындағы Алматы облысының аудандарына басқа көлік түрлерімен жеткізіп, аймақтарға автомобиль көлігімен жөнелтеді. Сарапшылардың талдауына сәйкес, ав-

томобиль көлігімен тасымалдаудың 90 пайыздан астамы Қазақстан ішінде тасымалданады [19].

Ал экспорттың басым көп бөлігі құбыр және теміржол көліктерімен тасымалданады. Қазақстан экспорты негізінен мұнай мен басқа да шикізаттар болғандықтан, оларды тасымалдауда құбыр және темір жол көліктері пайдаланылады. Сондықтан, Дүние жүзілік банктің 2013 жылғы мәліметі бойынша барлық экспорт және импорттық тасымалдауда автомобиль көлігінің үлесі небәрі 0,01-0,02 пайызды ғана құрайды, оны келесі кестеден көруге болады [20].

Азия мен Еуропаның арасында транзиттік хаб болу үшін Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғырту қажет. Инфрақұрылым нысандарының сапасы мен тығыздығы тауарлар, қызметтерді және адамдарды тасымалдауда сонымен қатар, экономикалық қызметке ықпал етеді. 2016 жылы Дүниежүзілік экономикалық форумның бәсекеге қабілеттіліктің ғаламдық индексында жол инфрақұрылымының сапасы бойынша Қазақстан 140 елдің ішінде 107-ші орында тұр [22]. Қазақстанда жергілікті және халықаралық автомобиль жолдарының негізгі бөлігі 3 категорияға жатады [23], олардың басым бөлігі жөнделу жұмыстарын талап етеді. Сонымен қатар, аймақтарда, ауылдық жерлерде жол желісі нашар дамыған және жолдың сапасы төмен жағдайда, ал ол тасымалдау шығындарының артуына және экономикалық дамуды тежеуге алып келеді. Қазақстанда көлік шығындары жүк құнының 10 пайызын құрайды, ал ол көрсеткіш дамыған елдерде 4 пайыз шамасында. Сонымен қатар, теңіз порты және әуежай инфрақұрылымы бойынша да (114-ші және 85-ші орындарда) төмен көрсеткіштерге ие, ал темір жолдың сапасы бойынша жоғары көрсеткішке ие (27-ші орында) [22].

2-кесте – Қазақстан Республикасында автомобиль және темір жол көліктерінің жүк тасымалындағы үлестері [21]

	Барлығы (млн. тонна)	Экспорт (барлық көлемнің пайызы)	Импорт (барлық көлемнің пайызы)	Транзит (барлық көлемнің пайызы)	Ішкі тасымалдар (барлық көлемнің пайызы)
Барлығы	2 974,9	4,17	0,62	3,24	91,97
Автомобиль көлігі	2 475,5	0,01	0,02	0,00	99,98
Теміржол көлігі	279,7	35	6,41	5,39	53,2

Егер Қазақстан өзінің географиялық орналасуының артықшылықтарын пайдаланып Азия мен Еуропа арасында транзиттік хаб болуды қаласа, жоғары сапалы және тиімді инфрақұрылым қажет. Үлкен территориясы бар Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымы экономикалық өсудің локомотиві болып табылады [24].

Қазіргі таңда, Қазақстан логистиканы дамыту үшін үлкен міндеттер қойып отыр. Логистиканы және логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту ел Президентінің Қазақстан халқына арнаған әр Жолдауларындағы басымдықтарының бірі болып табылады. Қазақстанда жүргізіліп жатқан инфрақұрылымды жаңғырту жұмыстары Қазақстан даму стратегиясы жетістігінің кілті болып табылады. 2014 жылдың қарашасынан бастап «Нұрлы жол» 2020 дейінгі инфрақұрылымды дамыту Бағдарламасы жүзеге асырылуда [25]. Бағдарламаның басты мақсаты, Қазақстанның транзиттік хаб ретіндегі әлеуетін арттыруға әсер ететін тиімді көліктік және логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру. Сонымен қатар, Бағдарлама жергілікті деңгейде логистика мен көлік инфрақұрылымдарын дамытуға аса көңіл бөле отырып, Қазақстан аймақтарының дамуына әсер ететін, қатынастың қолжетімділігі мен сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Әуе тасымалы саласында, бағдарлама бойынша, әуежайларды қайта қалыптастыру көзделген және 2020 жылға қарай 75 жаңа әуе бағыттары ашылу қажет.

Су көлігі саласында, Каспий теңізінде орналасқан Ақтау теңіз портын кеңейту көзделген. Жаңа үш құрғақ жүк терминалының құрылысы нәтижесінде порттың өткізу қабілеттігі 16,5-тен 20 миллион тоннаға артып, Каспий теңізі арқылы Еуропаға тауар тасымалдауға мүмкіндік береді [20].

