

**УДК 656.078**

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНИЯ  
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ТРАНСПОРТНОЙ  
ОТРАСЛИ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Асқар М.Н.**

КазНУ имени аль-Фараби, Логистика (по отраслям) магистрант 1 курс,  
Казахстан, г. Алматы

Научный руководитель САРТОВА Р.Б., КазНУ имени аль-Фараби,  
к.э.н., доцент, Казахстан, г. Алматы

Научный руководитель МУХАМЕДИЕВА Г.М., КазНУ имени аль-  
Фараби, ст.преподаватель, доктор PhD, Казахстан, г. Алматы

Научный руководитель ЖАНСАГИМОВА А.Е., КазНУ имени аль-  
Фараби, ст.преподаватель, доктор PhD, Казахстан, г. Алматы

**Аннотация:** В данной научной статье рассматривается современное состояние развития управления логистической деятельностью транспортной отрасли на территории Республики Казахстан. Автор также показывает, динамику транспортной отрасли РК по сравнению с другими странами. Кроме того, автор подробно рассматривает проблемы и перспективы развития транспортной отрасли

**Ключевые слова:** логистика, управления, транспортная отрасль.

**Abstract:** This scientific article examines the current state of development of logistics management in the transport industry in the territory of the Republic of Kazakhstan. The author also shows the dynamics of the transport industry of the Republic of Kazakhstan in comparison with other countries. In addition, the author examines in detail the problems and prospects of the development of the transport industry

**Keywords:** logistics, management, transport industry.

Одним из приоритетов экономической политики страны является развитие транспортного комплекса. Модернизация транспортной отрасли имеет огромный потенциал для форсированного функционирования всей системы, успешной интеграции страны в глобальную транспортную систему и обеспечения национальной экономической ситуации. Поэтому полезно проанализировать транспортную инфраструктуру страны и постоянно выявлять проблемы, с которыми она сталкивается. Полностью изменили принципы функционирования транспортной отрасли в экономической системе республики, принципы функционирования транспортных предприятий и значение транспорта в нашей общественной жизни.

Развитие грузового комплекса косвенно связано с совершенствованием деятельности автотранспортных предприятий [2]. Маловажным является задействование логистики при выполнении деятельности пассажирских предприятий. Значимость темы пассажирской логистики зиждется в том, что по мере саморазвития рыночной макроэкономики в стране увеличение эффективности грузопассажирского процесса просит новых подступов к

организации доставок. Это привело к возвращению нового правления – транспортной инфраструктуры. Использование преодолений логистики в грузопассажирской отрасли характеризуется гарантом снижения эффективности зарубежного транспортного технопарка и активизации его адаптации в мировую грузопассажирскую систему.

Будущее Казахстана связано с интенсивным масштабным развертыванием основной опорной силы нашей экономики - транспортной отрасли. В стране совершенствуются все виды транспорта: те 5 видов транспорта, которые мы знаем сами. Транспортную отрасль осуществляет вновь созданная высшая власть - Министерство транспорта, компания КТЖ и компании ЭЙР Астана. В целом в транспортной отрасли работают более 1500 предприятий.

Транспортному комплексу республики, представляющему собой виды железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного, воздушного, трубопроводного транспорта, автомобильных и железных дорог, судоходных путей, отводится важная роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей.

Согласно данным Комитета по статистике при Министерстве национальной экономики, доля транспортной отрасли в объеме валового внутреннего продукта развивается из года в год (рисунок 1).

