

Товма Н.А.  
**Эффективное формирование  
транспортных хабов  
в Республике Казахстан**

Особая роль в ускорении темпов экономического роста принадлежит развитию комплексному транспорту, выступающему не только органической составной частью национальной экономики, но и важнейшим фактором дальнейшего развития страны. В данной статье дано научно-обоснованное определение содержания понятия транспортного хаба в условиях реализации индустриально-инновационного развития Казахстана на перспективу. Изучены и определены экономические, технологические, социальные и организационные факторы, влияющие на развитие хабов. Показана оптимальная стратегия планирования и прогнозирования транспортных хабов Казахстана. Уточнены показатели ускоренной модернизации и диверсификации региональной транспортной инфраструктуры Республики Казахстан. Исследована и обоснована оценка рисков развития и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры экономики РК на перспективу. Предложена и показана специфическая модель менеджмента качества хабов Республики в транспортно-логистических системах. Даны рекомендации по совершенствованию оптимального регулирования транспортных хабов для Республики Казахстан в условиях реализации индустриально-инновационного развития. Расширен традиционный перечень основных транспортных стандартов. Разработаны компактные и эффективные модели управления транспортными хабами в РК.

**Ключевые слова:** хабы, транспорт, логистика, эффективность, диверсификация.

Tovma N.A.  
**Effective formation of transport  
hubs in the Republic of  
Kazakhstan**

A special role in accelerating the pace of economic growth belongs to the integrated development of transport, is not only an organic part of the national economy, but also an important factor in the further development of the country. Given the science-based definition content of the concept of the transport hub in the conditions of implementation of the industrial-innovative development of Kazakhstan in the future. To examine and determine the economic, technological, social and organizational factors that influence the development of hubs. shows the optimum strategy for planning and forecasting of transport hubs of Kazakhstan till 2030 refine indicators of accelerated modernization and diversification of regional transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan. Investigated and substantiated risk assessment development and efficient operation of the transport infrastructure of the economy of Kazakhstan in the future. Shows the proposed and the specific model of quality management hub in transport and logistics systems. Recommendations to improve the optimal regulation of transport hubs for the Republic of Kazakhstan in the conditions of realization of industrial and innovative development.

**Key words:** hubs, transport, logistics, transportation, infrastructure, investment, efficiency.

Товма Н.А.  
**Қазақстан Республикасындағы  
транспорттық хабтардың  
тиімді құрылуы**

Еліміздің экономикалық өсу қарқынының маңызды факторларының бірі – кешенді көлік жүйесінің дамуы және ұлғаюы болып табылады. Бұл мақалада транспорттық хабқа жаңа ғылыми негізделген түсінік беру. Қазақстан аймақтарындағы транспорттық хабтың тиімді дамуына әсер ететін экономикалық, технологиялық, әлеуметтік және ұйымдастырушылық факторларды үйрену. Республиканың келешектегі транспорттық хабын жоспарлау және болжамдауының дамуының оңтайлы стратегиясын анықтау. Экономиканы жаңғырту жағдайында аймақтық транспорттық инфрақұрылым дамуының серпімді бағытының көрсеткіштерін айқындау. ҚР экономикасының транспорттық инфрақұрылымының дамуының тәуекелді және тиімді жұмыс істеуін бағалау жүйесін негіздеу.

**Түйін сөздер:** хабтар, транспорт, логистика, тасымал, инфрақұрылым, тиімділік, басқару, диверсификация.

## ЭФФЕКТИВНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ХАБОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

В современных условиях хозяйствования построены новые железнодорожные линии и заканчивается «Западная Европа – Западный Китай» и «Бейнеу – Актау». Это позволит создать прямой выход грузов с востока от станции Достык в западный регион Казахстана и далее в Европу и в другие страны с сокращением расстояния перевозок на 1200 км. Следует отметить, что для эффективного функционирования коммуникационных коридоров формируются транспортно-логистические узлы в Хоргосе, Актау, Алматы, Астане и Актобе. Также в Казахстане будет разработан комплекс мер по развитию в узловых точках Казахстана складского хозяйства класса «А» для расширения транзита и логистики. Вместе с тем в республике предусматривается формирование городов Алматы и Астана как торговых хабов международного уровня, а городов Шымкент, Актобе и Актау – хабов национального, в перспективе – центральноазиатского уровня. При этом важным механизмом усиления деловой активности в хабах, укрепления их торгово-логистических, финансовых, инновационных и туристических возможностей станут специальные экономические зоны.

