

А.Б. АЙДАРОВА,¹
э.ғ.к., қауымдастырылған
профессор (доцент).
Б.А. ИМАШ,¹
экономика магистрі.
Н.С. НУРКЕЕВА,¹
магистрант,
М. Әуезов атындағы Оңтүстік
Қазақстан мемлекеттік университеті¹

АЙМАҚТЫҢ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН ЖОҒАРЫЛАТУ ЖОЛДАРЫ (ТЕМІРЖОЛ МЫСАЛЫНДА)

Андатпа

Жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың сарқылуы, үшінші индустриялық төңкеріс, үдей түскен әлеуметтік тұрақсыздық және әлемдік тұрақсыздандудың жаңа қаупі сияқты ХХІ ғасырдың түйінді үнқатулары елді әлеуметтік-экономикалық дамытуға, оның ішінде елдің көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға қойылатын жаңа талаптарды айқындап береді. Көлік инфрақұрылымы нарықтың немесе нарық шаруашылығы инфрақұрылымдарының элементі және құраушы бөлігі болып табылады, егер ол болмаса негізгі өндіріс және өндірістік емес салалардың бөлімдері мен салаларының ғана қызмет көрсетуі емес, сонымен қатар нарықтың сан қилы түрлерінің (тауарлық, шикізаттық, еңбек және басқалары) қызмет етуі мүмкін емес, өйткені әртүрлі нарықтарды құру және дамыту олардың даму деңгейімен және көліктің инфрақұрылымымен қамсыздандырылуымен тікелей байланысты. Логистикалық инфрақұрылым туралы айтқанымызда, ең алдымен жүкті ауыстырып тиейтін және қоймалық құрал-жабдықтардың көліктік құралдарын тиімді қолдану негізінде құрылған барлық бөлімдердегі кешендік инженерлік-экономикалық жүйе, сонымен қатар ол жүкті жөнелтушіден жүкті алушыға дейін жүкті жедел, сақтап жеткізудің максималды мүмкіндігін қамтамасыз ететін ақпараттар технологиясы еске түседі. Теміржол көлігінің инфрақұрылымын дамыту Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің қажеттіліктерін негізге ала отырып, қозғалысты тиімді ұйымдастыру үшін жаңа теміржол желілерін салуға және қолданыстағы желіні жаңғыртуға (жөндеуге) бағытталатын болады.

Тірек сөздер: логистика, көлік, инфрақұрылым, теміржол көлігі, кәсіпорын, транзит, нарық, қажеттіліктер, жаңғырту.

«Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты Елбасымыздың жыл сайынғы Жолдауының бесінші қадамында былай делінген: «Жаңа еуразиялық логистикалық инфрақұрылымды дамыту – маңызды басымдықтардың бірі. Еліміздің көлік және транзит әлеуетін толық ашу үшін көрші елдермен үйлесімді іс-қимыл қажет. Жүктердің еркін транзитін, көлік дәліздерін құру мен оларды жаңғырту ісін қамтамасыз ету керек. Көлік инфрақұрылымын басқаруға, қызмет көрсету деңгейін арттыруға және әкімшілік кедергілерді жоюға ерекше көңіл аудару қажет. Транскаспий дәлізі бойынша тасымалдау көлемінің ұлғаюына байланысты Құрық портын салудың екінші кезеңі – автомобиль өткелі құрылысын іске асыруға кірісу қажет», - деген талап қойған болатын [1].

Жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың сарқылуы, үшінші индустриялық төңкеріс, үдей түскен әлеуметтік тұрақсыздық және әлемдік тұрақсыздандудың жаңа қаупі сияқты ХХІ ғасырдың түйінді үнқатулары елді әлеуметтік-экономикалық дамытуға, оның ішінде елдің көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытуға қойылатын жаңа талаптарды айқындап береді.

Егер республиканың қалыптасу жылдарында көлік жүйесін дамыту мен қолдау туралы айтылған болса, қазіргі жағдайларда көлік жүйесінің инфрақұрылымы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының ұзақ мерзімді перспективаға арналған катализаторына айналып, ел ішіндегі өңіраралық байланыстылықты және ел экономикасының әлемдік жүйеге ықпалдасуын қамтамасыз етуі, қазіргі заман, сапа мен қауіпсіздік өлшемдеріне сай келуі тиіс.