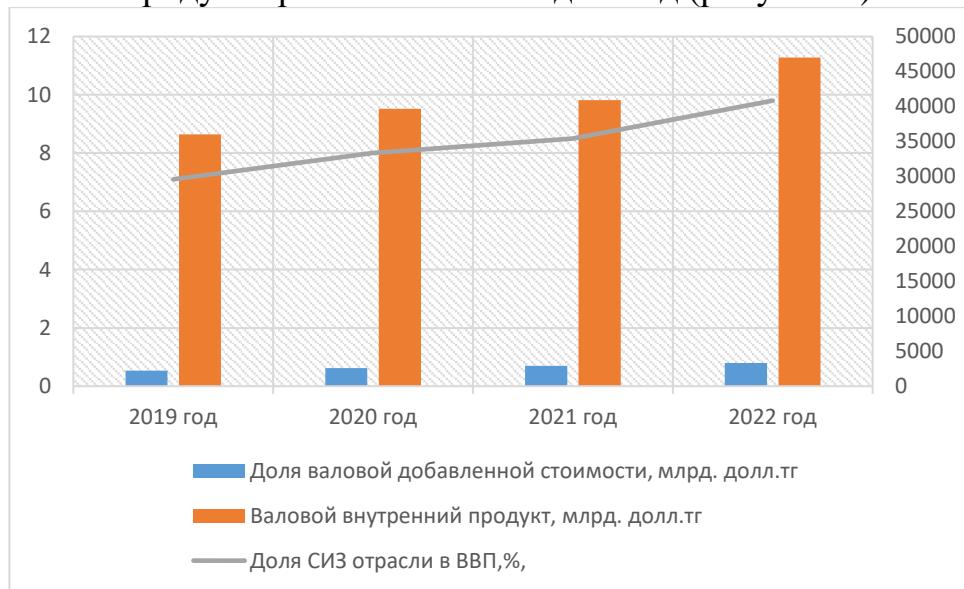


Рисунок 1 - Доля транспортной отрасли в объеме валового внутреннего продукта

Примечание: [1] данные составлены автором на основе источника

Как показано на рисунке 1, в 2022 году доля транспортной отрасли в объеме валового внутреннего продукта по сравнению с предыдущим годом увеличилась на 15,3% и транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 16,1 тыс. км железных дорог, 96,4 тыс. км автомобильных дорог, 4,2 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 253,1 км троллейбусных, трамвайных и метрополитен-дорог, 61 тыс. км воздушных путей, 23,3 тыс. км магистральных трубопроводов. Таким образом, общая протяженность путей

сообщения общего пользования без учета протяженности магистральных трубопроводов составила 116,9 тыс. км, включая протяженность магистральных трубопроводов – 140,1 тыс. км. Протяженность сети автодорог международного и республиканского значения составляет 24,3 тыс. км, из них 87% находятся в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии (данные за 2022 год).

Общая протяженность железных дорог Казахстана в расчете на одно направление составляет 21 тыс. км (19-е место в мире), в том числе однопутных (69 %) - 11,1 тыс. км, двухпутных (30,6 %) - 4,9 тыс. км, более 2-х дорог - 32,3 км, электрифицированных линий - (26%) - 4,2 тыс. км. Протяженность эксплуатируемой магистральной железнодорожной сети составляет 16,1 тыс. км[6].

В 2022 году автомобильный парк, зарегистрированный в Казахстане, насчитывал 405 тыс. грузовых автомобилей, 89 тыс. автобусов и 3 848 тыс. легковых автомобилей. Кроме того, в республике зарегистрировано 11 тыс. единиц мототранспорта, а также 68 тыс. автомобильных прицепов. Из общего количества легковых автомобилей более 89,8% имеют бензиновые двигатели, 2,3 % - автомобили с дизельными двигателями, 6,1% - автомобили со смешанным типом топлива и автомобили с электроприводом всего 1,8 % - и только. Пассажирские перевозки осуществляют 609 перевозчиков на 3041 регулярном автобусном маршруте, в том числе 83 перевозчика на 254 межобластных маршрутах, обслуживаю 137 международных маршрутов, 69 перевозчиков и действуют 2650 внутриобластных/ городских маршрутов, в которых перевозки выполняют 467 операторов.

Согласно данным Комитета по статистике, с учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, объем перевозок грузов всеми видами транспорта в 2022 году составил 4749,37 млн. долл. тонн, а грузооборот составил 687,8 млрд. долл. составляет ткм (рисунок 2) ставила 9,8%. По оценкам, за последние пять лет изменения увеличились на 38% в период с 2019 по 2022 год.



Рисунок 2 - Показатели грузоподъемности и грузооборота РК  
Примечание: [3] данные составлены автором на основе источника

Как показано на рисунке 2, объем перевозок грузов всеми видами транспорта в 2022 году увеличился на 15,7% по сравнению с 2021 годом. Что касается грузооборота, то показатель 2022 года на 12,8% больше, чем в 2021 году. В целом, в период с 2019 по 2022 годы, мы видим увеличение совокупного объема перевозок грузов по республике на 27,35%, по этим показателям страна находится в стадии развития.

Развитие транспортной инфраструктуры нашей страны на глобальном уровне не совпадает с другими нашими соседями [7]. Во-первых, если посмотреть на опрос экспертов Всемирного экономического форума, проведенный в 2021-2022 годах среди более чем 12 тысяч руководителей ста сорока стран, то уровень развития инфраструктуры страны сильно отстает: всего 7 баллов из максимальных 4.

