

Торайғыров университетінің
ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Торайғыров университета

Торайғыров университетінің ХАБАРШЫСЫ

Экономикалық сериясы
1997 жылдан бастап шығады



ВЕСТНИК

Торайғыров университета

Экономическая серия
Издается с 1997 года

ISSN 2710-3552

№ 4 (2024)

Павлодар

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Торайгыров университета

Экономическая серия
выходит 4 раза в год

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о постановке на переучет периодического печатного издания,
информационного агентства и сетевого издания
№ KZ93VPY00029686

выдано
Министерством информации и коммуникаций
Республики Казахстан

Тематическая направленность
публикация материалов в области экономики, управления,
финансов, бухгалтерского учета и аудита

Подписной индекс – 76133

<https://doi.org/10.48081/HMTV4251>

Бас редакторы – главный редактор
Давиденко Л. М.
доктор PhD

Заместитель главного редактора
Ответственный секретарь

Гребнев Л. С., *д.э.н., профессор*
Шеримова Н. М., *магистр*

Редакция алқасы – Редакционная коллегия

| | |
|--------------------|--|
| Шмарловская Г. А., | <i>д.э.н., профессор (Беларусь);</i> |
| Кунызов Е. К., | <i>доктор PhD, доцент;</i> |
| Алмаз Толымбек, | <i>доктор PhD, профессор (США);</i> |
| Мукина Г. С., | <i>доктор PhD, ассоц. профессор, доцент;</i> |
| Алтайбаева Ж. К., | <i>к.э.н.</i> |
| Мусина А. Ж., | <i>к.э.н., ассоц. профессор, доцент;</i> |
| Титков А. А., | <i>к.э.н., доцент;</i> |
| Омарова А. Р. | <i>технический редактор.</i> |

За достоверность материалов и рекламы ответственность несут авторы и рекламодатели
Редакция оставляет за собой право на отклонение материалов
При использовании материалов журнала ссылка на «Вестник Торайгыров университета» обязательна

<https://doi.org/10.48081/IIAK6647>

**Г. С Сактаганова¹, *А. М. Бакирбекова²,
А. Б. Заманбекова³**

¹Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева,
Республика Казахстан, г. Астана

²Атырауский университет имени Х. Досмухамедова,
Республика Казахстан, г. Атырау

³Казахский университет международных отношений и мировых языков
имени Абылай хана, Республика Казахстан, г. Алматы

¹ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5536-8572>

²ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0981-8306>

³ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-8368-0047>

e-mail: aigul_bakirbek@mail.ru

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА

Данная статья освещает современное состояние транспортно-логистической отрасли Казахстана, динамику показателей за прошедшие десять лет и основные тенденции развития. Представлена структура объемов пассажира и грузовых перевозок по видам транспорта, а также изменение этих показателей в сравнении с предыдущим периодом, доли видов транспорта по итогам 2023 года, где основные перевозки осуществляются железнодорожным транспортом. Проанализированы объемы перевозок по всем видам транспорта, где основная доля из-за экономической эффективности приходится к трубопроводному и железнодорожному транспорту. Несмотря на то, что Казахстан за последние 15 лет инвестировал в данную отрасль 35 млрд долларов и имеются прогнозы, что доля транспорта и логистики в ВВП Казахстана вырастет с 6,2 % в 2022 году до 9 % к 2025 году. Решение вышеуказанных проблем видится в виде обновления и капитального ремонта через крупные инвестиционные вложения. Касательно логистического направления выявлена высокая необходимость в создании и развитии логистической инфраструктуры через региональные центры логистики. Проведенные исследования по общему рейтингу в

Индекс эффективности логистики Logistics performance index (LPI) свидетельствуют, что позиция Казахстана снизилась в сравнение с 2018 годом и переместилась на 79 позицию.

Ключевые слова: транспорт, транспортно-логистическая отрасль, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, воздушный транспорт, морской транспорт

Введение

В современных условиях транспортно-логистическая отрасль является важной отраслью экономической и политической жизни страны. Огромная территория Казахстана, низкая плотность населения, отдаленность населенных пунктов друг от друга, нарастающие процессы интеграции и глобализации в мире делают ее одним из приоритетных направлений развития в стране [1]. Учитывая, географическое положение Казахстана, основные транспортные маршруты, связывают между собой государства азиатского и европейского континентов, проходят по его территории и осуществляют перевозку грузов в межгосударственном сообщении стран ближнего и дальнего зарубежья. Актуальность темы обуславливается тем, что транзитная расположенность Казахстана между двумя континентами требует постоянного совершенства транспортно-логистической отрасли для дальнейшего развития. Недостаточное исследование вопросов современного состояния транспортно-логической отрасли Казахстана требуют их дальнейшего изучения, которые позволят выявить проблемные аспекты и возможности с целью их сокращения и устранения.

