

4. "Панорамные окна: плюсы и минусы" by <https://dom.ria.com/articles/plyusy-i-minusy-panoramnykh-okon-173310.html>

5. "Панорамные окна: как сделать правильный выбор" by <https://realty.ria.ru/20170303/408406751.html>

6. "Панорамные окна: дизайн и функциональность" by <https://mydecor.ru/how-to/decor/panoramnye-okna-30-intererov-id6789624/>

КӨЛІК – ЛОГИСТИКА ЖҮЙЕСІНІҢ СИПАТТАМАСЫ

Спан Жансая Бердібекқызы

*Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, магистрант,
spanzhansaya@gmail.com*

Халық Төрешұрат Төлегенұлы

*Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, магистрант,
tore-2000.00@mail.ru*

Мурзағалиев Ахмет Жакиевич

*Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, п.ғ.к., доцент,
akhmet-zhakiyevich@mail.ru*

Ербек Мәтжан Ербекұлы

*Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, магистрант,
matzhan2001@gmail.com*

Аннотация. Жұмыста Қазақстан Республикасының халықаралық көлік жүйесіндегі орны мен рөлі мәселелері қарастырылып, көлік жүйесін сипаттайтын жалпы мәліметтер берілген. Көлік қызметінің негізгі деректерін зерттеудің салыстырмалы нәтижелері ұсынылып, оның дамуындағы оң тенденция атап өтілді. Логистикалық қызмет нәтижелерін сипаттайтын факторлардың әлеуметтік-экономикалық тобының талдауы берілген. Маңызды факторлар жүйесін қамтитын кешенді көрсеткішті пайдалана отырып, көлік жүйесі субъектілерінің логистикалық тартымдылығын анықтау ұсынылады.

Негізгі сөздер: Көлік жүйесі, логистика, жүк тасымалдау көлемі. Кедендік процедуралар, тиімділік көрсеткіштері, әлеуметтік-экономикалық факторлар тобы, логистикалық жүйе объектілері.

Мемлекеттің көлік жүйесі, ең алдымен, көлік әлеуеті, көлікті дамытудың экономикалық критерийлері және аймақтың немесе елдің бар көліктік әлеуетін объективті түрде шектейтін кеңістіктік фактор сияқты жалпы қабылданған факторлармен сипатталады. Қазақстан

Республикасының көліктік әлеуетінің ағымдағы жай-күйі мен оны тиімді жүзеге асырудың бағыттары туралы мәселелер үкіметтің стратегиялық және нормативтік ережелерінде көрсетілген [1, 2].

Жұмыстар [3, 4] алдағы онжылдықтарда әлемдік экономиканың негізгі қаржылық және тауарлық ағындары АҚШ – Еуропа – Шығыс Азия үшбұрышында шоғырланатынын көрсетеді. Оның үстіне Азия-Тынық мұхиты аймағы әлемдік жалпы өнімнің үштен бірін, әлемдік инвестицияның тең жартысын құрайды. Жоғарыда аталған үшбұрыштағы жүк ағындарының құны 2 трлн. АҚШ доллары. Бір қызығы, Батыс Еуропа мен Шығыс Азия арасындағы контейнерлік тасымалдағы тауар алмасудың жылдық өсу қарқыны 8%-ға жетеді. Жүк айналымының жартысы Еуропа мен Азия елдеріне тиесілі. Қазақстан Республикасының іс жүзінде Еуразия құрлығының орталығында орналасуы оның транзиттік әлеуетінің маңызды екенін көрсетеді. [1, 2, 3]. Қазіргі уақытта мемлекеттің транзиттік әлеуеті қазіргі геосаяси жүйеде еліміздің негізгі стратегиялық ресурстарының бірі ретінде қарастырылады. Оның тиімділігі экономикаға оң әсерін беріп, инвестиция үшін маңызды етеді.

Қазіргі жағдайда Қазақстан Республикасы транзиттік әлеуетіне, теңіз көлігі коммуникацияларына қол жеткізе алмайтын, кең аумақты және табиғи ресурстардың үлкен қоры бар континенттік мемлекет болып табылады және әлемдік көлік жүйесінде маңызды геосаяси мәнге ие. бұл жүкті жеткізу жылдамдығын және өндірушіден тұтынушыға Азия елдерінен Еуропа елдеріне дейінгі қашықтықты азайтуға көмектеседі. Жүк 35-40 күн бойы транзитпен жүретін бұл бағыттағы теңіз жолынан айырмашылығы, құрлық арқылы жеткізу мерзімі 2-3 есеге қысқарады. Өндірегі тұрақты әлеуметтік-экономикалық жағдай елімізде қолайлы инвестициялық ахуал жасауға ықпал етуде. ЕАЭО елдерінің мемлекетаралық қарым-қатынастарын дамыту және одан әрі тереңдету басқаруды үйлестіруге, кедендік рәсімдерді біріздендіруге, жүк тасымалының бүкіл аумағында «өтпелі» қозғалысын ұйымдастыруға мүмкіндік беретін бірыңғай кедендік шекараны құруға ықпал етті. ЕАЭО-ға мүше елдердің аумағы, инновациялық тасымалдау технологияларын пайдалану, көліктік технологиялар мен материалдық-техникалық базаны жаңғырту, халықаралық көлік жүйесінің де, жаһандық логистиканың да қағидаттарына сәйкес өңірлік логистиканы біріктіру. ЕАЭО елдерінде аумақ арқылы Оңтүстік-Шығыс елдері мен ЕО елдері арасында жүк тасымалына қызмет көрсетуге бағытталған үш елдің инфрақұрылымдық активтері бар темір жол операторы – біріккен көлік-логистикалық компания (БКЛК) құрылды. ЕАЭО және контейнерлік жүк тасымалының теңізден теміржол көлігіне қайта

