

Сактаганова Г.С.¹, Карипова А.Т.², Каспарс Штайнбергс³

¹докторант, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,
Казахстан, г. Астана, e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²доцент, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,
Казахстан, г. Астана, e-mail: karipovaainur@mail.ru

³профессор, директор учебной программы Университета «Экономика и культура»,
Латвия, г. Рига, e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

**АНАЛИЗ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ОРГАНИЗАЦИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

В Послании народу Казахстана Президент Н.А. Назарбаев отметил семь ключевых кластеров, определяющих долгосрочную специализацию экономики в несырьевых отраслях. В их числе отмечена и транспортная логистика, которая в перспективе должна адекватно удовлетворять потребности экономики и населения в грузовых перевозках и успешно конкурировать на мировых рынках. Транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры и экономической базы государства в целом. Цель исследования заключается в анализе грузоперевозок и организации транспортной логистики страны. На рынке Казахстана одной из самых распространенных отраслей транспортной системы является железнодорожный транспорт. Для осуществления перевозок пассажиров и грузов АО «НК «Қазақстан Темір жолы» использует подвижной состав и инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний. В статье представлена структура рынка грузовых железнодорожных перевозок в межобластном и экспортном сообщениях. Проведен анализ динамики основных показателей деятельности транспортной логистики страны: грузооборота и пассажирооборота. Рассмотрены основные проблемы в логистической отрасли Республики Казахстан. Приведены стандарты транспортной логистики Казахстана. В настоящее время государством планируется полномасштабная реализация транзитного потенциала Казахстана, открытие новых железных дорог. Завершаются работы на казахстанском участке масштабного транспортного коридора Западный Китай – Западная Европа. Формирование высокотехнологичных транспортных международных коридоров «Запад – Восток», «Юг – Север» диктует необходимость создания мощных региональных центров управления перевозками.

Ключевые слова: управление, инновация, транспорт, логистика, логистические услуги, железнодорожный транспорт, перевозки, транзит, техника и технология.

Saktaganova G.S.¹, Karipova A.T.², Kaspars Steinbergs³

¹student of the department of management, I.N. Gumilyov Eurasian National University
Kazakhstan, Astana, e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²associate professor, I.N. Gumilyov Eurasian National University,
Kazakhstan, Astana, e-mail: karipovaainur@mail.ru

³Professor, director of study program the University Economics and culture
Latvia, Riga, e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

**Analysis of Cargo Transportation and Organization of
Transport Logistics of the Republic of Kazakhstan**

In the Address to the People, the President of the Republic of Kazakhstan noted seven key clusters that determine the long-term specialization of the economy in non-resource sectors. Among them, transport logistics is noted, which in the future should adequately meet the needs of the economy and the population in freight transport and successfully compete in world markets. Transport is an important part of the market infrastructure and economic base of the state as

a whole. The purpose of the study is to analyze the freight transport logistics and organization of the country. In the Kazakhstan market, one of the most common branches of the transport system is rail transport. For transportation of passengers and cargoes of "NC" JSC "Kazakhstan Railway" uses rolling stock and other railway wagons inventory administrations and the private rolling stock operating companies. In this article, the structure of the railroad railroads in the interconnected and exporting sectors is represented. The analysis of the dynamics of the main indicators of the transport logistics of the country: freight turnover and passenger turnover. The main problems in the logistics industry of the Republic of Kazakhstan are considered. The standards of transport logistics of Kazakhstan are given. Currently, the state plans a full-scale realization of the transit potential of Kazakhstan, the opening of the new railways. The works on the Kazakhstan section of the large-scale transport corridor Western China – Western Europe are being completed. Formation of high-tech international transport corridors "West-East", "South-North" dictates the need to create powerful regional traffic control centers.

Key words: management, innovation, transport, logistics, logistics services, railway transport, transportations, transit, technique and technology.

Сактаганова Г.С.¹, Карипова А.Т.², Каспарс Штайнбергс³

¹докторант, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қазақстан, Астана қ., e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²доцент, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қазақстан, Астана қ., e-mail: karipovainur@mail.ru

³профессор, «Экономика және Мәдениет» университетінің оқу бағдарламасының директоры, Латвия, Рига қ., e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

Қазақстан Республикасының көліктік логистикасын ұйымдастыру және тасымалдауды талдау