Материалы и методы

При проведении исследования были использованы материалы трудов отечественных и зарубежных ученых-экономистов касательно транспортно-логической отрасли, а также научные публикации в сборниках научно-практических конференций и форумов, законодательные и программные документы. Информационными источниками данной статьи послужили официальные документы, статистические данные Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан - Бюро национальной статистики, собственные исследования и наблюдения авторов. При написании статьи авторами в рамках системного подхода использовались принципы и методы комплексного анализа и сравнения, экономические, статистические, в том числе графические, группировка и др. В статье для изучения теоретических аспектов использован библиографический метод. При анализе и оценке данных использовалась систематизация статистических данных, метод индукции для обобщения полученных результатов.

Результаты и обсуждение

Казахстан за последние 15 лет инвестировал в транспорт и логистику 35 млрд. долларов. Прогнозируется, что доля транспорта и логистики в ВВП Казахстана вырастет с 6,2 % в 2022 году до 9 % к 2025 году [2]. Система транспортной инфраструктуры Казахстана включает: 16000 км. железных дорог, из них 275 км. в другие страны; 94800 км. автомобильных дорог, из них 24900 км. международного и республиканского значения; 29000 км. трубопроводных, из них 9200 км. нефтяной и 16500 км. газовой; 2170 км. водных путей; 115 км. троллейбусных; 76 км. трамвайных путей [3]. Наиболее используемым видом транспорта в Казахстане является железнодорожный транспорт, за ним следуют автомобильный и трубопроводный, рисунок 1.



Рисунок 1 – Объем грузовых перевозок по видам транспорта

Примечание: составлено авторами по данным [3]

Из рисунка видно, что в Казахстане наблюдается с 2014 по 2023 год увеличение объема грузовых перевозок по видам транспорта на 78,4 %, где основные перевозки осуществляет железнодорожный транспорт. По итогам 2023 года доля железнодорожного транспорта составило – 53 %, автомобильного – 24 %, трубопроводного – 23 %, морского, воздушного транспорта – 0,14 %, внутреннего водного - 0,07 %, которое показано на рисунке 2.

Доли видов транспорта, 2023 год



Рисунок 2 – Доли видов транспорта на 2023 год

Примечание: составлено авторами по данным [3]

Наряду с этим, в 2023 году выросли по сравнению с 2014 годом доходы по всем видам транспорта и составило 33,4 % представлено на рисунке 3.

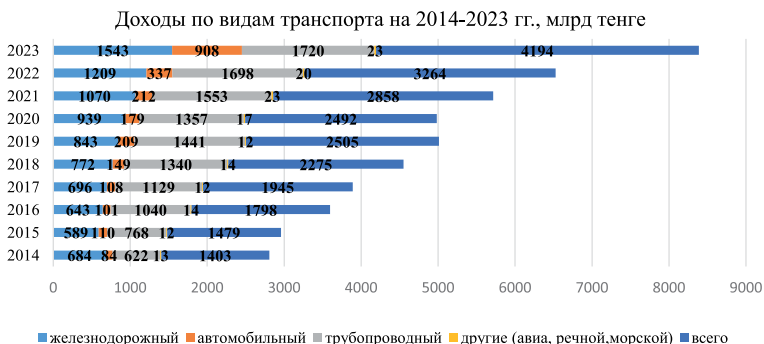


Рисунок 3 – Доходы по видам транспорта

Примечание: составлено авторами по данным [3]

Исходя из анализа можно увидеть, что основная доля доходов приходится от трубопроводного и железнодорожного транспорта. Проведено исследование в период с 2007 по 2023 год по общему рейтингу в Индексе эффективности логистики Logistics performance index (LPI), где по итогам 2023 года Казахстан из 139 стран занял 79 место с общим индексом 2,7 из 5,0, которое показано на рисунке 4.