Бағдарламада автомобиль және темір жол тасымалдары салаларында мыңдаған шақырым автомобиль және темір жолдарын қайта қалып-

тастыруға, сонымен қатар локомотивтер мен жеңіл және жүк көліктерін жаңғырту көзделген.

Қазіргі уақытқа дейін бірнеше жаңа халықаралық көлік дәліздері салынған немесе салыну үстінде. Бұл Еуропа, Азия және Таяу Шығыс елдері арасында Қазақстанның транзиттік жағдайын арттыруға мүмкіндік береді. Солардың ішіндегі ең маңыздысы Ресей мен Орынбордан басталып, Қытайда Қорғаста аяқталатын «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізі салынуда [26]. Алматы облысындағы логистикалық және индустриалдық аумақтар, теміржол станциясы және «Қорғас» Халықаралық Қазақстан – Қытай шекаралық әріптестігі орталығы қамтылған «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аумағы салынды. 2015 жылдың шілдесінде арнайы экономикалық аумақта Қазақстанның ең алғашқы құрғақ порты ашылды [27]. Сонымен қатар, тағы бір ірі жоба – «Солтүстік – Оңтүстік» халықаралық дәлізінің жанынан Қазақстан мен Түрікменстан арқылы Қытай мен Иранды жалғайтын Өзен – Түрікменстан теміржол торабының салынуы. 2016 жылдың 1 ақпанынан жаңа контейнер пойызы қатынай бастады. 9 000 шақырымдық теміржол торабы Қытай мен Иран арасындағы жолды 25-30 күннен 10 күнге дейін қысқартады [28].

Дүние жүзілік банктің 2007 жылдан бері жүргізіп келе жатқан Логистиканың тиімділік индексі (LPI) рейтингісінің 2016 жылғы көрсеткішінде Қазақстан 160 мемлекеттің ішінде 77 орында тұр. Бұл рейтинг әр екі жыл сайын жүргізіліп тұрады. 2014 жылғы көрсеткіште Қазақстан 88 орында болған. 2020 жылға дейін 40 мемлекеттің қатарына кіру мақсаты қойылып отыр. Аталған рейтинг алты пункттен тұрады, соның ішінде бір пункт көлік саласындағы инфрақұрылымның сапасы болып табылады [29].

Сондықтан, аталған межеге жету үшін көлік инфрақұрылымын жақсарту мақсатында жүргізіліп жатқан жобаларды уақытылы

аяқтап, Азия мен Еуропа құрлықтары арасында логистикалық хаб құруымыз қажет. Қазақстан Республикасының көлік логистикалық жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру, мем-

лекеттің транзиттік әлеуетін жүзеге асыру, көлік саласындағы инвестициялық климатты жақсарту елдің әлеуметтік-экономикалық дамудың тиімділігін арттыруға жағдай жасайды.

