

**Э.Е. Досмуратова, М.Н. Ирисбекова, С.А.Илашева\***

докторант, ЮКУ им. М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан

д.э.н., профессор Ташкентский Государственный Транспортный Университет, Ташкент, Узбекистан

к.э.н., доцент, ЮКУ им. М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан

\* Автор для корреспонденции: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru)

## **ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

### **Аннотация**

Транспортно-логистический комплекс играет важнейшую роль в экономике Казахстана, оказывая прямое влияние на национальный доход и, как следствие, на уровень жизни населения. Развитая транспортная инфраструктура не только оптимизирует производственные процессы и укрепляет экономические связи внутри страны и за ее пределами, но и является важным источником пополнения государственного бюджета. Учитывая обширную территорию Казахстана и его выгодное географическое положение, долгосрочное развитие ТЛК имеет стратегическое значение, позволяя стране извлекать выгоду из международных транзитных перевозок. В Казахстане ведется целенаправленная работа по повышению качества транспортных услуг, включая сокращение сроков доставки, снижение транспортных издержек, оптимизацию тарифов, обеспечение сохранности грузов и подготовку квалифицированных специалистов для эффективной работы всей логистической системы.

**Ключевые слова:** транспорт, логистика, инфраструктура, международные транспортные системы, грузы, перевозки, инвестиции

### **Введение**

Казахстан играет ключевую роль в международной транспортной системе, являясь важным звеном в сообщении между Востоком и Западом. Благодаря интеграции в международные транспортные коридоры, страна значительно сокращает расстояния и время доставки грузов и пассажиров.

Через территорию Казахстана проходят пять из тринадцати важнейших железнодорожных маршрутов, включая: Северный и Южный коридоры ТАЖМ, Центральный коридор ТАЖМ, коридор "Север-Юг", а также маршрут ТРАСЕКА, на базе которого функционирует Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

Транспортная система Казахстана включает в себя все основные виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, водный и воздушный. Развитая транспортная инфраструктура республики представлена сетью автомобильных и железных дорог, речными и морскими путями, а также широким спектром объектов, таких как вокзалы, аэропорты, порты и сервисные предприятия [1].

### **Экспериментальная часть**

Железнодорожный транспорт занимает лидирующую позицию в Казахстане по объему грузовых перевозок, составляя 53%. На втором месте находятся автотранспортные средства с 24%, а трубопроводы занимают 23%. Объем грузов, перевозимых другими видами транспорта, остается на уровне 0,2%, что является незначительным показателем (рис. 1).

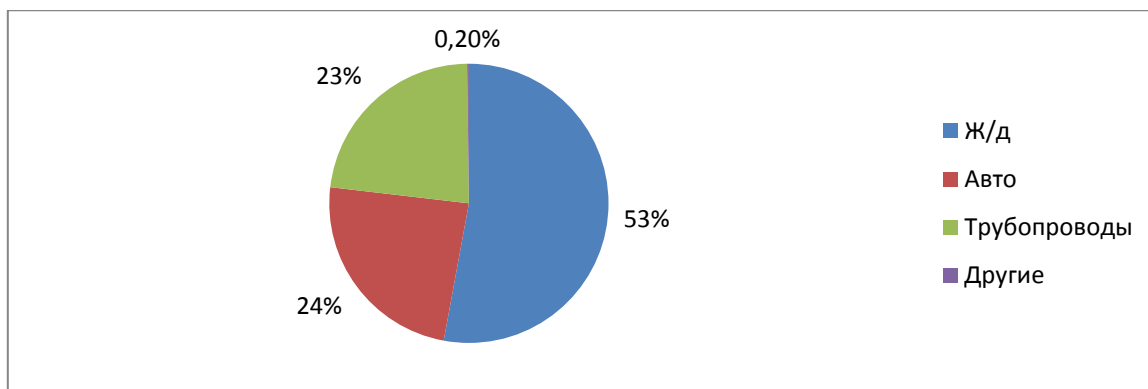


Рисунок 1 - Доли видов транспорта, 2024г.