Рисунок 4 – Место Казахстана в LPI

Примечание: составлено авторами по данным [4]

Как видно из проведенного нами исследования, что по итогам 2023 года общий рейтинг LPI Казахстана [4] ухудшился в сравнение с 2018 годом и переместился на 79 позицию, из них наихудшие показатели по следующим компонентам индекса: международные перевозки – 91 позиция, в 2018 году находился на 84; своевременность – 93 позиция, а находилась на 50; таможня» переместилась на 74 позицию, а находилась на 65. Незначительно поднялась: инфраструктура – 80 место, находилась на 81 позиции; логистическая компетентность поднялась и составило 81 место, а находилась на 91 позиции; отслеживание грузов - 80 место, в 2018 году была на 83 позиции.

Важнейшую роль в экономике Казахстана, играет железнодорожный транспорт, который обеспечивает его внутренние, внешние транспортно-экономические связи и потребности населения в перевозках. Протяженность эксплуатационной длины железнодорожных линий Республики Казахстан на начало 2022 г. достигла 16005,6 км [5], в том числе: длина двухпутных линий – 4985,6 км или 31,1 %; однопутных линий 11023,4 км или 68,8 %; длина электрифицированных участков – 4237,5 км или 26,4 %; длина не электрифицированных участков – 11768,1 км или 73,5 %; длина бесстыковых путей 15 140 км или 94,6 %. На конец 2023 года значительно выросли объемы железнодорожных грузоперевозок, достигнув 327 млрд т-км. Объем грузоперевозок продолжал расти даже в разгар пандемии Covid-19, который показан на рисунке 5.



Рисунок 5 – Объем железнодорожного грузооборота

Примечание: составлено авторами по данным [3]

Наряду с этим, в Казахстане вырос среднегодовой темп роста грузовых перевозок на 4,8 %, а среднегодовой темп роста пассажиропотока на 0,5%. В период с 2012 по 2022 год в республике сократилось число локомотивов на 7,2 %, то есть с 1865 до 1730, но выросло количество электровозов с 552 до 583. Увеличился число грузовых вагонов на 7,4 %, то есть со 127695 до 137189. Уменьшилось число грузовых вагонов в государственной собственности с 66503 до 53873 [3]. После пандемии Covid-19 по итогам 2023 года увеличился пассажиропоток в сравнение с 2014 годом и составил 20 млрд пассажиро - км, рисунок 6.



Рисунок 6 – Объем железнодорожного пассажиропотока

Примечание: составлено авторами по данным [3]

По данным реестра предприятий НПП РК «Атамекен» в отрасли «Транспорт и складирование», которая объединяет предприятия всех видов транспорта, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, складирование и другие услуги в сфере транспорта, насчитывается порядка 16,5 тысяч предприятий. Согласно статистическим данным количество перевезенных пассажиров в городском и пригородном сообщении составило 2146 млн. или 28 % от общего объема пассажирских перевозок в 2021 году. В междугороднем сообщении было перевезено 29 578 пассажиров, а в международном сообщении 126 тысяч пассажиров [3]. К 2030 году транспортно-логистические коридоры, проходящие через Казахстан, будут в полной мере обеспечивать потребности экономики в транспортных услугах с учетом прогнозируемых изменений в структуре грузопотоков и растущего спроса на внутренние и транзитные перевозки в условиях геополитической и экономической турбулентности [6].

Международные перевозки по Каспийскому морю обеспечивает морской и речной транспорт и внутренние перевозки. Каспийское море соединяет Казахстан через Актау и Курык с Азербайджаном, Ираном, Россией и Туркменистаном. Объем грузовых перевозок морским транспортом падает с момента достижения своего пика в 2011 году. Это произошло главным образом из-за замещения объемов экспорта нефти через порты Каспийского моря другими видами транспорта. В 2023 году объем перевалки грузов

через морские порты Казахстана достиг 859 млн тонн, что на 4,7 % больше, чем в 2008 году и на 26 % в 2022 году. За анализируемый период видна скачкообразная динамика. Наблюдается рост до 2010 года и снижение с 2011 года по 2020 года, после рост (рисунок 7).



Рисунок 7 – Объем морского грузооборота

Примечание: составлено авторами по данным [3]

По видам судов наибольшая доля приходится на баржи–96 %, буксиры–57 %, морские катера –41 % и суда обеспечения – 26 %, рисунок 8.