Қазақстан халқына Жолдауында ҚР президенті экономиканың шикізаттық емес секторларында ұзақ мерзімді мамандандыруды анықтайтын жеті негізгі кластерін анықтап өтті. Олардың ішінде көліктік логистика көрсетіледі, бұл болашақта экономиканың және халықтың жүк тасымалына қажеттілігін барабар түрде қанағаттандыруы және әлемдік нарықта табысты бәсекелесуі тиіс. Көлік – бұл нарықтық инфрақұрылымның және тұтастай мемлекеттің экономикалық базасының маңызды бөлігі. Зерттеудің мақсаты еліміздің көлік және логистикасын талдау болып табылады. Қазақстан нарығында көліктік жүйенің ең таралған салалары теміржол көлігі болып табылады. Жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру үшін «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ басқа теміржол әкімшіліктерінің жылжымалы құрамын және инвентарлық машиналарын және оператор компанияларының жеке вагондарын пайдаланады. Мақалада өңіраралық және экспорттық байланыстардағы жүк теміржол көлігі нарығының құрылымы сипатталған. Елдің көлік логистикасының: жүк айналымы және жолаушылар айналымы негізгі көрсеткіштерінің динамикасы талданды. Қазақстан Республикасының логистикалық саласының негізгі проблемалары қарастырылады. Қазақстанның көліктік логистикасының стандарттары берілген. Қазіргі уақытта мемлекет Қазақстанның транзиттік әлеуетін кеңінен іске асыруды, жаңа теміржолдарды ашуды жоспарлап отыр. Батыс Қытай – Батыс Еуропа көлік дәлізінің қазақстандық учаскесінде жұмыстар аяқталып жатыр. «Батыс-Шығыс», «Оңтүстік-Солтүстік» жоғары технологиялық халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру қуатты аймақтық трафикті басқару орталықтарын құру қажеттігін талап етеді.

Түйін сөздер: басқару, инновациялар, көлік, логистика, логистикалық қызметтер, теміржол көлігі, тасымалдау, транзит, техника мен технологиялар.

Введение

На сегодняшний день развитие транспортной инфраструктуры становится актуальным направлением внутренней политики многих стран с развитой и развивающейся экономикой. Транспортный комплекс является одним из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране. Для создания новой модели экономического роста нужно обеспечить реализацию третьей модернизации Казахстана, которая обеспечит глобальную конкуренто-

способность страны (Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность. 2017).

Вхождение Казахстана в число 30-ти самых развитых государств мира Президентом Н.А. Назарбаевым был реализован План нации – «100 конкретных шагов» по пяти институциональным реформам. Это реализация интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. Запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «евразийский трансконтинентальный ко-

ридор», который позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор будет проходить: первое направление – через территорию Казахстана, Российской Федерации и далее в Европу. Второе направление – через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию (План нации – 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Н.Назарбаева.2015). Также в Послании Президента Республики Казахстан «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» внимание уделяется повышению эффективности транспортно-логистической инфраструктуры. В Послании поставлена задача по масштабному внедрению современных цифровых технологий в транспорте и логистике, таких как блокчейн для отслеживания движения грузов в онлайн-режиме и беспрепятственного их транзита (Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции. 2018).

Транспортная система является крупнейшим потребителем инноваций отраслей, который способен вывести отрасли транспортного машиностроения, производства строительных материалов и оборудования на новый инновационно-технологический уровень за счет спроса на современные транспортные средства, технологии и материалы. В мире в условиях глобализации уделяется особое внимание развитию интеллектуальной базы и продвижению так называемой «новой» и «умной» экономики, то есть экономики, основанной на научных исследованиях с последующей их практической реализацией. Например, в Европейском Союзе разумный рост экономики подразумевает укрепление базы знаний и внедрение инноваций как основных проводников будущего экономического роста. Это требует повышения качества образования, улучшения показателей научных исследований за счет продвижения инноваций и передачи знаний в пределах всех стран ЕС. Достижение данной цели будет обеспечено за счет широкого применения информационных технологий, внедрения инновационных идей в новые продукты и услуги. Одним из решающих факторов при решении поставленных задач будет достижение затрат на научные исследования и экспериментальное развитие на уровне 3% от ВВП стран Евросоюза к 2020 году (European 2020: Strategy for smart sustainable and inclusive growth, European Commission. 2010). Исследованиям в сфере железнодорожного транспорта также уде-

ляется особое внимание, к примеру, в бюджете Европейского железнодорожного агентства при Еврокомиссии расходы на исследования составляют 6-7% от ежегодного бюджета (Бюджет Европейского железнодорожного агентства. 2014). В Великобритании консолидированный бюджет, ежегодно предусматриваемый на исследования в области железнодорожного транспорта, составляет порядка 54 млн. фунтов стерлингов, около 1,5% от общих расходов отрасли (UK Department of Transportation. 2018). На аналогичном уровне затраты в таких странах как Германия, Швеция, Франция, Нидерланды и другие.

Важность транспорта как фактора национальной конкурентоспособности и устойчивого его роста резко возросла за последние годы. Так, с 2015 года доля транспортной отрасли в ВВП страны составляет не ниже 8 % (в 2015 г. – 7,9%, в 2016 г. – 8,3%, в 2017 г. – 8,3% прогноз). За последние 10 лет общий объем инвестиций в развитие инфраструктуры, транспортно-логистических активов и компетенций составил порядка 30 млрд. долларов США. За этот период построено более 2 тыс. км железных дорог, реконструировано 6,3 тыс. км. автомобильных дорог, увеличены портовые мощности на Каспии до 23,5 млн. тонн, проведена реконструкция в 15 аэропортах (Статистические данные.2017). С 2011 по 2017 годы позиция в Индексе глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума по показателю «Качество инфраструктуры» улучшилась на 14 пунктов (Касымбек Ж.М. Доклад на республиканском совещании по вопросам повышения эффективности транспортно-логистической инфраструктуры.2018). С 2014 по 2016 годы в Индексе эффективности логистики Всемирного банка мы поднялись с 88-го на 77-е место. В Послании народу Казахстана «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» Глава государства поставил конкретную задачу: в 2020 году обеспечить доход от транзита до 5 млрд. долларов США (Послание Президента РК Н.Назарбаева народу Казахстана «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции». 2018).