В Казахстане выбор транспорта для перевозки грузов определяется типом груза и расстоянием, на которое его нужно доставить. Подробная информация об этом представлена в таблице 1.

Таблица 1 - Структура перевозок грузов и грузооборота по видам сообщений в 2024 г., в %

|                     | Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс.тг |               |              |            | Грузооборот, млн.тг |               |              |            |
|---------------------|------------------------------------------------|---------------|--------------|------------|---------------------|---------------|--------------|------------|
|                     | Между-народное                                 | Внутри страны | Приго-родное | Город-ское | Между-народное      | Внутри страны | Приго-родное | Город-ское |
| Все виды транспорта | 100,0                                          | 100,0         | 100,0        | 100,0      | 100,0               | 100,0         | 100,0        | 100,0      |
| Из них:             |                                                |               |              |            |                     |               |              |            |
| железнодорожный     | 49,4                                           | 69,3          | -            | -          | 61,9                | 69,9          | -            | -          |
| автомобильный       | 1,1                                            | 5,3           | 96,7         | 99,99      | 2,2                 | 2,9           | 99,2         | 99,99      |
| воздушный           | 0,003                                          | 0,004         | -            | -          | 0,02                | 0,01          | -            | -          |
| трубопроводный      | 48,8                                           | 25,4          | -            | -          | 35,2                | 27,2          | -            | -          |
| морской             | 0,7                                            | -             | -            | -          | 0,7                 | -             | -            | -          |
| Внутренний водный   | -                                              | 0,03          | 3,3          | 0,01       | -                   | 0,08          | 0,01         | -          |

Лидирующие позиции по объему грузоперевозок занимают Западно-Казахстанская и Туркестанская области, что обусловлено их приграничным положением с Российской Федерацией и Республикой Кыргызстан. Восточно-Казахстанская и Северо-Казахстанская области, напротив, продемонстрировали наименьшие показатели. В Казахстане активно развивается контейнеризация, рассматриваемая как приоритетный метод повышения эффективности транспортных операций, включая перевозку, складирование и хранение [2].

Информация о перевозках грузов в контейнерах различными видами транспорта представлена в таблице 2.

Таблица 2 - Перевозки грузов в контейнерах всеми видами транспорта, тыс. тонн

|                                 | 2019    | 2020    | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|---------------------------------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|
| Всего                           | 6 070,3 | 8 188,2 | 10 368,1 | 12 232,6 | 24 449,6 | 18 703,9 |
| в том числе по видам сообщений: |         |         |          |          |          |          |
| международное                   | 5 669,3 | 7 606,8 | 9 984,5  | 11 957,3 | 15 070,9 | 17 991,9 |
| внутриреспубликанское           | 225,4   | 449,8   | 303,8    | 264,2    | 9 173,3  | 574,1    |
| пригородное                     | 6,0     | 15,7    | 57,2     | 0,8      | 191,5    | 118,9    |

|           |       |       |      |      |      |      |
|-----------|-------|-------|------|------|------|------|
| городское | 169,6 | 155,9 | 22,5 | 10,3 | 13,9 | 18,9 |
|-----------|-------|-------|------|------|------|------|

Анализ табличных данных показывает, что контейнерные перевозки в основном (99%) осуществляются в международном направлении, в то время как внутренние перевозки составляют лишь 1%. Существенный рост международных контейнерных перевозок обусловлен увеличением транзитного трафика через Казахстан.

Для стимулирования роста контейнерных перевозок необходимо комплексное решение, включающее:

- Устранение системных проблем, таких как тарифные вопросы, инфраструктурные ограничения и нехватка фитинговых платформ.
- Внедрение проектов, направленных на переориентацию предприятий на использование контейнерной доставки [3].