Виды судов, 2022 год

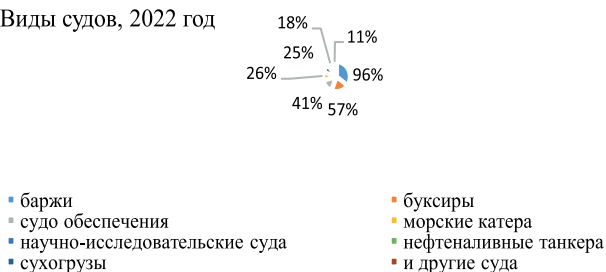


Рисунок 8 – Виды судов

Примечание: составлено авторами по данным [3]

Перевозки по внутренним водным путям осуществляются на Урало-Каспийском бассейне, на Или-Балхашском бассейне, на Иртышском бассейне. Внутренним водным транспортом в 2023 году перевезено 762,2 тыс. тонн грузов и по сравнению с 2019 годом этот показатель снизился на 46,9 %, однако по перевозкам пассажиров в 2023 году составил 121,1 тыс. чел. и по сравнению с 2021 годом этот показатель вырос на 39,2 %.

Состояние авиационной отрасли в стране восстанавливается после трехлетнего спада, вызванного пандемией Covid-19. Отрасль помимо

пассажирских авиаперевозок осуществляют и грузовые авиационные перевозки воздушным транспортом, которые представляют собой самый быстрый, удобный, а в ряде случаев единственный способ доставки груза. Однако высокая стоимость транспортировки препятствует развитию перевозок. В республике действует 25 аэропортов, из них: 17 государственных, 6 частных, 2 аэропорта, находящихся в доверительном управлении, 6 вертодромов. В 2023 году количество обслуженных полетов иностранных компаний через воздушное пространство Казахстана выросло почти в 2,5 раза по сравнению с 2020 годом. В 2023 году оно превысило 40 тысяч полетов, которое можно увидеть на рисунке 9.



Рисунок 9 – Виды судов по возрасту

Примечание: составлено авторами по данным [7,8]

По анализу наблюдается рост общего количества обслуживаемых полетов через Казахстан в 2023 году по сравнению с 2016 годом на 1,8 раза и 3,8 раза рост количества обслуженных полетов международных компаний. В стране выполняются внутренние авиаперевозки по 57 маршрутам с частотой 617 рейсов в неделю. Маршрутная сеть международных авиасообщений страны составляет 111 маршрутов с частотой 499 рейсов в неделю в 28 стран.

Казахстанский рынок грузовых перевозок воздушным транспортом развивается низкими темпами по сравнению с пассажирскими перевозками. В таблице 1 представлены аэропорты по перевозкам пассажиров и грузов.

Таблица 1 – Перевозка пассажиров и грузов по аэропортам

| Аэропорты | По перевозкам пассажиров на 2022 год по городам | По перевозкам грузов на 2022 год по городам |
|-----------|---|---|
| г. Алматы | 4 518 862 | 51451 |
| г. Астана | 3 614 926 | 5812 |

| | | |
|--|-----------|-------|
| г. Ақтобе | 463 633 | 3774 |
| г. Шымкент | 1 033 664 | 415 |
| г. Кокшетау | 8 730 | 6 |
| г. Караганда | 192 207 | 3503 |
| г. Жезказган | 62 611 | - |
| г. Талдықорган | 30 609 | - |
| г. Тараз | 40 234 | 9 |
| г. Кызылорда | 164 278 | 65 |
| г. Атырау | 843 517 | 1448 |
| г. Актау | 996 460 | 1803 |
| г. Уральск | 222 192 | 367 |
| г. Павлодар | 89 105 | 135 |
| г. Костанай | 203 754 | 184 |
| г. Петропавловск | 43 069 | 8 |
| г. Усть-Каменогорск | 211 637 | 8 |
| г. Семей | 149 851 | 242 |
| г. Туркестан | 251 514 | - |
| Республика Казахстан, всего (млн. чел.) | 13,1 | 71306 |
| Примечание: составлено авторами по данным [9] | | |

Лидирующие позиции по обслуживанию пассажиров в аэропортах занимают города: Алматы, Астаны и Шымкент; по перевозки грузов в городах Алматы, Астана. Самое наименьшее количество обслуженных пассажиров в аэропортах в городах: Тараз, Талдықорган, Жезказган, Кокшетау и Петропавловск; наименьший обработанный груз в аэропортах городов Атырау, Актау, Караганда и Ақтобе [8,9].