Ел ішіндегі көлік жүйесін дамытпайынша, жаһандану жағдайларында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйеге сәтті ықпалдастыру мүмкін емес.

Сондықтан көлік саласын дамыту, тұтастай алғанда, көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс. Көлік инфрақұрылымы нарықтың немесе нарық шаруашылығы инфрақұрылымдарының элементі және құраушы бөлігі болып табылады, егер ол болмаса негізгі өндіріс және өндірістік емес салалардың бөлімдері мен салаларының ғана қызмет көрсетуі емес, сонымен қатар нарықтың сан қилы түрлерінің (тауарлық, шикізаттық, еңбек және басқалары) қызмет етуі мүмкін емес, өйткені әртүрлі нарықтарды құру және дамыту олардың даму деңгейімен және көліктің инфрақұрылымымен қамсыздандырылуымен тікелей байланысты.

Көлік инфрақұрылымының міндеттері – өндіріс, үлестіру, айналым және тұтыну салаларын бір тізбекке бекіту, аймақтық экономикадағы материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындардың жеңілдетілген айналымын қамтамасыз ету. Көлік инфрақұрылымының міндеттерін орындау көлік және логистика жүйесі немесе көлік-логистика жүйелері ақылы іске асырылады [2].

Бұл анықтамадан шығатын көліктің инфрақұрылымының құрамына көліктің әртүрлі түрлерінің коммуникациясы кіреді (сурет 1).



Сурет 1 – Көлік инфрақұрылымының негізгі элементтері

- ◆ көліктің барлық түрлері бойынша қоғамдық және қоғамдық емес қолданыстағы көліктер желісі;
- ◆ барлық көлік түрлерін басқару жүйесі;
- ◆ экономиканың осы саласындағы еңбек ресурстары;
- ◆ көлік түрлерінің көліктік желісін жақтаушы және пайдаланушы көліктік-жолдық кәсіпорындар;
- ◆ автокөлік жолдары, теміржол қатынас жолы, аспалы және арқанды жолдар, дара рельсті және тар табанды жолдар, ішкі кеме жүретін жолдар, ауа және теңіздік хабарлама жолдары, мұнай өнімдерін, газды және мұнайды ауыстырып құю құбырлары, сонымен қатар жабдықтаушылардан тұтынушыға өнімді жеткізу үдерісіне қатысатын ауыл шаруашылығының басқа да көліктік цехтары мен аймақтары.

Көліктің инфрақұрылым логистикалық инфрақұрылыммен өзара әрекетке түспесе тиімді жұмыс жасай алмайды.

Логистикалық инфрақұрылым туралы айтқанымызда, ең алдымен жүкті ауыстырып тиейтін және қоймалық құрал-жабдықтардың көліктік құралдарын тиімді қолдану негізінде құрылған барлық бөлімдердегі кешендік инженерлік- экономикалық жүйе, сонымен қатар ол жүкті жөнелтушіден жүкті алушыға дейін жүкті жедел, сақтап жеткізудің максималды мүмкіндігін қамтамасыз ететін ақпараттар технологиясы еске түседі.

Логистикалық үдерісті жүзеге асыру үшін логистикалық үдерістердің инфрақұрылымын жасайтын әртүрлі техникалық құралдар қолданылады. Логистикалық үдерістер инфрақұрылымы компоненттерін бөлшектерге жіктеу (сурет 2) ұсынылған.



Сурет 2 – Логистикалық үдерістердің инфрақұрылымы

Қазіргі кезде Қазақстан аумағы бойынша республикадағы қазіргі көлік инфрақұрылымының негізінде құрылған халықаралық төрт көлік дәлізі өтеді:

- ♦ трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ) солтүстік дәлізі: Батыс Еуропа – Ресей мен Қазақстан (Достық – Ақтоғай – Саяқ – Мойынты – Астана –Петропавл (Пресногор) учаскесінде) арқылы Қытай, Корей және Жапония;

- ♦ ТАТМ оңтүстік дәлізі: Шығыс Еуропа – Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан (Достық – Ақтоғай – Алматы – Шу – Арыс – Сарыағаш учаскесінде) арқылы Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия;

- ♦ ТРАСЕКА – Шығыс Еуропа – Қара теңіз – Кавказ және Каспий теңізі (Достық – Алматы – Ақтау учаскесінде) арқылы Орталық Азия;

- ♦ Солтүстік-Оңтүстік – Солтүстік Еуропа – Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдері, Ақтау теңіз порты – Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау –Атырау учаскелерінде Қазақстанның қатысумен.