По территории Казахстана пролегает 5 международных транспортных коридоров: Южный, Среднеазиатский, северный коридор ТАЖМ, Север-Юг и ТРАСЕКА. Однако, одним из главных проектов в этом направлении является автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай». Международный транспортный коридор – это наиболее краткий путь, который обеспечивает связь страну Центральной Азии с Европой, а также выход из стран Юго-Восточной Азии в Европу. Предлагается реализовать Проект будущей высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту Минск – Москва – Астана – Алматы, предложенный Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым. Высокоскоростная железная дорога по маршруту Минск – Москва – Астана – Алматы позволит создать условия для формирования новой сети авиационных транспортных хабов.

В настоящее время активно формируется базовый каркас торгово-логистической системы – транспортно-коммуникационная инфраструктура. Построены железнодорожные линии Жетыген – Хоргос протяженностью 293 км и Узень – граница

Туркменистана – 146 км, в текущем году заканчивается строительство железных дорог Жезказган – Бейнеу протяженностью 988 км и Аркалык – Шубарколь – 214 км, ведется строительство автомагистралей «Западная Европа – Западный Китай» и «Бейнеу – Актау», это и есть прямой выход грузов с востока от станции Достык в западный регион Казахстана и далее в Европу с сокращением расстояния перевозок на 1200 км. Кроме того, для эффективного функционирования коммуникационных коридоров формируются транспортно-логистические узлы в Хоргосе, Актау, Алматы, Астане и Актобе. Также в Казахстане будет разработан комплекс мер по развитию в узловых точках республики складского хозяйства класса «А» для расширения транзита и логистики.

Строительство и эксплуатация скоростных и высокоскоростных магистралей будет способствовать росту занятости населения, региональному развитию рабочих мест, появлению новых отраслей производства и услуг, поставляющих необходимые материалы и продукцию для всех этапов жизненного цикла дорог, внедрению современных технологий, инвестиционной привлекательности, в обслуживании населения.

Исследованию вопросов функционирования сложных транспортных систем, в том числе портов и звеньев «флот – порт» посвящен ряд научных работ зарубежных ученых: Brueckner J.K., Campbell J.F., Caves D.W., Fujita M., Hendricks K., Konishi H., Krugman P., Neary J.P., Krugman P., Samuelson P.A., Louvex F. Системному подходу к решению задач оптимального планирования транспортно-логистических узлов посвящены работы: Ефимова Е.Г., Гибшмана А.Б., Громова Н.Н., Кириченко А.В., Терешина Н.П.

Среди казахстанских ученых данной проблемой занимались: Абдолиев С.К., Атамкулов Е.Д., Баяхметов Т.Б., Бегасилов К.Б., Ильичева Е.В., Искаков У.М., Исингарин Н.К., Мукашев К.Б., Сабден У., Сарсембаев К.Ж., Нурланова Н.К., Шеденов У.К. и др.

Кроме того, данная проблема отражена в транспортной стратегии Казахстана и в стратегическом плане развития Республики Казахстан.

Несмотря на весомый вклад ученых, остаются не исследованными проблемы стандартизации транспортно-логистических хабов, не изучена система менеджмента качества хабов, не разработана стратегия планирования и прогнозирования транспортных хабов. Нет эффективных моделей управления транспортными хабами. Мы решили заполнить данный пробел

в науке и практике управления транспортными хабами.

Научная новизна заключается в разработке механизма управления транспортными хабами на перспективу, что способствует ускоренному вхождению Казахстана в число 30 развитых стран мира. В частности, значимость имеют следующие положения:

1. Предложено научно-обоснованное определение транспортного хаба. Хаб (*англ.* hub, буквально – ступица колеса, центр) – в общем смысле, узел какой-то сети. В авиации (на *англ.* часто *gateway* – шлюз) – узловой аэропорт, достаточно крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел с необходимым набором сервисов, имеющий подходящее географическое положение. На транспорте – пересадочный, перегрузочный узел. На автомобилях повышенной проходимости – муфта свободного хода переднего, подключаемого моста. Бывают ручными и автоматическими. В компьютерной технике и сетях – сетевой концентратор (например, USB-концентратор). В файлообменной сети Direct Connect хабами называют серверы сети. В Фидонете хабом называют магистральный узел, через который проводится передача почты. В энергетике хаб – специализированное место для торговли электроэнергией. Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) – пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. Как правило, ТПУ возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса [1, с. 15]. Территория ТПУ, как правило, является собственностью двух или более транспортных фирм либо обслуживает сразу несколько видов транспорта одной фирмы. В отличие, например, от обычных автобусных остановок, на территории ТПУ могут устанавливаться внутренние правила, регламентируемые оплатой проезда в транспорте.

Анализ изученной литературы показывает, что нет определения понятия транспортного хаба, на наш взгляд транспортный хаб – это комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения, где создаются специальные условия для обеспечения высокой скорости транспортировки грузов.