В настоящее время на рынке Республики Казахстан одной из самых распространенных отраслей транспортной системы выступает железнодорожный транспорт. На долю АО «НК «Қазақстан Темір жолы» приходится основная масса перевозок пассажиров и грузов. Для осуществления перевозок АО «НК «Қазақстан Темір жолы» использует подвижной состав АО «Локо-

мотив», АО «Локомотивный сервисный центр», АО «Қазтеміртранс», АО «Казтранссервис», АО «Пассажирские перевозки», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний. В качестве оператора вагонов, принадлежащих АО «Қазтеміртранс», АО «НК «Қазақстан Темір Жолы» конкурирует на рынке с независимыми частными операторами вагонов.

Материалы и методы.

Использование диалектического подхода к исследованию инструментов управления конкурентоспособностью предприятий и инновационного развития транспортного комплекса позволило их исследовать в постоянном развитии с учетом принципов преемственности и противоречивости. Для подтверждения рабочей гипотезы в статье использованы общенаучные (анализ, синтез, индукция, дедукция и др.) и специальные (индексный анализ, корреляционно-регрессионный анализ, факторный анализ, метод экспертных оценок, метод нечетких множеств, а также современные методики сбора и обработки статистической информации) методы.

Обзор литературы.

Информационную базу составили сведения Министерства по инвестициям и развитию РК, «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический урс состоявшегося государства», Стратегии развития Казахстана до 2030 года, Программа «Нұрлы жол», Послание Президента РК «Но-

вые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции», План нации – «100 конкретных шагов», Указ Президента РК «О Транспортной стратегии РК до 2020 года», Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума по показателю «Качество инфраструктуры». Использованы статистические данные Комитета РК по статистике, отчетность АО «НК «Қазақстан Темір Жолы». В качестве информационных источников были использованы публикации в периодической печати, материалы научно-практических конференций, информационные ресурсы всемирной сети Интернет и др.

Результаты и рассуждения.

Доля АО «НК «Қазақстан Темір Жолы» в обеспечении казахстанской погрузки (экспортное и межобластное сообщение) составляет 63% от общего объема, из них: 47% обеспечивается вагонами АО «Қазтеміртранс», а 16% вагонами других железнодорожных администраций. Как видно из таблицы 1, 20% погрузки обеспечивается вагонами неказахстанского парка: инвентарный парк Содружества Независимых Государств (СНГ) – 16%, подвижной состав частных операторов Российской Федерации (РФ) и Содружества Независимых Государств (СНГ) – 4%.

При этом неказахстанский парк вагонов задействован в более доходных сегментах рынка и его общая доля в объеме доходов по вагонной составляющей тарифа равна 35% (Годовой отчет АО НК «КТЖ». 2016).

Таблица 1 – Структура рынка грузовых железнодорожных перевозок в межобластном и экспортном сообщении

Оператор вагона	Объем перевозок, млн. тонн	Доля, %	Доход за ПВ, млрд. тенге	Доля, %	Доходность тенге/тонну
Частные операторы РФ и СНГ	10	4	3,4	10	340
Казахстанские частные операторы	77	33	6,4	19	93
КТЖ инвентарный парк «Казтеміртранс»	110	47	15,6	46	142
КТЖ инвентарный парк СНГ	35	16	8,5	25	243
Итого	233	100	34	100	818
Примечание – Составлено автором на основе данных АО «НК «Қазақстан Темір Жолы»					

Проведем анализ динамики основных показателей деятельности транспортной логистики

страны: грузооборота и пассажирооборота, который показан на рисунках 1, 2.

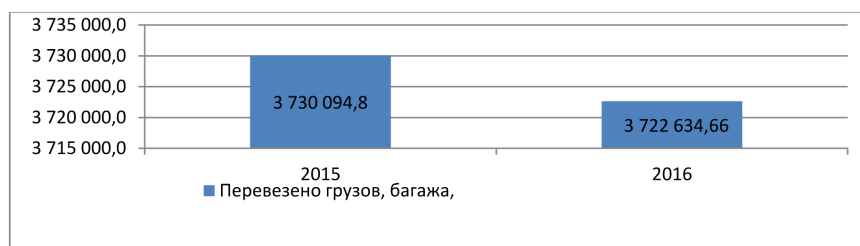


Рисунок 1 – Динамика перевозки грузов железнодорожным транспортом

Примечание – Составлено автором на основе данных Комитета по статистике РК (Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан 2017)

В 2016 году железнодорожным транспортом перевезено 3722,634 млн. тонн грузов, а в 2015

году перевезено 3730,094 млн. тонн грузов, что ниже показателя 2015 года на 0,8%.