### Әдебиеттер

- 1 Сабден О. Экономика: Избранные труды. Том VII: Логистика (экономика и управление): учебник. 2-ое издание. – Алматы: 2011 г. 10 б.
- 2 Воронов В.И. Международная логистика. Вестник университета (Государственный университет управления). 2004 700 с.
- 3 Ермаков И., Петухов Д. Постановка проблемы развития национальной логистической системы. Логистика. 2014 №11 (96). С.56-59
- 4 Лазарев В.А., Воронов А.В. Транспортная логистика в евразийском таможенном союзе: Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ, 2014. 158 с.
- 5 Аникин Б.А., Ермаков И.А., Белова С. Научная школа «Логистика» ГУУ Управление. 2015. Т.3. №2. 5 с.
- 6 Raimbekov Zh., Syzdykbayeva B., Zhenskhan D. Study of the state of logistics in Kazakhstan: prospects for development and deployment of transport and logistics centres. Transport Problems. 2016.
- 7 Abdullayev S., Kisileva O., Adilova N., Bakyt G., Vakhitova L. Key development factors of the transit and transport potential of Kazakhstan. Transport Problems. 2016.
- 8 Christopher, M. Marketing Logistics. England: Oxford. Bullerworth-Heinemann. 1997. 43 p.
- 9 Krugman, P. & Obstfeld, M. & Melitz M. International Economics: Theory and Policy. Prentice Hall. 2014. 792 p.
- 10 Бекмагамбетов М., Смирнова С. Транспортная система Республики Казахстан: современная состояние и проблемы развития: монография: 2-ое издание. – Алматы, 2016.
- 11 Michael, B. & Stroh, A. Practical Guide to Transportation and Logistics. Hardcover. 2006. 284 p.
- 12 [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz) Қазақстан Республикасы Ұлттық Экономика Министрлігі Статистика комитетінің ресми сайты
- 13 Н.Ә. Назарбаев, «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» Жолдауы. – Астана, 2014.
- 14 [www.adilet.zan.kz](http://www.adilet.zan.kz) 2015-2019 жылдарға арналған инфрақұрылымдық дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы
- 15 Веселов Н.В., Рогов А.А., Кравчук И.С., Бортник О.А. Экспортное обеспечение транспортной логистики: монография. – М., 2013. – 230 с.
- 16 Ізтілеуова М.С. Көлік жүйелерінің логистикалық инфрақұрылымы: оқулық. – Алматы: «Дәуір», 2012.
- 17 Турсымбекова/ Проблемы и перспективы развития транспортной системы Республики Казахстан // Вестник Национальной академии наук Республики Казахстан, 2014.
- 18 Шеденов Ө.К., Аскаров Ғ.А. Қазақстан экономикасының дамуындағы көлік логистикасының мәні мен ерекшеліктері. «Еуразиялық экономикалық интеграция болашағы Қазақстан тұрақты дамуының факторы ретінде» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция 2015 ж. 25-26 қараша 30 б.
- 19 Аспаева, З. Транспортные коридоры Казахстана. In: Proceedings of International Conference «Possibilities of increase in transcontinental rail transportation in communication by creation of a corridor of RFC 6». – Budapest, 2014. – P. 118-121
- 20 [www.worldbank.org/](http://www.worldbank.org/) Отчет: Как переломить ситуацию в беспокойные времена: Максимальное использование преимуществ в сфере торговли для развития Казахстана. 2017. 28 с.
- 21 [www.worldbank.org/](http://www.worldbank.org/) Всемирный банк. «Совершенствование и дальнейшее развитие логистической системы Казахстана» (2013 год).
- 22 [www.weforum.org/](http://www.weforum.org/) Дүние жүзілік экономикалық форум ресми сайты.
- 23 Аскаров Ғ.А. Қазақстан Республикасы көлік инфрақұрылымының қазіргі жағдайын талдау. «Сыртқы органдың турбуленттілігі жағдайында Қазақстан экономикасын дағдарысқа қарсы басқару»: халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция, Алматы қ., 24-25 қараша 2016 ж.
- 24 Уркимбаев, А. За счет логистики в странах-членах ТС формируется 10-12% ВВП. 2014. Капитал. Центр деловой информации. <https://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.html>.
- 25 [www.adilet.zan.kz](http://www.adilet.zan.kz) 2015-2019 жылдарға арналған инфрақұрылымдық дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы.
- 26 [www.europe-china.kz/](http://www.europe-china.kz/) «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобасының ресми сайты.
- 27 [www.sezkhorgos.kz/](http://www.sezkhorgos.kz/) «Қорғас» арнайы экономикалық ауданының ресми сайты.
- 28 Кадырова Г.А., Сихимбаева Д.Р. Перспективы развития международных транспортных коридоров Казахстана. сборник VII Международная научная конференция «Перспективы развития логистики и управления цепями поставок» 1 часть. 18 апреля 2017 г., Москва 64 с.
- 29 [www.kazlogistics.kz/](http://www.kazlogistics.kz/) Қазақстан көлік тасымалдаушылары одағының ресми сайты.