2. Изучены и определены экономические, технологические, социальные и организационные факторы, влияющие на развитие хабов. В Казахстане все чаще говорят о перспективах

усиления транспортно-транзитного потенциала страны. После того как Нурсултан Назарбаев озвучил идею трансформации страны в региональный транспортный хаб на саммите прикаспийских государств в Астрахани, представители власти Казахстана уделяют логистическому потенциалу страны повышенное внимание [2, с. 78]. Секретарь межправительственной комиссии Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия Марат Садуов недавно озвучил три условия решения поставленной задачи: скорость оформления и прохождения грузов, безопасность транспортировки, упрощение таможенных процедур [3, с. 32]. В Казахстане уже не первый год создаются специальные условия для обеспечения высокой скорости транспортировки грузов. Несколько лет назад были приняты первые шаги в упрощении таможенных процедур на границе с Россией. Тогда это было обусловлено созданием Таможенного союза. На сегодняшний день меры таможенного контроля практически сведены к нулю, что обеспечивает максимально низкий уровень логистических издержек. Вместе с тем в Астане не собираются отказываться от таможенного контроля, так как этого требуют рамки безопасности. Контрафактный товар из Китая и южных районов Центральной Азии, так или иначе, попадает на границу России, однако ужесточение процедур лицензирования товаров в последнее время решает эту проблему. Либерализация таможенного законодательства коснулась не только казахстано-российских границ. Потенциал вступления Кыргызстана в Евразийский экономический союз также сказывается положительно на решении задач РК. Однако экспорт Кыргызстана пока направлен непосредственно в Казахстан и Россию. Вместе с тем это способствует становлению Казахстана как регионального транспортного хаба. Бок о бок с проблемой ускорения таможенных процедур стоит вопрос обеспечения безопасности перевозимых грузов. В безопасности транзита грузов через Казахстан никто и не сомневается, но есть другая сторона медали. Государственным органам не помешает обезопасить собственный рынок от ввозимых товаров. Ускорение таможенного оформления не должно сказываться на продовольственной безопасности Казахстана. Например, ввиду либерализации таможенного законодательства, контрафактный поток товаров из Китая может вырасти. Говоря о транспортном потенциале Казахстана, нельзя не упомянуть главный минус страны, которая претендует на звание регионального транспортного хаба. Отрицательно

на логистической инфраструктуре сказывается отсутствие выхода в море. И чтобы создать все транзитные условия для международных факторов, для Казахстана есть только один реальный выход – это развитие института «сухих портов». На сегодняшний день в РК функционируют два полноценных «сухих порта» в Актобе и Алматы. Однако для решения задач по трансформации страны в международный транспортный коридор двух таких портов недостаточно. Ввиду того, что создание «сухих портов» требует значительных финансовых вложений со стороны государства и бизнеса, разумно было бы использовать потенциал существующих логистических центров. Объектами, имеющими потенциал трансформации в «сухие порты», являются «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» и «Терминал Тау» в Алматинской области. «Сухой порт» может служить хорошей привязкой к морским портам, являясь по своей сути следующим транспортным терминалом после морских портов. Для этого важно обеспечить оформление документов по действующему в Казахстане принципу «одного окна», что снизит временные издержки. Таким образом, превратить Казахстан в транспортный хаб всего региона, несмотря на отсутствие выходов в открытое море, вполне реально. Для этого важно повысить степень привлекательности страны в качестве логистического центра региона, окончательно преодолев бюрократические барьеры (по принципу «одного окна»). В случае повсеместного внедрения института «сухих портов», Казахстан не только сможет развить транзитный потенциал. Это в какой-то степени будет способствовать диверсификации экономики, так как международная логистика в регионе развита слабо, а Казахстан может занять свободную нишу.

3. Предлагается внедрить оптимальную стратегию планирования и прогнозирования транспортных хабов Казахстана до 2030 г., которая будет способствовать эффективному развитию страны, повышению эффективности транспортного комплекса. Благодаря этому будет обеспечен существенный рост пассажиров (в 1,5 раза) и грузооборота (в 2 раза). Повысится обеспеченность населенных пунктов республики (более чем на 1,1 тыс. единиц) регулярным транспортным сообщением. Будут увеличены объемы транзита через территорию Республики Казахстан: с 9,364 млн. тонн грузов (в 2005 году) до 32,2 млн. тонн грузов; с 84,7 млн. самолето-километров (в 2005 году) до 190,0 млн.

самолето-километров, а также доходы от транзитного движения в 3 раза – с 46,3 млрд. тенге (в 2005 году) до 136,3 млрд. тенге. Реализация Стратегии будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана. Предложения, данные в стратегии, охватывают железнодорожный, автомобильный, городской пассажирский, воздушный виды транспорта, развитие и эффективное функционирование которых в значительной степени зависит от политики государства. В современных условиях транспорт играет важную роль в экономике Казахстана. Связывая между собой города и населенные пункты республики, транспорт играет ключевую роль в обеспечении территориальной и административной целостности государства, его обороноспособности и безопасности. Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между странами с созданием выгодных, надежных и доступных транзитных маршрутов. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридионального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов.