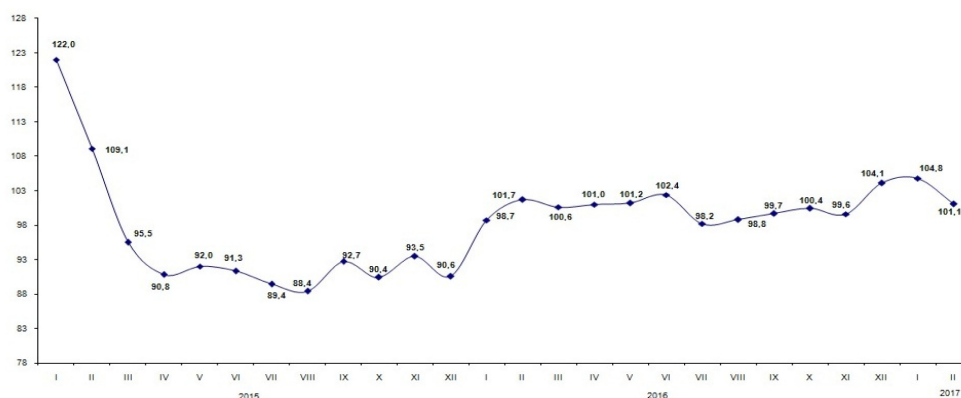


Рисунок 2 – Динамика грузооборота, млрд. ткм

Примечание – Составлено автором на основе данных Комитета по статистике РК (Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан 2017)

Самый высокий уровень грузооборота приходится на июнь месяц 2016 года, он составил 102,4 млрд. ткм, что выше показателя 2015 года на 8,2%, а в 2017 году самый высокий уровень грузооборота приходится на февраль

104,8 млрд. ткм, что выше показателя 2015 года соответствующего периода. Рассмотрим показатель, характеризующий перевозку пассажиров и пассажирооборот, который отражен на рисунках 3, 4.

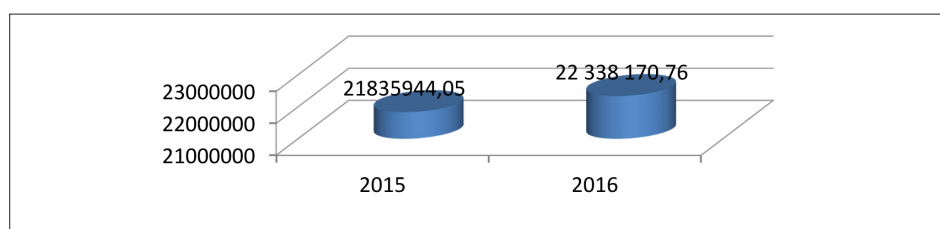


Рисунок 3 – Динамика перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, чел.

Примечание – Составлено автором на основе данных Комитета по статистике РК (Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан 2017)

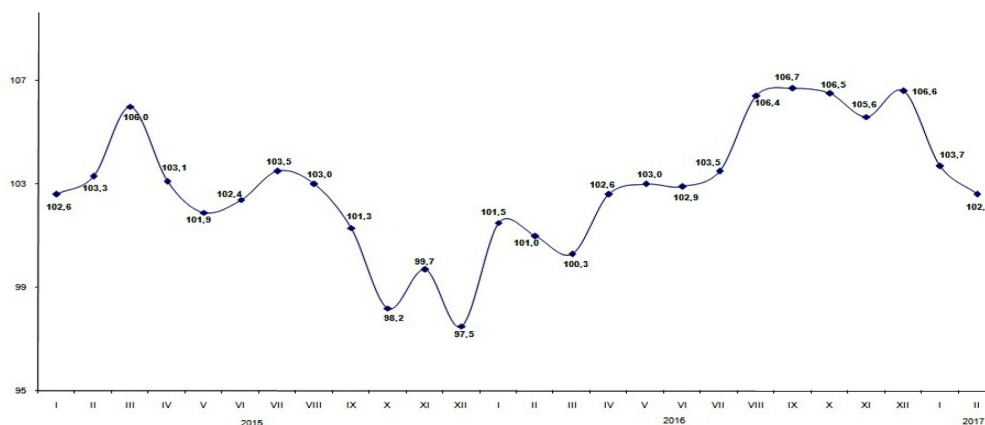


Рисунок 4 – Динамика пассажирооборота, млрд. пкм.

Примечание – Составлено автором на основе данных Комитета по статистике РК (Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан 2017)

В 2016 году железнодорожным транспортом Казахстана были перевезены 22 338 170 млн. пассажиров, что выше уровня 2015 года на 0,5 млн. пассажиров, при этом пассажирооборот вырос на 67% и составил в 2016 году 106,7 млрд. пкм. Средний ежегодный прирост за этот период составил 5%.