Одним из наиболее интенсивно используемых видов транспорта в республике являются трубопроводы и в первую очередь из-за доминирования нефтегазовой отрасли в экспорте страны. Данный транспорт является самым дешевым видом транспорта для экспорта нефти и газа. В 2023 году на долю Каспийского трубопроводного консорциума пришлось транспортировка 80,1 % от общего экспорта сырой нефти Казахстана (56,5 млн тонн из 70,5 млн. тонн) или 62,8 % от общего объема добычи нефти (89,9 млн тонн). В настоящее время Казахстан работает над увеличением экспорта нефти через Каспийское море [10]. Транспортировка грузов по магистральным трубопроводам в том числе газ, нефть составило 266,6902 млн. тонн, а грузооборот магистральных трубопроводов 141,3313 млрд. ткм. [3].

Стоит отметить, что в стране отсутствует логистика как целостная индустрия и сконцентрирована в трех составляющих: транспорте, складах и

самых компаниях - владельцах товаров. В результате крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую часть этих операций in-house, то есть используют собственные склады [11]. По официальным данным действует 23 транспортно-логистических центра, в т.ч. порядка 200 складов временного хранения и порядка 1000 оптово-распределительных центров. Транспортно-логистические центры, склады временного хранения в основном сконцентрированы вдоль международных автомобильных транзитных коридоров – «Западная Европа – Западный Китай», в т.ч. и в городах хабах: Астана, Алматы, Шымкент и Актобе. Данный сектор складов и транспортно-логистических центров продолжает расти, но при этом есть дефицит таких направлений как холодовые склады, склады с температурным режимом. Можно сказать, что есть проблемы по охвату инфраструктуры именно в отдалённых районах, т.к. у нас сейчас в основном они сконцентрированы на больших коридорах и в больших хабах городах.

Выводы

Транспортно-логистическая отрасль является одним из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране. Подводя итоги проведенного анализа, необходимо отметить, что за анализируемый период наибольшее количество перевозки как пассажиров, так и грузов осуществляется железнодорожным транспортом. За последние 10 лет данный вид транспорта считается приемлемый с экономической точки зрения и самым распространённым по протяжённости: пассажиропоток в сравнение с 2014 годом составил 20 млрд пассажиро-км. и 327 млрд т-км. грузоперевозок, после морской перевалки грузов – 859 млн тонн.

Учитывая, что территория страны расположена на транзитной территории и для многовекторного развития экономики Казахстана необходимо предпринять меры по развития и всех видов транспорта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Послание Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана, г. Астана, 14 декабря 2012 года. Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства. [Электронный ресурс].–URL: <https://adilet.zan.kz/rus> (Дата обращения 16.05.2024).

2 Astana Times. Available at: [Electronic resource]. – URL: <https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-urias-transport-and-logistics-hub/#:~:text=Kazakhstan%20>

[has%20invested%20%2435%20billion,railways%20and%20eight%20auto%20corridors](#) (Accessed date: 25.05.2024).

3 Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. [Электронный ресурс] – URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/dynamic-tables/> (Дата обращения 09.06.2024).

4 Trade Logistics in the Global Economy, 2023. Available at: [Electronic resource]. – URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf (Accessed: 22.02.2024).

5 АО НК «Қазақстан Темір жолы». Итоги деятельности по регулируемым услугам за 2022 год. [Электронный ресурс]. – URL: <https://liter.kz/itogi-deiatelnosti-ktzh-za-2022-god-1682594854/> (Дата обращения 12.05.2024).

6 Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030года. [Электронный ресурс]. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116> (Дата обращения 26.05.2024).

7 Официальный интернет ресурс КазАэроНавигация. [Электронный ресурс]. – URL: <https://ans.kz/> (Дата обращения 25.05.2024).

8 Отчеты Министерства транспорта Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/?lang=ru>. (Дата обращения 21.04.2024).

9 Официальный интернет ресурс Международного аэропорта Нурсултан Назарбаев. . [Электронный ресурс] – URL: <https://www.nn-airport.kz/> (Дата обращения 08.05.2024).

10 Официальный интернет ресурс АО «КазТрансОйл». [Электронный ресурс]. – URL: https://kaztransoil.kz/en/about/development_strategy/. (Дата обращения 09.05.2024).

