



НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ НАУКА И МИРОВОЗЗРЕНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В КАЗАХСТАНЕ – ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аяганова Алия Жумабаевна

доцент, Актюбинский университет им. С. Баишева, Республика Казахстан, г.Актобе

Стремительный рост развития рыночной экономики, а также возможное вхождение Казахстана в ВТО и растущие нужды внутреннего рынка ставят новейшие задачи перед экономикой страны. В своем ежегодном Послании народу Президент Республики Казахстан К.К.Токаев отметил семь ключевых кластеров, определяющих кратковременную специализацию экономики в не сырьевых отраслях. В их числе обозначена и транспортная логистика, которая в будущем должна адекватно удовлетворить потребности экономики и населения в грузовых перевозках и удачно конкурировать на знаменитых рынках.

В нынешних глобальных условиях логистика играет главную, а в некоторых случаях предназначающую роль в промышленном формировании стран. В ряде стран правительство сначала сделало ставку именно на раскручивание логистики как важнейшего фактора стимулирования промышленного развития. В Казахстане этот инструмент также может привести основной экономический эффект для промышленного рывка.

Транспортно-логистический комплекс (ТЛК) является одной из главных отраслей экономики Казахстана, соответственно, способствует национальному успеху и влияет на самочувствие. Эффективный транспорт позволяет ускорить производственные процессы и только на укрепление межрегиональных и международных экономических отношений не только, но и помогает пополнить государственный бюджет.

Мировой опыт показывает, что национальная экономика рост грузов и пассажиров по внутренним и международным транспортным маршрутам приводит к значительному увеличению объема потока. Увеличение промышленного производства на 1% приводит к увеличению объема трафика на 1,5-1,7% [1]. Развитие КЛК в экономику оказывает мультипликативный эффект, что способствует росту внутренней и внешней торговли делает. Однако в условиях слабого развития транспортной инфраструктуры КЛК эффективность и показатели снижаются, что говорит о том, что страна и ее регионы тормозит социально экономическое развитие.

Увеличение емкости инфраструктуры за последнее десятилетие и около 3 30 млрд. на основные транспортно-логистические инфраструктурные проекты для развития евразийских транспортных коридоров с учетом контейнерных технологий. инвестированы, сокращены транзитные маршруты

Новые железнодорожные линии Жетыген-Хоргос, Жезказган-саксаул-Бейнеу построен. Обеспечивал транспортное сообщение внутри страны до 1000 км и с востока на Запад. Железнодорожная линия Иран-Казахстан-Туркменистан грузовая обеспечение доступа потоков к морским портам Персидского залива и в будущем КЛ Казахстана получит доступ к индийским торговым потокам может.

В целом, основная сеть магистральных железных дорог в республике образована, большая часть автомобильных дорог республиканского значения обновлена, увеличена пропускная способность портовой инфраструктуры на Каспии, парк обновлено, включает взлетно-посадочные полосы, грузовые терминалы, пассажирские и реализована масштабная программа по строительству и модернизации дорог.

Долгосрочное развитие КЛК для Казахстана в региональном плане в мире имеет стратегическое значение, занимая девятое место. Благоприятный Казахстан геоэкономическое размещение грузов и пассажиров в международном на получение экономических бонусов за счет развития транзитных перевозок создает благоприятные возможности. Основное преимущество-через Россию транзитом по сравнению с морским путем и в два раза больше времени на транспортировку масляного транзита и до тысячи километров сокращение

В Казахстане ведется целенаправленная работа, поставленная лидером нации, Президентом и Правительством Казахстана и направленная на развитие КЛК. Основные задачи включают улучшение качества транспортно-логистических услуг мирового уровня, расширение доступности глобальных направлений на казахстанский экспорт, увеличение международного транзита товаров и пассажиров через страну, снижение транспортных затрат и повышение конкурентоспособности Казахстана на мировом рынке. Данное исследование является вкладом союза транспортных работников Казахстана KAZLOGISTICS и «Института исследований современного общества» (MSSI) в разработку государственной политики, стратегий и программ развития и содержит концептуальные предложения по разработке комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года. Проект реализован благодаря целевому финансированию корпоративного фонда "KAZLOGISTICS".

Если говорить о раскручивании логистики, то здесь скопился некоторый комплекс решений, а это вопрос касается как раскручивания инфраструктуры, так и раскручивания технологий, информационного содействия, образования единого информационного пространства. Основные задачи логистики — конечно, это обеспечение доступности и конкурентоспособности услуг, ликвидация диспропорций, комплексное развитие инфраструктуры, увеличение пропускной способности, создание интегрированной системы логистических центров и создание информационной поддержки.

Казахстан находясь в центре Евразийского материка и обладая широкой транспортно коммуникационной сетью, имеет достаточный потенциал быть значимым звеном трансконтинентального моста Европа — Азия. В республике уже создана достаточно развитая сеть транзитных маршрутов, проходящих через Казахстан, по трем приоритетным направлениям:

1. Россия, страны Европы и Балтии;
2. Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии;
3. Страны Центральной Азии, Закавказья, Черного моря, Персидского залива и Турция.

Но на нынешний день, имеющиеся объемы транзита очень невелики в сравнении с казахстанским транзитным потенциалом. Возможность нашей страны запрашивается в сумму порядка более 2 млрд. долларов США в год. Сейчас же реально республика получает порядка 800 млн. долларов США.

Через Казахстан в центральном следуют грузопотоки регионального транзита: между Россией и Центральной Азией, Китаем и Центральной Азией. Практически не освоен транзит между странами Юго-Восточной Азии и Россией, государствами Европы.

Во всем вселенной логистика сама показывается очень рентабельным сегментом. Известный рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 трлн. долларов США, т. е. порядка 7% мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики составляет на уровне 13–14% от ВВП. Так, в Ирландии этот показатель достигает 14,2%, в Сингапуре – 13,9%, Гонконге – 13,7%, в Германии 13,0% и т. д. Это свидетельствует о том, что эти страны обращают особое внимание развитию данного сектора, как одного из источников национального дохода. В Казахстане этот показатель приблизительно равен 8%.

Вывод: Транзитный потенциал нужно рассматривать как точку экономического роста страны. Для этого нужно обеспечить повышение привлекательности и создание самой современной эффективной транспортно-логистической системы в СНГ. А также совершенствование транспортно-логистических операций на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг, предложение конкурентоспособных тарифов; дальнейшее совершенствование коридоров для транзитных грузопотоков на постоянной линейной основе, где будут четко определены сроки прохождения, стоимость и систематичность использования данных коридоров; организация и разработка оптимальных условий и инфраструктуры для входящих и выходящих грузопотоков с последующим локальным распределением до конечных пунктов назначения и т. д. И это еще далеко не полный список задач, которых нужно выполнить, чтобы максимально использовать транзитный потенциал Казахстана. Если это будет сделано, то Казахстан значительно ощутит вклад транспортной логистики в экономическом развитии.