В силу географического положения Республики Казахстан есть определенные логистические преимущества и особенности. По территории Республики Казахстан проходит около пяти международных транзитных путей и несколько крупных трубопроводов. Дополнительной возможностью для развития рынка логистических услуг в Республике Казахстан является создание Таможенного союза, в результате которого внутрисоюзные границы стали официально открытыми и сухопутная граница с Китаем теперь стала более доступна для Европы. Внутренняя логистика Казахстана, приближенная к международным стандартам качества, присутствует только в Алматинском регионе, где имеется конкуренция на рынке логистики и консолидировано много складов «А» класса, а в Астане логистическая инфраструктура только начинает развиваться. Новая модель экономического развития Республики Казахстан в числе важнейших условий, обеспечивающих эффективность, определяет необходимость инвестирования в транспортно-логистическую инфраструктуру. Применяются различные формы привлечения и использования капитала извне для преобразования транспортно-коммуникационного комплекса, поскольку для эффективной интеграции в мировое пространство Республики Казахстан

необходимо в первую очередь создать условия, обеспечивающие доступ к морским и океанским побережьям. Главной проблемой логистической отрасли Республики Казахстан остается угрожающее состояние дорог. Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники в железнодорожной отрасли, недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств. Дефицит пассажирского подвижного состава, низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции, недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта, действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента.

В Казахстане остро стоит вопрос о нехватке квалифицированных кадров. Логистика в Казахстане как целостная индустрия отсутствует и сконцентрирована в трех составляющих: транспорте, складах и самих компаниях – владельцах товаров. В результате крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую часть этих операций in-house, то есть используют собственные склады. Как отмечает эксперт консалтинговой компании Logistics Systems, на данный момент между отечественными логистическими компаниями и компаниями-производителями не происходит процесса интеграции сближения для предоставления комплекса услуг на долгосрочной основе. Компании-клиенты используют логистические компании только для исполнения краткосрочных задач (Неруш Ю.М. 2016).

Во всем мире логистика сама по себе является очень прибыльным инновационным сегмен-

том. Мировой рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 трлн. долл. США, т. е. порядка 7% мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики составляет на уровне 13-14% от ВВП. Так, в Ирландии этот показатель достигает 14,2%, в Сингапуре – 13,9%, Гонконге – 13,7%, в Германии 13,0% и т.д. Это свидетельствует о том, что страны уделяют особое внимание развитию данного сектора как одного из источников национального дохода. В Казахстане этот показатель приблизительно равен 8%.

В целях развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан с привлечением международных консультантов разработан Мастер-план развития транспортно-логистической системы. Данный документ представляет собой программу развития отрасли транспортной логистики в рамках текущих программ Правительства, в частности Государственной программы форсированного и индустриально-инновационного развития. Актуальность проекта обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом страны, что подразумевает отход от традиционного узкотранспортного подхода и применение новой современной парадигмы. Основной целью является повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, доступность глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентоспособности страны на глобальном рынке в целом.

Для логистического рынка Казахстана 2014 год был достаточно продуктивным. Завершаются работы на казахстанском участке масштабного транспортного коридора Западный Китай – Западная Европа. Эта магистраль улучшит транспортные связи между Европой и Азией, а также существенно облегчит импорт товаров из Китая. Завершился первый этап расширения Актауского международного торгового порта. В рамках этапа были построены защитные гидротехнические сооружения, которые позволяют расширить порт с севера и обезопасить мореплавание и стоянки судов. Программа «Транспортная стратегия 2015 года» была реализована на 85%, где определено направление развития транспортного комплекса страны, установлена единая система приоритетов для транспортной отрасли, которая является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с ним отраслях экономики. В рамках

программы объем грузоперевозок Казахстана значительно вырос и составил 88,1% от общей доли логистического рынка в экономике.

Казахстанский рынок логистических услуг привлекателен с точки зрения инвестиций в отрасль. Ожидается приход на казахстанский рынок крупного иностранного оператора со своими логистическими компаниями, с улучшенным качеством предоставляемых услуг и сервиса. В целом приход инновационных технологий и стандартов мирового уровня еще больше ускорил бы развитие не только самого рынка логистических услуг, но и бизнеса и экономики. Крупный оператор, имеющий большой опыт оказания логистических услуг, на практике мог бы продемонстрировать, как лучше понять потребности компаний, планировать мощности, обеспечить комплекс услуг, инвестировать в долгосрочные активы, тем самым обеспечить высокий стабильный сервис и снизить издержки. Это незамедлительно отразилось бы на бизнесе клиентов и стало бы сигналом для многих крупных компаний к действию. В Казахстане рынок логистики только зарождается и ожидается очень бурное его развитие. Это связано с целым рядом причин:

- повышением спроса на рынок аутсорсинговой логистики «А» класса, потребителями которых являются как небольшие компании, так и крупные компании;
- переносом и строительством новых складов за чертой города и концентрацией вокруг них индустриально-инновационных предприятий;
- повышением спроса на логистические услуги, в первую очередь на склады «А и В» класса в регионах;
- строительством частными компаниями без участия государства;
- ежегодным ростом грузооборота в стране, сопровождающимся ростом спроса на логистические услуги и необеспеченностью отечественными компаниями, ожиданием прихода зарубежной компании логистических услуг со своей технологией;
- отсутствием полноценного рынка логистических услуг; имеются отдельные элементы логистики, такие как грузоперевозка, экспедиторские услуги, неразвитое складское хозяйство;
- происходящим спросом на логистику в регионах, что приводит к расширению логистической деятельности компании в регионах, где отсутствуют современные склады, терминальные комплексы.