Негізгі трансконтиненталдық бағдарларды құруға енетін бағыттармен қатар Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасмал үшін аса маңызға ие ТАТМ Орталық дәлізін атаған жөн.

Аталған дәліздер Шығыс-Батыс қатынастарындағы қашықтықты және жүктерді жеткізу мерзімдерін айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді [3].

Мемлекет басшысының тапсырмасын іске асыру мақсатында Оңтүстік Қазақстан облысында белсенді түрде көліктік-логистикалық орталықтардың (КЛО) құрылысы жүргізілуде. Мәселен, ОҚО бойынша соның ішінде Шымкент қаласында көліктік-логистикалық орталығының аумағында мұздатқыш камералардан, көкөніс қоймаларынан және құрғақ қоймалардан тұратын жалпы ауданы 230 мың м² болатын «А» және «В» санатты қоймалар құрылысының жеке инвестициялық жобалары жүзеге асырылуда. Бұл жұмыстарға жалпы тартылған жеке инвестициялар көлемі 24 млрд теңгені құрайды. Сонымен қатар, облысымыздың қалалары мен

аудандарында көліктік-логистикалық орталықтарды құру жұмыстарын жүргізу шеңберінде ОҚО әкімдігінің анықтауымен Мақтаралда 19 га, Түркістан қаласында 20 га жер телімдерінің жобалық-сметалық құжаттары дайындалып жатыр. Бүгінде қоймалардың құрылысын жүргізетін жеке инвесторлар анықталып қойған. Аталған инвестициялық жобаларды жүзеге асыру нәтижесінде ауданы 80 мың м² болатын қойма жайлар салынбақ. Сондай-ақ, көліктік-логистикалық орталық құру жобасын әзірлеу жұмыстары Түлкібас пен Сарыағаш ауданында да жүргізіліп жатыр. Айта кетейік, бұл жобалардың жүзеге асуы Қазақстанның өзге де облыстарымен азық-түлік кооперациясын дамыту үшін негіз құруға жағдай жасамақ [4].

2016 жылы «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісінің құрылысын аяқтау жоспарланған. Бұл магистральды пайдалануға беру Орталық Қазақстаннан Ақтау портына, Түркіменстанмен шекараға дейін және Парсы шығанағының елдеріне ең қысқа теміржол қатынасын қалыптастыруды қамтамасыз етеді және негізінен елдің теміржол қаңқасын қалыптастырады.

Ел ішіндегі жүк тасымалын және Иран, Қытай, Ресей, ЕО елдері бағытында жүк айналымын ұлғайту бойынша қолайлы жағдай жасау үшін оңтүстікте поездардың қозғалысын ұйымдастыруда «тар» жерлерді жою және батыста транзиттік тораптарды қосу бойынша жобалар іске асырылады.

Бұл мақсатта «Боржақты – Ерсай» теміржол желісінің, Құрық портындағы паром өткелінің құрылысы және «Шу – Алматы–1» учаскесін электрлендіре отырып, жалпақ рельсті екінші жолдардың құрылысы көзделген.

2014 жылы Құрық портын теміржол магистралімен байланыстыратын «Боржақты – Ерсай» теміржол желісінің құрылысы басталды, ол 2015 жылы аяқталды.

Теміржол инфрақұрылымын дамыту тұрақты жүк ағынын қамтамасыз етеді, сондай-ақ Құрық портының ауданындағы кеме жасау және кеме жөндеу зауыты мен металл конструкцияларының зауыты сияқты дамып келе жатқан өндірістерге көліктік қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді.

«Боржақты – Ерсай» теміржол желісінің құрылысы алғашқы бес жылдың ішінде жылына 8 млн тоннадан астам тасымалдау көлемін қамтамасыз ететін болады.

Паромдық көлік жүйесінің көп функциялы болуы Каспий маңындағы көршілес мемлекеттермен (Иран, Әзербайжан) елдің батыс өңірі үшін қажетті: халық тұтынатын тауарлар, жабдықтар, құрылыс материалдары және т.б. сияқты қажетті жүктердің тауар айналымын ұлғайтуға мүмкіндік береді.