11 Сактаганова Г.С., Карипова А.Т., Штайнбергс К. Анализ грузоперевозок и организация транспортной логистики Республики Казахстан. Вестник КазНУ им. Аль-Фараби. – № 3 (125). – 2018. – С. 270–283.

REFERENCES

1 Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan – Lidera Nacii N.A. Nazarbaeva narodu Kazahstana, g. Astana, 14 dekabrya 2012 goda. Strategiya «Kazahstan-2050»: novyj politicheskij kurs sostoyavshegosya gosudarstva [Strategy «Kazakhstan-2050»: a new political course of the established

state]. [Electronic resource]. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus> [in Russian] (Accessed date: 16.05.2024)

2 Astana Times. [Electronic resource]. – URL: <https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/#:~:text=Kazakhstan%20has%20invested%20%2435%20billion,railways%20and%20eight%20auto%20corridors> [in English] (Accessed date: 25.05.2024).

3 Byuro nacionalnoj statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniyu i reformam Respubliki Kazahstan [Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan]. [Electronic resource]. – URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/dynamic-tables/> [in Russian] (Accessed date: 09.06.2024).

4 Trade Logistics in the Global Economy, 2023. [Electronic resource]. – URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf [in English] (Accessed date: 22.02.2024).

5 AO NK «Қазақстан Темір жолы». Itogi deyatelnosti po reguliruemym uslugam za 2022 god [Results of activities on regulated services for 2022]. [Electronic resource]. – URL: <https://liter.kz/itogi-deyatelnosti-ktzh-za-2022-god-1682594854/> [in Russian] (Accessed date: 12.05.2024).

6 Postanovlenie Pravitelstva Respubliki Kazahstan ot 30 dekabrya 2022 goda № 1116. Ob utverzhdenii Konceptii razvitiya transportno-logisticheskogo potentsiala Respubliki Kazahstan do 2030 goda [On approval of the Concept of development of the transport and logistics potential of the Republic of Kazakhstan until 2030]. [Electronic resource]. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116> [in Russian] (Accessed date: 26.05.2024).

7 Oficialnyj internet resurs KazAeroNavigaciya [The official Internet resource Kazaeronavigation]. [Electronic resource]. – URL: <https://ans.kz/> [in Russian] (accessed 25.05.2024).

8 Otchety Ministerstva transporta Respubliki Kazahstan [Reports of the Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan]. [Electronic resource]. – URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/?lang=ru>. [in Russian] (Accessed date: 21.04.2024).

9 Oficialnyj internet resurs Mezhdunarodnogo aeroporta Nursultan Nazarbajev [The official Internet resource of the Nursultan Nazarbajev International Airport]. [Electronic resource]. – URL: <https://www.nn-airport.kz/> [in Russian] (Accessed date: 08.05.2024).

10 Oficialnyj internet resurs AO «KazTransOil» [The official Internet resource of KazTransOil JSC]. [Electronic resource]. – URL: https://kaztransoil.kz/en/about/development_strategy/. [in Russian] (Accessed 09.05.2024).

11 Saktaganova G.S., Karipova A.T., Shtajnbjergs K. Analiz gruzoperevozok i organizaciya transportnoj logistiki Respubliki Kazahstan [Cargo transportation analysis and organization of transport logistics in the Republic of Kazakhstan]. Vestnik KazNU im. Al-Farabi. № 3 (125). 2018. P. 270–283. [in Russian]

Поступило в редакцию 10.07.24

Поступило с исправлениями 08.08.24

Принято в печать 11.11.24

Г. С. Сактаганова¹, *А. М. Бакирбекова², А. Б. Заманбекова³

¹Л. Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,
Қазақстан Республикасы, Астана қ.

²Х. Досмұхамедов атындағы Атырау университеті,
Қазақстан Республикасы, Атырау қ.

³Абылай хан атындағы Қазақ халықаралық қатынастар және әлем тілдері университеті, Қазақстан Республикасы, Алматы қ.

10.07.24 ж. баспаға түсті.

08.08.24 ж. түзетулерімен түсті.

11.11.24 ж. басып шығаруға қабылданды.