Заключение

В связи с этим одним из важных направлений Казахстана на 2015 год являются открытие новой железной дороги Жезказган – Шалкар – Бейней. Протяженность магистрали будет составлять 1200 километров, она свяжет напрямую Восток и Запад страны. Более того, дорога позволит через Каспий и Кавказ выходить в Европу, а на востоке – в порт Ляньюньган на Тихом океане, о чем есть соглашение с Китаем (Отчет по развитию транспортной инфраструктуры Союза транспортников Казахстана. 2015). Кроме того, в своем Послании Глава государства подчеркнул, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов. При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Прежде всего, нужно реализовать основные автодорожные проекты. Это Западный Китай – Западная Европа; Астана-Алматы; Астана-Усть-Каменогорск; Астана-Актобе-Атырау; Алматы – Усть-Каменогорск; Караганда – Жезказган – Кызылорда; Атырау-Астрахань. Также необходимо продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны. Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты – Ерсай. Поручаю Правительству проработать вопрос строительства или аренды терминальных мощностей в «сухих» и морских портах Китая, Ирана, России и странах

ЕС. Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым в Послании народу Казахстана «Нурлы Жол – путь в будущее» отмечалось развитие транспортно-логистической инфраструктуры, что оно будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов (Назарбаев Н.А. «Нурлы- Жол – Путь в будущее». 2014). При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Прежде всего, необходимо реализовать основные автодорожные проекты. Это Западный Китай – Западная Европа; Астана-Алматы; Астана-Усть-Каменогорск; Астана-Актобе-Атырау; Алматы – Усть-Каменогорск; Караганда – Жезказган – Кызылорда; Атырау-Астрахань.

В настоящее время Казахстан повысил рейтинг в Индексе эффективности логистики Logistics Performance Index (LPI) и занимает 77 место среди 160 стран мира. Это является лучшим показателем среди стран. Турция предложила новый проект логистики, который сократит время доставки товаров из Турции в Атырау. В 2016 году в 100 раз был превышен уровень объема скоростных контейнерных поездов из Азии в Европу через Казахстан. К 2020 году Республика Казахстан планирует войти в число 40 стран с наилучшим логистическим климатом. Для этого АО «НК «Қазақстан Темір жолы» планирует развивать необходимую инфраструктуру, упростить таможенные процедуры и внедрить в перевозки информационные технологии. Кроме того в 2017 году, запланирован запуск новой системы грузовых перевозок в Китай, Европу, Иран, Россию и Турцию. Рассмотрим стандарты транспортной логистики, которая показана на рисунке 5.



Рисунок 5 – Стандарты транспортной логистики РК

Примечание – Составлено автором на основе Транспортной стратегии 2020

Одним из инструментов обеспечения международных стандартов логистического сервиса является реализация «принципа 5С» – «скорость + сервис + стоимость + сохранность + стабильность». Внедрение «принципа 5С» позволит не только улучшить показатели эффективности отрасли, но и даст возможность добиться синергетического эффекта. Синергетический эффект представляет собой повышение результативности деятельности за счет интеграции, соединения отдельных элементов в единую систему.

В рамках программы «Хоргос – Восточные ворота» значительно выросли прогнозы роста грузопотока и транзита через Казахстан. Хоргос находится в направлении важнейшего международного транспортного коридора «Запад – Восток» с дальнейшим выходом на МТК «Север-Юг» на западе страны. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» предполагает строительство аэропорта, сухого порта, железной дороги Жетыген – Хоргос, автодороги и прямого сообщения с морским портом Актау. По данным АО «НК «Казахстан Темір жолы», инвестированием в проект уже заинтересовалась российская транспортная группа Far-Eastern Shipping Company (FESCO), оказывающая услуги морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и стивидорного обслуживания на собственных терминалах в крупнейших портах России и СНГ. В 2017 году планируется открытие железной дороги Туркменистан – Иран. В следующем году планируется завершить проект Западная Европа – Западный Китай. Для решения транспортно-логистических проблем Казахстана был подписан план со-

вместных действий между Министерством по инвестициям и развитию, национальной компанией АО НК «Казахстан Темір жолы» и Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». Формирование высокотехнологичных транспортных международных коридоров «Запад – Восток», «Юг – Север» диктует необходимость создания мощных региональных центров управления перевозками. В настоящее время государством планируется полномасштабная реализация транзитного потенциала Казахстана. В этом направлении ведется планомерная работа, основанная на «Транспортной стратегии 2020»: в существующую транспортную инфраструктуру осуществляются большие капиталовложения; реализуются проекты национального и международного масштаба. Для поддержки этих процессов создан «Национальный центр развития транспортной логистики», задачей которого является координация транспортных потоков на всех уровнях. Казахстан участвует в строительстве международного трансконтинентального коридора «Западная Европа – Западный Китай», другими словами, в возрождении «Великого шелкового пути», так как значительная часть отрезка этого коридора пролегает по территории нашей страны: общая протяжённость пути – 8445 км, протяженность по территории Казахстана составляет 2787 км. Проходящие через территорию Казахстана транзитные коридоры позволяют значительно сократить расстояние. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем (рисунок 6).