бағдарлануымен. Қазіргі уақытта республика арқылы 11 халықаралық транзиттік дәліз өтеді: 5 темір жол және 6 автомобиль. Мұның бәрі, сайып келгенде, экономикалық ынтымақтастық елдері экономикаларының көлік секторының рөлі мен маңыздылығын арттыруға ықпал етеді. 1-кестеде келтірілген ресми дереккөздердің [5] материалдары негізінде Қазақстан Республикасы көлік саласы қызметінің негізгі көрсеткіштерін қарастырайық.

1 кесте

	Көрсеткіштер	2018	2019	2020	2021	2022	Орташа есеппен
1	Жүк тасымалдан-ды, мың тонна	4103,8	4222,7	3944,8	4013,7	3886,7	4034,3
2	Жүк айналымы, млн. т-км	609,5	597,6	584,0	607,7	603,0	600,4
3	Жолаушыл ар тасымалдан-ды, млн. ад	23013,0	23875,6	8396,4	7596,6	7750,8	14126,5
4	Жолаушыл ар айналымы, млн. пкм	281484,1	295526,6	108711,0	107759,0	116500,0	181996,1

Ұсынылған мәліметтерге сәйкес, көлік қызметтерінің көлемінің өзгеруінің оң динамикасы байқалады. Ресми деректерге сәйкес, 2020 жылы еліміздің көлік жүйесі арқылы тасымалданатын транзиттік жүк көлемі 19,4 миллион тоннаны құрады, бұл әлемдік көрсеткіштің 0,2 пайызын құрайды. Көлік жолдарының тығыздығы 1000 шаршы км-ге шаққандағы темір жолдар үшін 6,1 км, автомобильдер үшін 29,6 км. Ресей Федерациясында бұл көрсеткіштер сәйкесінше 32 км және 108 км құрайды. Жоғарыда көрсетілген деректер және көлік қызметтерінің жалпы көлемінің жыл сайынғы өсуі, сондай-ақ транзиттік жүк ағынының елеусіз үлесі құрылымдық құрамдас бөліктерді оңтайландыру бағытында көлік-логистикалық жүйенің жұмысын қайта қарау қажеттілігін көрсетеді.

2020 жылы БҚЛК шеңберінде Қытайдан Қазақстан аумағы арқылы жүк тасымалдау көлемі 1,7 млн контейнерді құрады [3]. Бұл ретте 2030 жылға қарай Қазақстан Республикасы арқылы транзиттік жүк тасымалы

көлемін 35 млн тоннаға, оның ішінде контейнерлік тасымал көлемін 2 млн ЖФЭ-ке дейін арттыру жоспарлануда. Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйесінің тиімді жұмыс істеуін шектейтін негізгі факторлар: көліктік логистиканың дамымауы және көлік инфрақұрылымының төмен деңгейі; өндірістік-техникалық базаның айтарлықтай тозуы; көлік бағыттарының халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес келмеуі; экспорттық-импорттық процедуралардың төмен жылдамдығы; заманауи көлік технологияларын, инновацияларды және процестерді автоматтандыруды баяу енгізу.

Қазақстан Республикасының әлеуетін (ТЛЮ) сипаттау үшін ресми статистикалық органдардың [5] материалдары негізінде 2019-2023 жылдардағы факторлардың әлеуметтік тобының динамикасына талдау жүргізілді, яғни халық саны, жан басына шаққандағы табыс, жалпы аймақтық өнім көлемі, өнеркәсіп өнімінің көлемі, сауда көлемі, орташа айлық еңбекақы сияқты факторлар бойынша мәліметтер 2 кестеде келтірілді.