Стратегия предусматривает модернизацию существующих и создание новых «спрямляющих» транспортных путей и инфраструктурных объектов одновременно с обновлением всех видов транспортных средств.

4. Специфическая модель менеджмента качества хабов Республики в транспортно-логистических системах, созданная для постоянного формирования политики и целей в области качества, а также для достижения этих целей с целью постоянного улучшения качества выпускаемой продукции или оказываемых услуг. Система менеджмента качества хабов призвана обеспечивать качество продукции или услуг и «настраивать» это качество на ожидания потребителей (заказчиков). При этом ее главная задача – не контролировать каждую единицу продукции, а сделать так, чтобы не было ошибок в работе, которые могли бы привести к появлению брака (плохому качеству продукции или услуг).

5. Рекомендации по совершенствованию оптимального регулирования транспортных хабов для Республики Казахстан, заключающиеся в разработке Закона «О транспортном хабе», способствуют развитию всей транспортной системы. Данный законопроект транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики, благодаря

нему будет достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в надежных и безопасных транспортных услугах. Снизится техногенная и экологическая опасность транспорта. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 2,5 раза. Кроме того, в данном законопроекте предусматривается усовершенствование вопросов обеспечения технологической и экономической безопасности на транспорте, что будет способствовать росту привлекательности и конкурентоспособности экономики Республики Казахстан. Благодаря данному законопроекту повысится конкурентоспособность отечественных перевозчиков и транспортных коридоров страны. Будут созданы дополнительные рабочие места в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью областях. Транспортная составляющая в стоимости конечной продукции и услуг снизится до 6,9%, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9% (в 2005 году – 11%).

6. Компактные и эффективные модели управления транспортными хабами в РК будут способствовать переходу транспортной системы на качественно новый уровень функционирования. Благодаря данным моделям будет сформирована оптимальная транспортная сети, внедрены прогрессивные технологии организации труда и производственного процесса, созданы отечественные профильные производства, создается сеть транспортно-логистических центров интермодальных перевозок.

В международном масштабе содержащиеся положения, рекомендации и выводы способствуют развитию и совершенствованию системы эффективности модернизации транспортных хабов, а также более высокому уровню взаимодействия с другими странами.

Для определения экономических, технологических, социальных и организационных факторов, влияющих на развитие хабов, будут использоваться теоретические методы, которые необходимы для определения проблем, формулирования гипотез и для оценки собранных фактов. Для разработки оптимальной стратегии планирования и прогнозирования транспортных хабов Казахстана до 2030 г. будет применяться метод сравнения, поскольку сравнение – это установление различия между объектами материального мира или нахождение в них общего. Для уточнения показателей ускоренной модернизации и диверсификации региональной

транспортной инфраструктуры Республики Казахстан будет использоваться метод обобщения – определение общего понятия, в котором находит отражение главное, основное, характеризующее объекты данного класса. Для исследования и обоснования, оценки рисков развития и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры экономики РК на перспективу будут применяться аксиоматический метод – способ построения научной теории, при котором некоторые утверждения принимаются без доказательств. Специфическая модель менеджмента качества хабов Республики в транспортно-логистических системах будет построена на основе метода анализа. Анализ – метод познания

при помощи расчленения или разложения предметов исследования на составные части. Совершенствование оптимального регулирования транспортных хабов будет осуществляться с помощью социологических методов (наблюдение, опрос, эксперимент, интервью). Для расширения традиционных основных транспортных стандартов будут применяться методы эмпирического уровня: наблюдение, сравнение, счет, измерение, анкетный опрос, собеседование, тесты, метод проб и ошибок. Компактные и эффективные модели управления транспортными хабами в РК будут построены с помощью метода математического моделирования, что позволит дать точные расчеты.

#### Литература

- 1 Ефимова Е.Г. Конкурентоспособность региона в глобализирующейся экономике как теоретическая проблема // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2009. – №5. 0,5 п.л.
- 2 Гибшман А.Б. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте. – М.: Транспорт, 1985. – 240 с.
- 3 Громов Н.Н. Персианов В.А. Управление на транспорте. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.

#### References

- 1 Efimova E.G. Konkurentosposobnost' regiona v globalizirujushhejsja jekonomike kak teoreticheskaja problema // Evrazijskaja integracija: jekonomika, pravo, politika. – 2009. – №5. 0,5 p.l.
- 2 Gibshman A.B. Opredelenie jekonomicheskoi jeffektivnosti proektnyh reshenij na zheleznodorozhnom transporte. – M.: Transport, 1985. – 240 s.
- 3 Gromov N.N. Persianov V.A. Upravlenie na transporte. – M.: Transport, 1990. – 336 s.