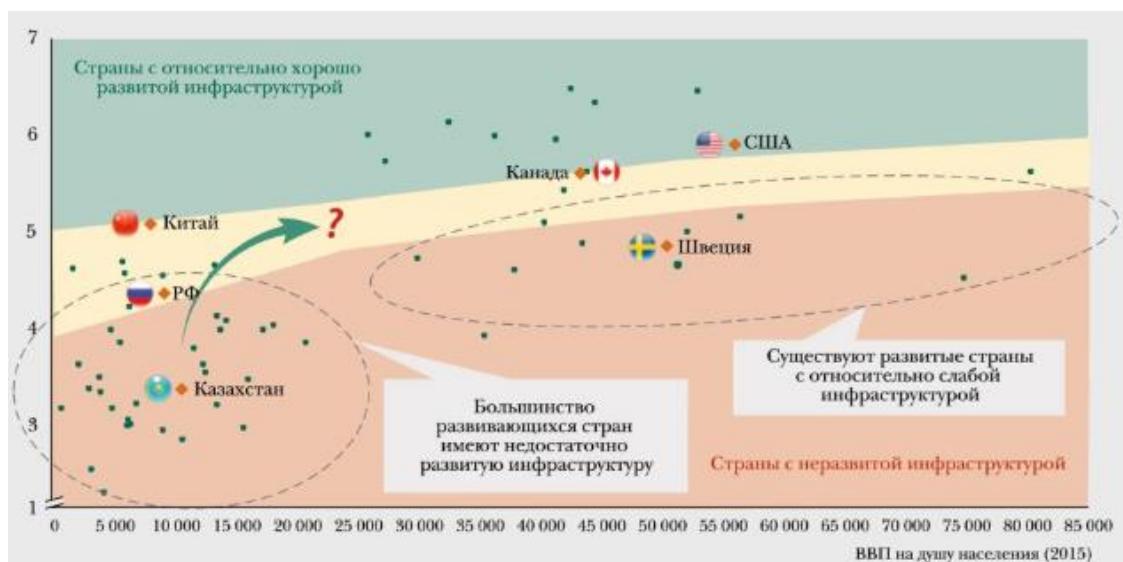


Рисунок 3 - Развитие транспортной инфраструктуры Казахстана по сравнению с другими странами

Примечание: [2] данные составлены автором на основе источника

Как видно из рисунка 3, развитие транспортной отрасли страны отстает по сравнению с мировыми развитыми государствами. К странам с хорошо развитой инфраструктурой относим США, Канаду, Китай, а к государствам со слабой инфраструктурой - Швецию, Россию. Казахстан рассматривается как государство с недостаточно развитой инфраструктурой, имеющее максимум 3,4 балла из 7.

Что касается уровня обеспеченности страны автодорожной и железнодорожной сетью, то Казахстан отстает от других стран по обеспеченности автодорог, а входит в число лидеров по обеспеченности железных дорог (рисунок 4).

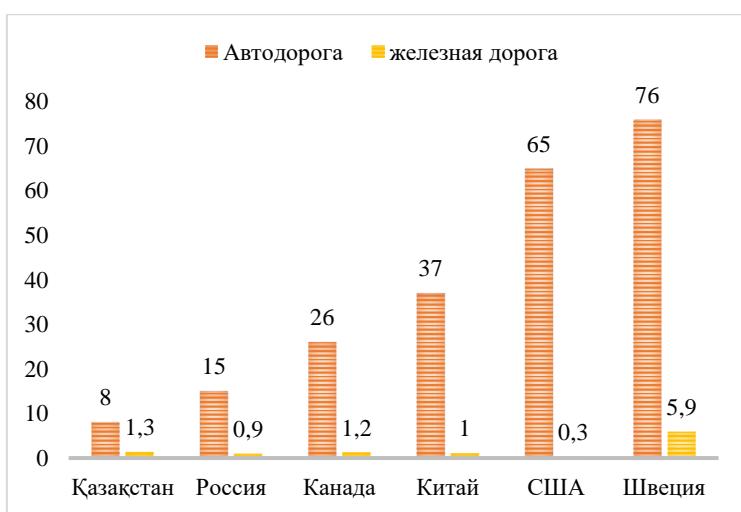


Рисунок 4 - Индекс обеспеченности Казахстана авто и железными дорогами

Примечание: [4]составлено на основе литературы

Как видно на рисунке 4, рассчитан индекс обеспеченности Казахстана авто и железными дорогами. Этот показатель рассчитывается по следующей формуле: индекс обеспеченности = фактическая длина пути (км)/ потребность (км). Индекс обеспеченности Швеции авто и железными дорогами в 9,5 и 4,5 раза больше соответственно. Казахстану в минимальном плане нужно в два раза больше автодорог, чем сейчас, программа «Нұрлы Жол» лишь незначительно меняет этот разрыв[5].

Проанализируем уровень инвестиций, выделяемых на развитие транспортной инфраструктуры. Если рассматривать объем затрат на реконструкцию, ремонт и развитие транспортной инфраструктуры в процентах от ВВП, то Казахстан по этому критерию опережает некоторые наиболее развитые страны, где транспортная инфраструктура достигла высокого уровня развития, но значительно отстает от быстрорастущего лидера-Китая (рисунок 5). Однако на самом деле дефицит инвестиций в Казахстане, который является единственным источником финансирования для государственно – транспортной инфраструктуры, может составить до 40%.