2 кесте

№	Фактор атауы	Өлшенетін шама	Өл. бірлік	Қазақстан Республикасы				
				2019 ж.	2020ж.	2021ж.	2022ж.	2023ж.
1	Халық саны	Халықтың орташа жылдық саны	млн. адам	18,395	18,631	18,879	19,503	19,765
2	Халықтың жан басына шаққандағы орташа табысы	Халықтың жан басына шаққандағы орташа номиналды ақшалай табысы	мың. теңге	104,3	116,1	130,6	152,5	168,1
3	Жалпы аймақтық өнімнің көлемі	Жан басына шаққандағы жалпы өңірлік өнім көлемі	мың. тг/ адам	3755,7	3766,8	4417,9	5240,5	5272,7
4	Өнеркәсіп өндірісінің көлемі	Жан басына шаққандағы өнеркәсіп өнімінің көлемі (өңдеу өнеркәсібі)	млн. тг	29,380	27,028	30,6	37,6	48,8

5	Сауда көлемі	Жан басына шаққандағы бөлшек сауда айналымының көлемі	тг/чел	611843	625408	721506	852973	594161.0
7	Орташа айлық жалақы	Орташа айлық жалақы	тг	169112	193131	235357	556015	573355.0

Әлеуметтік-экономикалық көрсеткіштер тобын таңдау соңғы жылдардағы оң даму динамикасын көрсетеді. Алынған мәліметтер жалпы ұлттық шаруашылық кешенін бағалау немесе жоспарлау кезінде аймақты немесе елді сипаттау үшін экономикалық бағалау сұрақтарының блогында пайдаланылады. Біздің ойымызша, бұл көрсеткіштер тобы логистикалық құрылымдарды таңдау мен орналастыруды бағалау кезінде субъектілердің тартымдылығын бағалауға арналған интегралды көрсеткіштің негізділігін бағалау үшін қолайлырақ. Зерттеу деректеріне сәйкес, тиімді жұмыс істейтін көлік-логистикалық жүйені ұйымдастыру үшін мамандар мәселені зерттеуге жүйелі көзқарас негізінде оларды еліміздің аймақтарында орналастыруды ұсынады. Қазіргі таңда Қазақстанның транзиттік әлеуеті толық пайдаланылмай отыр. Жүк тасымалының басым бөлігі республика ішінде жүзеге асырылады, ал транзиттік тасымалдау көлемі мардымсыз. Бүгінгі таңда халықаралық транзиттің дамуы елдердің географиялық орналасуының ерекшеліктерімен емес, әлемдік көлік жүйесіне ең жаңа технологияларды, бірігу және интеграция процестерін енгізумен байланысты. Бұл мәселені шешудің маңызды факторы инфрақұрылымдық объектілерді орналастырудың баллдық әдістемесі болып табылады, ол көптеген қарастырылған факторларды ескереді, оған жоғарыда талқыланған географиялық, әлеуметтік-экономикалық, нормативтік және көліктік тиімділік көрсеткіштерін қосу ұсынылады. Көрсетілген мәліметтерді авторлар Қазақстан Республикасының логистикалық инфрақұрылымын қалыптастырудың үлгілер кешенін әзірлеу үшін пайдаланады.

Пайдаланылған әдебиеттер

1. «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 (https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31497811)

2. Стратегия развития Казахстана до 2030 года.
<https://textarchive.ru/c-2168730.html>

3. Ионова Е.П. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии.–2014. –№1.– С. 68-73.

4. Барыкин С.Е., Захаренко А.В., Бальчик Э.А.. Анализ совместного развития транспортно-логистического потенциала России и Казахстана. В сборнике: Цифровая экономика и индустрия 4.0: Форсайт Россия. сборник трудов научно-практической конференции с зарубежным участием. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. 2020. С. 47-54. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42694564>

5. Бюро национальной статистики, Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан.
<https://stat.gov.kz/api/getFile/?docId=ESTAT105377>

6. Копылова О.А., Рахмангулов А.Н.. Размещение региональных логистических центров: монография / Магнитогорск: Изд-во Магнитогорск. гос.техн.ун-та им.Г.И.Носова, 2015. 172 с.

7. [primeminister.kz/ru/news/do-35-mln-tonn-vyrastut-](https://stat.gov.kz/)

<https://stat.gov.kz/>

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНДАҒЫ ҚАУІПСІЗДІКТІ АРТТЫРУ

Кауқаров А.К., Ибраимов Т.С.

«Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті» КЕАҚ, аға оқытушылар,

магистрант, altynbek-79@mail.ru

Мирғалиев А.Е., Молдағалиев А.Е.

«Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті» КЕАҚ, студенттері

Автомобиль жолы, сондай-ақ барлық ірі құрылымдар, оларды салу және бақылау үшін техникалық, эстетикалық және экономикалық байлықтың дәлелі болып табылады. Мемлекеттің экономикалық жүйесінің ең қымбат элементі ретінде автомобиль жолы жүйе ішіндегі көлікке қол жетімділікті қамтамасыз етеді, барлық құрамдас бөліктерді тұтас конгломератқа біріктіре отырып, тұтастай алғанда экономика элементтері арасындағы қатынастардың жылдамдығы мен динамикасына түбегейлі әсер етеді.