

төмендету және адын ала төлем бағасы мен қолма қол нақты төлем бағасын теңестіру сияқты мәселелерді қарастыру ұсынылады. Жолдарды пайдалану үшін түскен барлық қаржы жолдардың өз шығындарына жұмсалғанымен, бұл бюджетті көптеген шығындардан сақтап отыр. Себебі, ақылы жолдарды жөндеуге қаражат бөлмесе де болады, жүргізушілер үшін де сапалы жолдармен жүрген ыңғайлы.

Әдебиеттер

1. «ҚазАвтоЖол» АҚ ресми сайты: <https://qaj.kz/platnyedorogi/>
2. Автомобиль жолдары туралы Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі N 245 Заңы.
3. ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму Министрлігі

Кульжамбекова Б.Ш., магистрант 1 курса (КарГУ им. академика Е.А.Букетова)
Научный руководитель - м.э.н., старший преподаватель Ташенова Л.В.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Приоритетными задачами государственной программы Стратегия «Казахстан-2050 обозначены создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу; развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры. Одним из главных факторов развития транспортно-логистической инфраструктуры в экономике Казахстана является эффективное функционирование железнодорожной отрасли. Железнодорожный транспорт обеспечивает внутренние и внешние транспортно-экономические связи Казахстана, перевозку граждан нашей страны и транзитную перевозку иностранцев. Деятельность железнодорожного транспорта как части единой транспортной системы страны способствует нормальному функционированию всех отраслей общественного производства, социальному и экономическому развитию государства, международному сотрудничеству Казахстана.

В секторе железнодорожного транспорта страны естественным монополистом является национальная компания «Қазақстан темір жолы». Сегодня АО «НК «ҚТЖ» - это многоуровневый вертикально-интегрированный транспортно-логистический холдинг, объединяющий логистические и перевозочные компании, владельцев терминальной и магистральной инфраструктуры всех видов транспорта. Компания «ҚТЖ» и ее дочерние организации осуществляют железнодорожные и морские перевозки, оказывают услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой, аэропортовой и автодорожной инфраструктуры. Компания является самым многочисленным работодателем в Казахстане, в которой занято около 0,8% населения Республики. В 2018 году фактическая численность работников Компании составила 135 952 человека [1].

Согласно официальным данным из ежегодного отчета в области устойчивого развития АО «Қазақстан Темір Жолы», по итогам 2018 года эксплуатационная длина ж/д путей общего пользования составляла 21 тыс. км, увеличившись за 11 лет с показателя 13,9 тыс. км. В 2018 году всего железнодорожным транспортом перевезено 282,9 млн. тонн груза и 22,8 млн. человек. Грузооборот был равен 220 млрд. ткм, на 6,6% превысив уровень 2017 года, а пассажирооборот составил 18,51 млрд. пкм. Транзит компании по сравнению с 2017 годом возрос на 10% и достиг свыше 17 млн. тонн. Было обновлено более 1 тыс. км железнодорожного пути, в том числе капитально отремонтировано 867 км. [2].

Всего за период с 2010 по 2018 годы был осуществлен капремонт более 5,5 тыс. км пути. За этот период компания обновила 900 локомотивов, 41 тыс. грузовых вагонов, более 1,4 тыс. пассажирских вагонов.

Компания успешно продолжает развитие контейнерных транзитных перевозок. В 2018 году через Казахстан перевезено 537,4 тыс. контейнеров, что на 55% выше результата 2017 года. В целом грузооборот в транзитных перевозках вырос на 22 % и составил 31,5 млрд. т-км. Положительная динамика сегмента транзитных мультимодальных перевозок поддерживается благоприятными тарифными условиями, совершенствованием институциональной среды, внедрением безбумажных технологий. Так, соглашения об электронном обмене данными действуют с Азербайджанскими, Кыргызскими и Российскими железными дорогами, отрабатываются с Китайскими железными дорогами.

В 2018 году Компания расширила географию и способы поставок, в том числе в рефрижераторных контейнерных поездах. Контейнеризация перевозок позволила расширить географию экспортных поставок и оптимизировать транспортную составляющую за счет ускорения оборота контейнерных поездов.