В период с 2023 по 2024 год в Казахстане наблюдался рост цен на грузоперевозки. В частности, стоимость автомобильных перевозок увеличилась в среднем на 20-35%. Цена за километр перевозки 20-тонным фургоном выросла на 34,7% в 2023 году и достигла 345 тенге к первому кварталу 2024 года. Аналогично, цены на перевозку грузов 10- и 5-тонными фурами увеличились на 30,1% и 20,2% соответственно за тот же период.

Согласно данным таблицы 3, с 2020 по 2024 год наблюдается устойчивый ежегодный рост доходов от всех видов транспортной деятельности.

Таблица 3 - Доходы по видам транспорта, 2020-2024 годы (млрд. тенге)

| Виды транспорта                | 2020г. | 2021г. | 2022г. | 2023г. | 2024г. |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Железнодорожный                | 843    | 939    | 1070   | 1209   | 1543   |
| Автомобильный                  | 209    | 179    | 212    | 337    | 908    |
| Трубопроводный                 | 1441   | 1357   | 1553   | 1698   | 1720   |
| Другие (авиа, морской, речной) | 2505   | 2492   | 2858   | 3264   | 4194   |

В Казахстане, несмотря на рост доходов от всех видов транспорта, особенно выделяется автомобильный, показавший увеличение в 4,3 раза с 2020 по 2024 год. Для сравнения, доходы от железнодорожного транспорта выросли в 1,8 раза, а от трубопроводного – всего в 1,2 раза.

Однако, развитие автомобильного транспорта сталкивается с серьезными проблемами, связанными с состоянием дорожной инфраструктуры. При общей протяженности сети в 96 тыс. км (включая 24,9 тыс. км дорог республиканского значения), поддержание дорог в надлежащем состоянии затруднено. Наблюдается перегруженность ключевых участков, особенно на международных маршрутах, где интенсивность движения значительно превышает проектные показатели.

Состояние дорог местного значения оставляет желать лучшего, так как многие из них не имеют твердого покрытия. Дополнительным фактором, усугубляющим ситуацию, является изношенность значительной части грузового автопарка, за исключением, в основном, техники, используемой международными логистическими операторами.

#### Результаты и их обсуждение

В рамках государственной программы "Нурлы Жол" приоритетной задачей развития дорожной инфраструктуры является завершение модернизации шести ключевых международных транзитных маршрутов. К ним относятся:

1. Автомагистраль, соединяющая Ташкент, Шымкент, Тараз, Алматы и Хоргос (протяженностью 1 122 км).
2. Трасса, проходящая через Шымкент, Кызылорду, Актобе, Уральск и Самару (протяженностью 2 052 км).
3. Дорога, соединяющая Алматы, Караганду, Астану и Петропавловск с выходом на Омск (протяженностью 1 886 км).

4. Маршрут, соединяющий Астрахань, Атырау, Актау и границу с Туркменистаном (протяженностью 1 190 км).

5. Трасса, проходящая через Омск, Павлодар, Семей и Майкапчагай (протяженностью 1 159 км).

6. Дорога, соединяющая Астану, Костанай, Челябинск и Екатеринбург (протяженностью 880 км).

К 2025 году в Казахстане планируется построить и реконструировать 5 703 км автомобильных дорог республиканского значения и 1 124 км дорог областного и районного значения. Также планируется увеличить долю дорог I и II технической категории до 48% от общей протяженности дорог республиканского значения.

В 2024 году Казахстан занял 95-е место из 139 стран в рейтинге эффективности логистики (LPI) с показателем 2,7 балла. Лидером рейтинга стал Сингапур (4,3 балла), а наименьшие баллы получили Афганистан и Ливия (по 1,9 балла).

Индекс LPI, разработанный Всемирным банком, оценивает эффективность логистики страны по шести ключевым показателям, включая таможенное оформление, качество инфраструктуры и своевременность доставки. LPI учитывает контейнерные перевозки морским, воздушным и наземным транспортом [4].