## References

1. Sabden O. Jekonomika: Izbrannye trudy. Tom VII: Logistika (jekonomika i upravlenie): Uchebnik. 2-oe izdanie. – Almaty: 2011 g. 10 b.
2. Voronov V.I. Mezhdunarodnaja logistika. Vestnik universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravlenija). 2004 700 s.
3. Ermakov I., Petuhov D. Postanovka problem razvitija nacional'noj logisticheskoy sistemy. Logistika. 2014 №11 (96). S.56-59
4. Lazarev V.A., Voronov A.V. Transportnaja logistika v evrazijskom tamozhennom sojuze: Gosudarstvennyj universitet upravlenija, Institut upravlenija na transporte, v intustrii turizma i mezhdunarodnogo biznesa GUU. M.: GUU. 2014. 158 s.
5. Anikin B.A., Ermakov I.A., Belova S. Nauchnaja shkola «Logistika» GUU Upravlenie. 2015 T.3. №2. 5 s.
6. Raimbekov Zh., Syzdykbaeva B., Zhen'shan' D. Izuchenie sostojanija logistiki v Kazahstane: perspektivy razvitija i razmeshhenija transportnyh i logisticheskikh centrov. Problemy transporta. 2016. P.karau kerek
7. Abdullaev S., Kisileva O., Adilova N., Bakyt G., Vahitova L. Kljuchevye faktory razvitija tranzitnogo i transportnogo potenciala Kazahstana. Problemy transporta. 2016.
8. Kristofer M. Marketingovaja logistika. Anglija: Oksford. Bullerworth-Heinemann. 1997. 43 s.
9. Krugman P., Obstfel'd M., Melitc M. Mezhdunarodnaja jekonomika: teorija i politika. Prentice Hall. 2014. 792 s.
10. Bekmagambetov M., Smirnova S. Transportnaja sistema Respubliki Kazahstan: sovremennaja sostojanie i problemy razvitija. Monografija: 2-oe izdanie. – Almaty: 2016.
11. Michael, B. & Stroh, A. Prakticheskoe rukovodstvo po transportu i logistike. Tverdaja oblozhka. 2006. 284 s.
12. www.stat.gov.kz Қазақстан Республикасы Ұлттық Экономика министр статистика комитетов
13. N.N.Nazarbaev, «Nұrly zhol – bolashaққа bastar zhol» Zholdaуy, Astana, 2014
14. www.adilet.zan.kz2015-2019 zhyldarға arnalған инфрақұрылымдық дамытудың «Nұrly zhol» мемлекеттік бардарlamasy
15. Veselov N.V., Rogov A.A., Kravchuk I.S., Bortnik O.A. Jeksportnoe obespechenie transportnoj logistiki: Monografija. M. 2013. 230.
16. M.S. Iztileuova, Kөлік zhyjeleriniң logistikalyқ инфрақұрылымы // Oқулық. «Dәuir». 2012.
17. Tursymbekova / Problemy i perspektivy razvitija transportnoj sistemy Respubliki Kazahstan // Vestnik Nacional'noj akademii nauk Respubliki Kazahstan, 2014.
18. Shedenov Ө.Қ., Askarov F.A.Қазақстан jekonomikasynуң damуyндary көлік logistikasynуң мәni мен erekshelikteri. «Eurazijalyқ jekonomika» integracija bolasharу Қазақстан тырақты damуynуң faktory retinde »atty halyқaralyқ ғылыми-tәzhiribelik konferencija 2015 zh. 25-26 қараша 30 b.
19. Aspaeva, Z. Transportnye koridory Kazahstana. V: Materialy Mezhdunarodnoj konferencii «Vozmozhnosti uvelichenija transkontinental'nyh zheleznodorozhnyh perevozok v soobshhenii putem sozdaniya koridora RFC 6». Budapesht. 2014. P. 118-121
20. www.worldbank.org/ Otchet: Kak perelomit' situaciju v nespokojnye vremena: Maksimal'noe ispol'zovanie preimushhestv v sfere togovli dlja razvitija Kazahstana. 2017. 28 s.
21. www.worldbank.org/Vsemirnyj bank. «Sovershenstvovanie i dal'nejshee razvitie logisticheskoy sistemy Kazahstana» (2013 god).
22. www.weforum.org/ Dыnie zhyzilik jekonomikalық forum resmi sajty.
23. Askarov G.A. Analiz tekushhego sostojanija transportnoj infrastruktury Respubliki Kazahstan. Mezhdunarodnaja nauchno-prakticheskaja konferencija «Antikrizisnoe upravlenie jekonomikoј Kazahstana v uslovijah turbulentnosti okruzhajushhej sredy», Almaty, 24-25 nojabrja 2016 g.
24. Urkimbaev A. Logistika TK sformulirovana v 10-12% VVP. 2014. Kapital. Centr informacii «Delojt». <https://kapital.kz/expert/25573/za-schetlogistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.html>.
25. www.adilet.zan.kz Programma razvitija infrastruktury «Nurly Zhol» na 2015-2019 gody
26. www.europe-china.kz/ Oficial'nyj sayt proekta «Zapadnaja Evropa – Zapadnyj Kitaj»
27. Oficial'nyj sayt oboј jekonomicheskoy zony «www.sezkhorgos.kz/osKorgaz»
28. Kadyrova G.A., Sihimbaeva D.R. Perspektivy razvitija mezhdunarodnyh transportnyh koridorov v Kazahstane. Uchenyj VII Mezhdunarodnaja nauchno-prakticheskaja konferencija «Perspektivy razvitija logisticheskikh i upravlencheskikh cepochek» 1 chast'. 18 aprelja 2017 goda, Moskva, 64 chasa.
29. www.kazlogistics.kz// Oficial'nyj sayt Sojuza perevozchikov Kazahstana