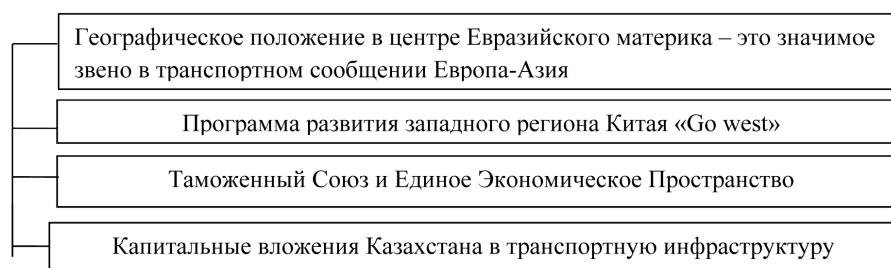


Рисунок 6 – Транспортно-логистический хаб Казахстана

Примечание – Составлено автором («Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства». 2012)

Президент Республики Казахстан объявил о начале реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь»: «Казахстан должен возродить

свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между

Европой и Азией. Это создание на ключевых транспортных коридорах Казахстана единого комплекса хабов международного уровня – торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического». В Республике Казахстан при национальной компании АО «НК «Қазақстан Темір жолы» создана структура «Национальный центр развития транспортной логистики». Отмечено, что Центр станет партнером в области транспортно-логистических исследований, а также координатором всех новых бизнес-инициатив и проектов в области транспортной логистики. На структуру «Национальный центр развития транспортной логистики» возложены функции развития транспортно-логистической системы и оказания полного спектра логистических услуг.

Основные задачи Национального центра развития транспортной логистики:

- содействие в формировании государственной политики в области транспортной логистики;
- формирование инициатив в области улучшения транспортной инфраструктуры и логистического климата в стране;
- передача государственных активов в доверительное управление;
- привлечение управляющих компаний международного уровня;
- повышение компетенции в области управления объектами.

Намечены перспективные направления деятельности нового Центра, среди которых: информационно-аналитическое обеспечение, сопровождение, разработка практических рекомендаций для принятия решений по вопросам транспортной политики.

АО «НК «Қазақстан Темір жолы» в рамках Программы «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» предложено разработать новые инструменты, направленные на модернизацию и цифровизацию наших предприятий. В области транспорта цифровизация может значительно улучшить управление движением и транспортом посредством более точной информации об условиях движения и инфраструктуры, а также о местонахождении транспортных средств или товаров. «Цифровой Казахстан» реализует проекты по

цифровизации своих производственных процессов: интеллектуальное управление движением поездов, цифровизация процессов взаимодействия с грузоотправителями. Также железнодорожники рассмотрели перспективы развития железной дороги, и проанализировали социальную политику компании.

Таким образом, основными задачами транспортной отрасли Казахстана являются повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, новое строительство объектов транспортной инфраструктуры, модернизация действующей инфраструктуры, ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек, повышение безопасности и устойчивости деятельности отрасли, а также доступности транспортных услуг для населения. Казахстан развивает международное сотрудничество в сфере транспорта, благодаря которому в страну поступает новая техника и технологии, осуществляется внедрение международного опыта. Необходимо продолжить работу по увеличению транзитных перевозок страны, развитию безопасных и выгодных маршрутов на внешние рынки, обеспечению внутрирегиональной мобильности населения за счет «умной» инфраструктуры. Под «умной инфраструктурой» понимается результат объединения физической инфраструктуры с цифровой инфраструктурой, что позволяет предоставлять больше информации для принятия решений по управлению.

В целом, нашими основными задачами до 2020 года являются реконструкция и строительство 7 тыс. км. автомобильных дорог с внедрением платности, достижение роста транзитных контейнерных перевозок до 2 млн. контейнеров, транзитного авиапассажиропотока до 1,6 млн., увеличение пропускной способности морских портов до 26 млн. тонн и поэтапное создание «Интеллектуальной транспортной системы». ITS является общепризнанным международным термином, это системы, которые обеспечивают эффективный обмен данными через беспроводные технологии, чтобы транспортные средства могли соединяться друг с другом, с дорожной инфраструктурой и с другими участниками дорожного движения.

Литература

Budget of the European railway agency, 2014. Доступный по адресу сети: <http://www.era.europa.eu/TheAgency/BudgetandAccounts>

Годовой отчет АО НК «Казахстан Темір жолы», 2016 г.