Показатели Казахстана по компонентам индекса LPI:

- Таможня: 2,6 балла (74-е место)
- Инфраструктура: 2,5 балла (80-е место)
- Международные перевозки: 2,6 балла (91-е место)
- Логистическая компетентность: 2,7 балла (81-е место)
- Своевременность: 2,9 балла (93-е место)
- Отслеживание грузов: 2,8 балла (80-е место)

Для Казахстана крайне важно развивать современную транспортную инфраструктуру. С ростом межгосударственных экономических связей наблюдается активное увеличение торговых потоков между странами, что в свою очередь приводит к росту объемов внутренних и международных грузоперевозок. Это создает повышенные требования к состоянию дорог, качеству транспортных услуг и логистики.

Сотрудничество республики с международными организациями и программами помогает решать проблемы в дорожной сфере. На международном уровне это включает взаимодействие с такими организациями, как ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕС, а на региональном — с государствами СНГ, ОЭС, ШОС, ЕВБ, ТРАСЕКА и другими.

Высокие транспортные расходы, с которыми сталкиваются страны без выхода к морю, замедляют развитие экспорта, ограничивая ассортимент потенциальных экспортных товаров и рынков, на которых можно вести выгодную конкурентную торговлю. Кроме того, высокие транспортные затраты также увеличивают стоимость импорта, что делает перевозчиков из таких стран неконкурентоспособными по сравнению с перевозчиками из стран с морскими портами.

Сегодня в Казахстане доля логистических затрат может достигать 25% от стоимости конечной продукции. Для сравнения, среднемировой уровень составляет 11%, в Китае — 14%, в странах ЕС — 11%, а в США и Канаде — 10%. Это означает, что экономика Казахстана сталкивается с транспортными издержками, в два раза превышающими таковые в развитых странах. По показателю грузоемкости казахстанская экономика примерно в пять раз менее эффективна: на каждую единицу ВВП в долларовом эквиваленте приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, в то время как в странах Европейского Союза этот показатель составляет менее 1 тонно-километра [5].

Международные транспортные коридоры являются практически единственным способом доступа Казахстана к региональным рынкам товаров и услуг, играя важную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами страны. Автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию в сфере грузоперевозок благодаря развитой сети дорог. Правительство Казахстана уделяет значительное внимание развитию этого вида

транспорта и улучшению дорожной инфраструктуры, которая связывает все регионы страны и зарубежные государства. Это приводит к повышению требований к состоянию дорог, качеству транспортного обслуживания и логистических услуг.

Таким образом, за годы независимости в Казахстане сформировался транспортно-логистический комплекс, который играет ключевую роль в развитии национальной экономики и укреплении торгово-экономических связей с другими странами. Основным преимуществом этого комплекса является его интеграция в международные транспортные коридоры. Казахстан находится в стратегически удобном положении между двумя важнейшими центрами мировой экономики: с одной стороны, Европейским Союзом, а с другой — быстро развивающимся Китаем, который занимает второе место в мире по экономической мощи. Расстояние для транзитных перевозок через Казахстан в два раза меньше, чем по морскому пути, и на тысячу километров короче, чем при транзите через Россию.

Реализация программы «Нурлы Жол» позволила создать сеть автодорог, которые связывают Казахстан с соседними государствами, а также соединяют столицу с крупнейшими городами страны. Транспортный комплекс Казахстана нацелен на интеграцию в глобальную транспортную систему, что даст возможность значительно увеличить долю транзитных перевозок, основой которых станут контейнерные грузоперевозки. Это, в свою очередь, обеспечит значительные финансовые поступления в бюджет государства и транспортные компании.

Все международные автомобильные коридоры в Казахстане входят в дорожную сеть проекта Евро-Азиатские транспортные связи (ЕАТС), что обеспечивает доступ к множеству стран, крупным портам, транспортным узлам и терминалам.