В рамках проекта государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы в железнодорожной отрасли планируется модернизация участка Достык – Мойынты и электрификация участка Мойынты - Актогай. Планируется обеспечить рост железнодорожного транзита на 49% (с 18 до 26,9 млн. тонн); рост контейнерного железнодорожного транзита с 825 тыс. до 1,661 млн. ДФЭ; рост перевозки пассажиров на 35%, в том числе транзитных в 2 раза [3].

Казахстан по итогам работы 2020 года планирует подняться на 38-е место по Индексу эффективности логистики (ИЭЛ), оценка которого производится каждые 2 года. В 2018 году Казахстан занимал 71-е место. По показателю «Инфраструктура» Глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума (ГИК ВЭФ) планируется занять место не ниже 49-го места, по итогам 2019 года Казахстан занял 67-е место. В достижении поставленных целей непременно огромный вклад внесет железнодорожная отрасль экономики Казахстана, производственный потенциал которой стабильно растет с каждым годом.

Литература

1. Мусапирова А. Как развивается транспортная отрасль Казахстана [Электронный ресурс]// Журнал Курсив-URL: <https://kursiv.kz/news/tendencii-i-issledovaniya/2019-04/kak-razvivaetsya-transportnaya-otrasl-kazakhstana>(дата обращения 13.02.2020).
2. Отчет в области устойчивого развития за 2018 год [Электронный ресурс]// АО НК «ҚТЖ»-URL <https://www.railways.kz/ru/sustainable-development/otchet-ob-ustoychivosti-razvitiya> (дата обращения 12.02.2020).
3. Проект программы «Нурлы жол» до 2025 года [Электронный ресурс] //Центр деловой информации Капитал-URL: <https://kapital.kz/economic/82093/razrabotan-novyuy-proyekt-programmy-nurly-zhol-do-2025-goda.html> (дата обращения 12.02.2020).

Ныгыметолла А.К., 2 курс (академик Е.А Бөкетов атындағы ҚарМУ)
Ғылыми жетекші - э.ғ.д., профессор Садуов А.Ж.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЛОГИСТИКАНЫҢ ДАМУ МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ БОЛАШАҒЫ

Еліміздегі логистиканың даму мәселелеріне тоқтала кетейік. Логистиканың тәжірибелі тәсілдерді және ғылыми көзқарасты талап етуі Қазақстанның нарықтық қатынастарға көшуінің бастауымен сай келді. Шетелдік тәжірибе және жоғарыда қарастырылған шетелдегі логистикалық концепциялардың эволюциясы көрсеткендей, нақты теориялық аппаратта және логистикалық менеджменттің тәжірибелік әдістеріне қажеттілік өндіруші күштердің, технологиялардың, саяси жағдайдың, белгілі тарихи уақытта қалыптасқан нарықтық қатынастардың ересектігіне байланысты болып келеді. Отандық бизнестегі логистикалық көзқарастың мүмкіндіктерін және қарқынын бүгінгі күнгі Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық, саяси жағдайдан және экономикалық реформалар қадамының болжамынан бөліп-жарып қарауға болмайды [1].

Жұмыстың мақсаты болып табылмайтын экономикалық талдауға берілмей-ақ Қазақстандағы логистикалық концепцияның даму жолындағы негізгі проблемаларды қарастырып өтейік:

Біріншіден, қоғамның барлық қабаттарындағы ауыр жалпыэкономикалық жағдай және әлеуметтік қиыншылық көптеген қазақстандық кәсіпкерлер, менеджерлер, инженерлі-техникалық жұмысшылар үшін таңсық логистикалық идеялардың отандық бизнесте өрлеуіне көмегін тигізбейді. Экономиканың стагфляциясы, монополизм және мемлекеттік меншіктің маңызды салалардағы жоғары дәрежесі, қаржылық дағдарыс және төлемеушіліктері, өндіріс көлемдерінің және өмір сүру деңгейінің төмендеуі, созылмалы негативті экономика реструктуризациясы және инвестиция ашылуы – бұның барлығы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық жағдайдағы логистиканы енгізу және дамытудағы толық теріс сипаттамасы емес.

Екіншіден, көп уақыт бойы отандық экономикада логистиканы қолдану саласы (қамтамасыздандыру және өнім өндіру) бағаланбаған, ал Батыста логистика негізгі (фундаменталды) орынды алады. Тарихқа қарасақ, елімізде қолдану саласы өндірістік саладан, соның ішінде, тауарды