European 2020: Strategy for smart sustainable and inclusive growth, European Commission, Brussels 2010. Режим доступа: <http://eulaw.ru/content/307>

Intelligent transport system- European Commission, доступная по сетевому адресу: https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

Касымбек Ж.М. Доклад на республиканском совещании по вопросам повышения эффективности транспортно-логистической инфраструктуры, г. Астана, 2018 г. Режим доступа: <https://www.zakon.kz/4901239-doklad-kasymbek-zh-m-na-respublikanskom.html>

Logistics – Times of Central Asia. Режим доступа: <https://www.timesca.com>

Logistics Performance Index. Доступный по адресу сети: <http://www.worldbank.org/http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>

UK Department of Transportation. 2018. Доступно по адресу сети: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport>

Неруш Ю.М. Учебник для академического бакалавриата: Транспортная логистика. – М.: Издательство: Юрайт, 2016. – 215 с.

Назарбаев Н.А. План нации – 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ, 2015. Режим доступа: http://www.inform.kz/kz/plan-nacii-100-shagov-po-realizacii-pyati-institucional-nyh-reform-n-nazarbaeva_a2777943

Назарбаев Н.А. «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства», 2012г.

Назарбаев Н.А. «Нурлы- Жол – Путь в будущее» 2014г.

АО НК «Казахстан Темір жолы». Режим доступа: <http://www.railways.kz/ru/node/11216>

Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции, 2018. Режим доступа: <https://www.zakon.kz/4901239-doklad-kasymbek-zh-m-na-respublikanskom.html>

Отчет по развитию транспортной инфраструктуры Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», 2015.

Основные показатели работы транспорта в РК: Комитет по статистике. – Астана, 2017. Режим доступа: www.stat.gov.kz

Official resource of the European Union, доступный по адресу сети: <http://europa.eu/>

Союз транспортников Казахстана. Режим доступа: <http://kazlogistics.kz/ru/>

References

The budget of the European railway agency (2014), available at the network address: (<http://www.era.europa.eu/TheAgency/BudgetandAccounts>)

Godovoy otchet AO NK «Kazakhstan Temir zholy» [Annual report of JSC «NC Kazakhstan Temir Zholy»], (2016)

European 2020: Strategy for smart sustainable and inclusive growth, European Commission, Brussels. Access mode: (<http://eulaw.ru/content/307>)

Intelligent transport system- European Commission, available at the network address: (https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en)

Kasymbek Zh.M. (2018) Doklad na respublikanskom sovevanii po voprosam povysheniya effektivnosti transportno-logisticheskoy infrastruktury [Report at the Republican meeting on improving the efficiency of transport and logistics infrastructure]. Astana, access mode: (<https://www.zakon.kz/4901239-doklad-kasymbek-zh-m-na-respublikanskom.html>)

Logistics- Times of Central Asia, available at the network address: (<https://www.timesca.com>)

Logistics Performance Index. Access mode: (<http://www.worldbank.org/http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>)

UK Department of Transportation. (2018) available at: (<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport>)

Nerush Yu.M. (2016) Uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata: Transportnaya logistika [Textbook for academic baccalaureate: Transport logistics]. Moscow – Publisher: Yurayt, p – 215.

Nazarbayev N. A. (2015). Plan natsii – 100 shagov po realizatsii pyati institutsional'nyh reform [Nation Plan – 100 Steps to Implement Five Institutional Reforms]. Access mode: (http://www.inform.kz/kz/plan-nacii-100-shagov-po-realizacii-pyati-institucional-nyh-reform-n-nazarbaeva_a2777943)

Nazarbayev N.A. (2012) «Strategiya «Kazakhstan-2050»: novyy politicheskiy kurs sostoyavshegosya gosudarstva» [«Strategy» Kazakhstan-2050»: a new political course of the state»].

Nazarbayev N.A. (2014) [«Nurly-Zhol – Way to the Future»].

АО НК «Kazakhstan Temir zholy» [JSC NC «Kazakhstan Temir Zholy»]. Access mode: (<http://www.railways.kz/en/node/11216>)

Novye vozmozhnosti razvitiya v usloviyah chetvertoy promyshlennoy revolyutsii [New opportunities for development in the conditions of the fourth industrial revolution], (2018). Access mode: (<https://www.zakon.kz/4901239-doklad-kasymbek-zh-m-na-respublikanskom.html>)

Otchet po razvitiyu transportnoy infrastruktury Soyuz transportnikov Kazakhstana «KAZLOGISTICS» [Report on development of transport infrastructure Sustainable transport engagements in Kazakhstan «KAZLOGISTICS»], (2015)

Osnovnye pokazateli raboty transporta v RK [Main indicators of transport in the Republic of Kazakhstan] (2017). Committee of the RK on Statistics. – Astana. Access mode:(www.stat.gov.kz)

Official resource of the European Union, available at the network address: (<http://europa.eu/>)

Soz transportnikov Kazakhstana [Union of Transporters of Kazakhstan]. Accessibility mode: (<http://kazlogistics.kz/ru/>)