Несмотря на заметные достижения в области логистических услуг в Казахстане, остаются нерешенными проблемы, связанные с недостаточно развитой транспортной инфраструктурой, высокими затратами на логистику, слабым институциональным обеспечением и недостаточной подготовкой специалистов в этой сфере. Существенной трудностью является медленное внедрение современных транспортных технологий и информационных систем, а также сложности, связанные с Транскаспийским направлением, такие как необходимость смены транспортных модальностей при перегрузке с поездов на паромы, различные ширины железнодорожных колеи и таможенные процедуры. Кроме того, некоторые направления у национальной компании «Қазақстан темір жолы» недостаточно загружены.

Основная часть грузоперевозок как на международном, так и на внутреннем уровне осуществляется железнодорожным транспортом, тогда как автомобильный транспорт в основном используется для региональных перевозок. Перевозки морем и воздухом развиты недостаточно. Объёмы транзитного трафика сложно оценить из-за нехватки информации, также отсутствуют данные о интермодальных перевозках. [6].

Для решения существующих проблем необходимо продолжить работу по приведению законодательных и нормативных актов, а также технических регламентов в соответствие с международными стандартами. Важно наладить более тесное сотрудничество между государственным и частным секторами для поддержки развития торговли и логистики. Реформы должны проводиться в рамках согласованных пакетов и находиться под постоянным долгосрочным контролем.

### **Выводы**

Казахстан определил стратегические цели развития транспортной системы на ближайшее будущее. В приоритете – интеграция в евразийскую транспортную сеть и укрепление позиций в качестве ключевого транзитного хаба Центральной Азии. Для достижения этих целей планируется:

- Активное развитие международных железнодорожных и автомобильных грузоперевозок.

- Увеличение объемов перевозок грузов по внутренним водным путям, морю и воздушным транспортом.
- Развитие интермодальных перевозок.
- Модернизация и расширение существующей транспортной инфраструктуры.

Казахстан уже является лидером в регионе по развитию транспортно-логистической инфраструктуры. Правительство намерено закрепить и усилить это лидерство, реализовав до 2030 года масштабный проект по строительству новых автодорог общей протяженностью 4,7 тысяч километров.

Реализация этих планов позволит Казахстану не только укрепить свою роль в качестве транзитного узла, но и обеспечить активное развитие своего транспортно-логистического комплекса, что, в свою очередь, требует значительных инвестиций в портовую инфраструктуру, оборудование и флот, а также в развитие сопутствующих сервисов.

### Список литературы

1. Ныгыманов А.Л., Усембаева З.А., Жанайдаров Ж.К., Имангазина Д.Б. Актуальные проблемы и тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг в Казахстане // Наука и техника Казахстана, 2015. - № 3-4. - С. 75-80
2. Информационный дайджест Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» [Электрон. ресурс]. URL: [http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information\\_digest/](http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information_digest/)
3. Киздарбекова М.Ж. Проблемы и перспективы развития логистики в Казахстане // Молодой ученый. 2017. №14. С. 363-365.
4. В рейтинге эффективности логистики LPI Казахстан лидирует в Центральной Азии [Электрон. ресурс]. URL: <https://zdmira.com/news/v-rejtinge-effektivnosti-logistiki-lpi-kazakhstan>
5. М. Захарьянов, Н. А. Ащеулова Перспективы развития транспортной логистики в Казахстане // Актуальные вопросы развития современного общества, экономики и профессионального образования : материалы XV Международной молодежной научно-практической конференции, 28 марта 2018 г. гг. Екатеринбург, Алматы, Елабуга / Рос. гос. проф.-пед. ун-т. - Екатеринбург : РГППУ, 2018. - С. 60-63.
6. International Logistics Performance Index (LPI) [Электрон. ресурс]. URL: <http://lpi.worldbank.org/international>.
7. ITF Transport Outlook 2013: Funding Transport. Paris, OECD/ITF, 2013. 60 p. Available at: [https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2013\\_9789282103937-en](https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2013_9789282103937-en) (accessed 04.02.2019).