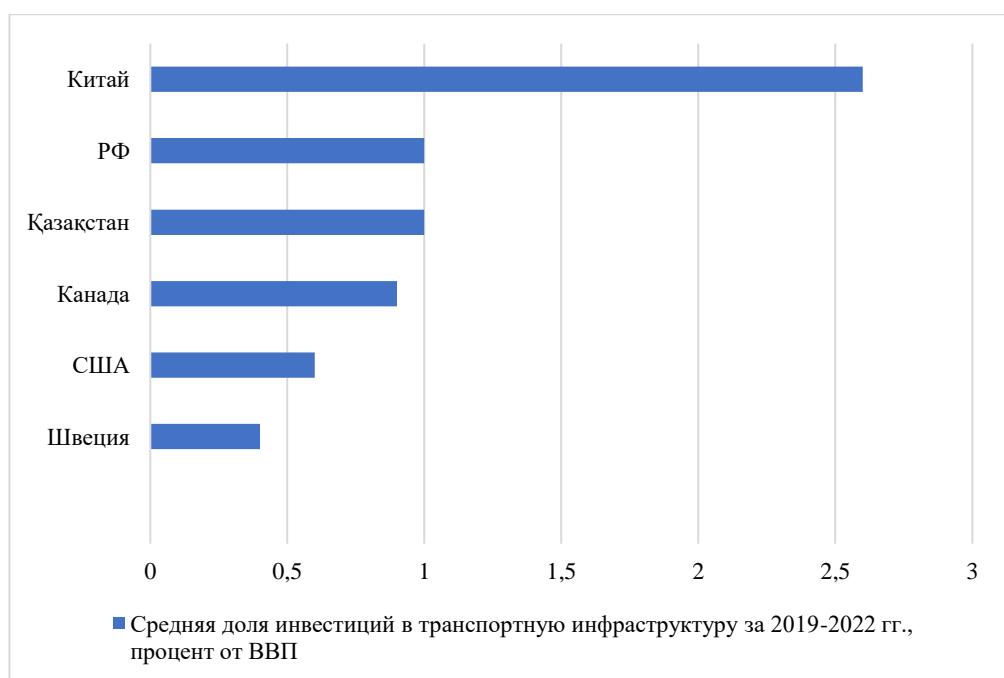


Рисунок 5 - 2019-2022 гг. выделены на транспортную инфраструктуру  
средняя доля инвестиций  
Примечание: [6]составлено на основе литературы

Как вы можете видеть на рисунке 5, лидером по средней доле инвестиций в транспортную инфраструктуру является Китай, а несмотря на то, что страна занимает 1% от объема ВВП, такие государства, как Канада, США, Швеция, где развита транспортная инфраструктура, демонстрируют высокие показатели[8].

На основе анализа транспортной отрасли Казахстана в 2022 году были зафиксированы следующие изменения:

- Увеличивается вклад транспортного сектора в ВВП Республики Казахстан;
- Наблюдаются рост объема грузоперевозок автомобильным транспортом;
- Увеличивается количество пассажиров, использующих автобусный транспорт;
- Реализуются крупные проекты в области железнодорожного транспорта, направленные на повышение конкурентоспособности сектора;
- Воздушный транспорт укрепляет позиции Казахстана на международном транспортном рынке;

Анализируя текущее состояние транспортной отрасли Республики Казахстан, были выявлены следующие проблемы:

- Развитие транспортной инфраструктуры Казахстана на международном уровне остается недостаточным по сравнению с другими странами;
- Казахстан отстает по обеспеченности автодорогами, и их состояние вызывает недовольство;

– Уровень инвестиций, выделяемых на развитие транспортной инфраструктуры, значительно отстает от быстро развивающихся стран.

В заключение, полностью изучена ситуация развития транспортной инфраструктуры страны, выявлены проблемы, препятствующие её развитию.

#### Список литературы

1. Сулейменов Т.Б. Транспортная логистика (I часть) / Учебник соответствует государственным образовательным стандартам по специальностям 5В090100 –«Организация перевозок и движения, эксплуатация транспорта». – ЕНУ им. Л.Н. Гумилева – Астана, 2017. – 211с
2. Сведения Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан. <https://stat.gov.kz/>
3. Изтелеуова М.С. Транспортная логистика / Учебник – Алматы: ТОО «Print – S», 2019. – 293 с.
4. Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика / Учебник для академического бакалавриата. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 351 с.
5. Л. Э. Еремеева .Транспортная логистика : учебное пособие- 2015. - 260 с.
6. Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. — Алматы: - 2021. — 216 с.
7. Алексинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Таганрог: Изд-во ТРГУ, 2005. 121 с.