ҚАЗАҚСТАН КӨЛІК ЖӘНЕ ЛОГИСТИКАЛЫҚ САЛАСЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ

Мақала Қазақстанның көлік-логистика саласының қазіргі жай-күйін, өткен он жылдағы көрсеткіштердің серпінін және дамудың негізгі үрдістерін көрсетеді. Көлік түрлері бойынша жолаушы және жүк тасымалы көлемдерінің құрылымы, сондай-ақ осы көрсеткіштердің алдыңғы кезеңмен салыстырғанда өзгеруі, негізгі тасымалдар темір жол көлігімен жүзеге асырылатыны, 2023 жылдың қорытындылары бойынша көлік түрлерінің үлесі ұсынылған. Көліктің барлық түрлері бойынша тасымалдау көлемі талданды, мұнда экономикалық тиімділікке байланысты негізгі үлес құбыр және теміржол көлігіне тиесілі. Қазақстан соңғы 15 жылда осы салаға 35 млрд доллар инвестиция салғанына қарамастан және Қазақстанның ЖІӨ-дегі көлік пен логистиканың үлесі 2022 жылғы 6,2 %-дан 2025 жылға қарай 9 %-а дейін өседі деген болжамдар бар. Жоғарыда аталған мәселелерді шешу ірі инвестициялық салымдар арқылы жаңарту және күрделі жөндеу

түрінде көрінеді. Логистикалық бағытқа қатысты аймақтық логистикалық орталықтар арқылы логистикалық инфрақұрылымды құру мен дамытудың жоғары қажеттілігі анықталды. Logistics performance index (LPI) логистика тиімділігінің индексындағы жалпы рейтинг бойынша жүргізілген зерттеулер Қазақстанның позициясы 2018 жылмен салыстырғанда төмендегенін және 79 позицияға ауысқанын көрсетеді.

Кілтті сөздер: көлік, көлік-логистика саласы, теміржол көлігі, автомобиль көлігі, әуе көлігі, теңіз көлігі

G. S. Saktaganova¹, *A. M. Bakirbekova², A. B. Zamanbekova³

¹L. N. Gumiyov Eurasian National University, Astana

²Kh. Dosmukhamedov Atyrau University, Atyrau

³Kazakh Ablai khan University of International Relations and World Languages, Almaty

Received 10.07.24

Received in revised form 08.08.24

Accepted for publication 11.11.24

THE CURRENT STATE OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN KAZAKHSTAN

This article highlights the current state of the transport and logistics industry in Kazakhstan, the dynamics of indicators over the past ten years and the main development trends. The structure of passenger and freight traffic volumes by mode of transport is presented, as well as the change in these indicators compared to the previous period, the share of modes of transport by the end of 2023, where the main transportation is carried out by rail. The volume of transportation by all modes of transport is analyzed, where the main share due to economic efficiency is accounted for by pipeline and rail transport. Despite the fact that Kazakhstan has invested \$ 35 billion in this industry over the past 15 years and there are forecasts that the share of transport and logistics in Kazakhstan's GDP will grow from 6.2 % in 2022 to 9 % by 2025. The solution to the above-mentioned solutions to this problem is seen in the form of renovation and major repairs through large investments. Regarding the logistics area, a high need has been identified for the creation and development of logistics infrastructure through regional logistics centers. The conducted research

on the overall rating in the Logistics Performance Index (LPI) indicates that Kazakhstan's position has decreased in comparison with 2018 and moved to the 79th position.

Keywords: transport, transport and logistics industry, railway transport, road transport, air transport, sea transport.

Теруге 26.11.2024 ж. жіберілді. Басуға 26.12.2024 ж. қол қойылды.

Электронды баспа

5,04 Мб RAM

Шартты баспа табағы 17,4

Таралымы 300 дана. Бағасы келісім бойынша.

Компьютерде беттеген: А. К. Мыржикова

Корректоры: А. Р. Омарова, Д. А. Кожас

Тапсырыс № 4316

Сдано в набор 26.11.2024 г. Подписано в печать 26.12.2024 г.

Электронное издание

5,04 Мб RAM

Усл.п.л. 17,4. Тираж 300 экз. Цена договорная.

Компьютерная верстка: А. К. Мыржикова

Корректорлар: А. Р. Омарова, Д. А. Кожас

Заказ № 4316

«Toraighyrov University» баспасынан басылып шығарылған

Торайғыров университеті

140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.

«Toraighyrov University» баспасы

Торайғыров университеті

140008, Павлодар қ., Ломов к., 64, 137 каб.

8 (7182) 67-36-69

e-mail: kereku@tou.edu.kz

www.vestnik.tou.edu.kz

www.vestnik-economic.tou.edu.kz