**Е. Е. Досмұратова, М. Н. Ирисбекова, С. А. Илашева\***

докторант, М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент, Қазақстан

э. ф. д., профессор, Ташкент мемлекеттік көлік университеті, Ташкент, Өзбекстан

э. ф. к., доцент, М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент, Қазақстан

\*Корреспондент авторы: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru)

## ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРДІҢ ДАМУЫНДАҒЫ НЕГІЗГІ ҮРДІСТЕР

### Түйін

Көлік-логистикалық кешен Қазақстан экономикасының тиісінше ұлттық табысқа және қоғамның әл-ауқатына әсер ететін негізгі салаларының бірі болып табылады. Тиімді көлік өндірістік процестерді жеделдетуге және өңіраралық және Халықаралық экономикалық байланыстарды нығайтуға ғана емес, сонымен қатар мемлекеттік бюджетті толықтыруға да ықпал етеді. ТЛК-ның ұзақ мерзімді дамуы аумақ бойынша әлемде тоғызыншы орында тұрған Қазақстан үшін стратегиялық маңызға ие. Қазақстанның тиімді геоэкономикалық орналасуы жүктер мен жолаушыларды халықаралық транзиттік тасымалдауды дамыту есебінен экономикалық бонустар алу үшін қолайлы мүмкіндіктер туғызады [1]. Қазақстан Республикасында көлік қызметінің сапасын арттыру бойынша жүйелі жұмыстар жүргізілуде. Бұл, ең алдымен, тасымалдау уақытын қысқарту,

тасымалдау шығындарын азайту, тарифтерді оңтайландыру, жүктердің сақталуы және ең бастысы, бүкіл логистикалық жүйенің қалыпты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге арналған жоғары сапалы адам ресурстарын дайындау.

**Кілт сөздер:** көлік, логистика, инфрақұрылым, халықаралық көлік жүйелері, жүк, тасымалдау, инвестициялар

**E.E. Dosmuratova, M.N. Irisbekova, S.A. Ilasheva**

\* Doctoral student, M. Auezov SKU, Shymkent, Kazakhstan ,

Doctor of Economics, Professor Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan ,

Candidate of Economics, Associate Professor, M. Auezov SKU, Shymkent, Kazakhstan

\*Corresponding author's email: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru)

## **THE MAIN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS SYSTEMS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

### **Abstract**

The transport and logistics complex is one of the key sectors of the economy of Kazakhstan, influencing the national income, and accordingly, the welfare of society. Efficient transport contributes not only to the acceleration of production processes and the strengthening of interregional and international economic ties, but also to the replenishment of the state budget. Long-term development of the TLC is of strategic importance for Kazakhstan, which ranks ninth in the world in terms of area. The favorable geo-economic location of Kazakhstan creates favorable opportunities for obtaining economic bonuses due to the development of international transit transportation of goods and passengers. In the Republic of Kazakhstan, systematic work is being carried out to improve the quality of transport services. First of all, this is a reduction in transport time, a decrease in transportation costs, optimization of tariffs, safety of goods and, importantly, the training of high-quality human resources, which is designed to ensure the normal functioning of the entire logistics system.

**Key words:** transport, logistics, infrastructure, international transport systems, cargo, transportation, investments

### **Қатынасхаттар үшін жауапты автор туралы ақпарат:**

Илашева Сауле Ашуровна - э. ф. к., доцент, М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент, Қазақстан  
mail: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru)

### **Information about the author responsible for contacts:**

**Ilasheva Saule Ashurova** - candidate of Economics, Associate Professor, M. Auezov SKU, Shymkent, Kazakhstan, e-mail: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru).

### **Информация об авторе, ответственном за сообщения:**

Илашева Сауле Ашуровна - к.э.н., доцент, Южно-Казахстанский университет им.М.Ауезова, e-mail: [S.Ilasheva@mail.ru](mailto:S.Ilasheva@mail.ru)