2016 жылы аяқталған Құрық портындағы паромдық өткел жобасын іске асыруы қазақстандық жүк жөнелтушілердің мұнай мен мұнай өнімдерін экспорттау бағыттарын әртарапандыра отырып, басты және құйылмалы жүктерді жөнелту порттары мен аттандыратын порттарда қайта тиеу бойынша шығыстарсыз теңіз арқылы тасымалдануды ұйымдастыру мүмкіндігін ашады.

Нәтижесінде, Қазақстанда толыққанды екі теңіз порты пайда болады. Каспий теңізінде порттар арқылы жүктерді қайта тиеудің жалпы көлемі 2020 жылға қарай шамамен 25 млн тоннаны құрайтын болады, оның ішінде Құрық паромдық кешені жүктерді қайта тиеудің 4 млн тоннаға дейінгі көлемін қамтамасыз етеді.

Солтүстік-Оңтүстік бағыты бойынша тасымалдардың тиімділігін арттыру үшін Шу – Алматы–1 учаскесінде электрлендірілетін жалпақ рельсті екінші жолдардың құрылысы бойынша жоба іске асырылады, ол 2016 жылы аяқталды, бұл қозғалыс жылдамдығын арттыруға, поездардың жолда жүру уақытын қысқартуға, учаскенің өткізу және тасымалдау қабілетін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Осылайша, екінші жолдарды салу жүктерді жыл сайынғы алып өту қабілетін 30 млн тоннадан 120 млн тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Осы учаскеде поездардың жүру уақыты шамамен 2 есе қысқарады. Алдын ала есептеулер бойынша көрсетілген учаскедегі тасымалдаудың перспективалы көлемі 2020 жылға қарай 13,5 млн тоннаны, 2027 жылға қарай 14,1 млн тоннаны құрайтын болады.

Тұтастай алғанда, теміржол секторы мен логистика жобалары бойынша құрылыс кезеңінде ашылған жұмыс орындарының саны шамамен 2 мың адамды, ал тұрақты пайдалану кезінде – 500 адамды құрайды [5].

Бұдан басқа, Оңтүстік макроөңірдің транзиттік әлеуетін арттыру мақсатында МЖӘ тетігін пайдалана отырып, Алматы станциясының теміржол торабын айналып өтетін теміржол желісін салу жоспарланып отыр.

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, Қазақстан Республикасының теміржол көлігі жұмысының негізгі көрсеткіштері (кесте 1) берілген.

Кесте 1 – Теміржол көлігі жұмысының негізгі көрсеткіштері

Көрсеткіштер	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.	2016 ж.
Тасымалданған жүк, жолжүгі, жүк-жолжүгі, млн тонна	294,8	293,7	390,7	341,4	338,9
оның ішінде қатынас түрлері бойынша:					
Халықаралық	136,0	137,2	121,1	137,0	130,6
ТМД елдері	119,7	137,2	105,1	121,3	116,2
транзит	16,3	–	16,0	15,7	14,4
Республикаішілік	158,8	156,3	154,2	204,4	208,3
Жүк айналымы, млрд ткм	235,9	231,3	280,7	267,4	239,0
оның ішінде қатынас түрлері бойынша:					
Халықаралық	144,2	143,4	129,3	159,7	130,1
ТМД елдері	117,0	143,4	101,5	132,2	104,9
транзит	27,2	–	27,8	27,6	25,2
Республикаішілік	91,7	87,9	87,3	107,6	108,9
Тасымалданған жолаушылар, мың адам	24 353,3	28 580	23 228,8	22 497,8	23 073,2
оның ішінде қатынас түрлері бойынша:					
Халықаралық	3 951,8	4 311,8	4 119,7	x	2 457,2
Республикаішілік	16 444,7	20 056,6	14 671,9	14 952,1	16 249,7
Қаламаңы	3 956,8	4 211,6	4 437,2	x	x
Жолаушылар айналымы, млрд жкм	19,3	20,6	19,0	17,0	17,9
оның ішінде қатынас түрлері бойынша:					
Халықаралық	3,9	3,3	3,7	x	1,9
Республикаішілік	14,8	16,6	14,6	14,1	15,2
Қаламаңы	0,6	0,7	0,7	x	x

2016 жылы теміржол көлігімен 338,9 млн тонна жүк тасымалданды, жүк айналымы 239 млрд ткм құрады. 2015 жылмен салыстырғанда жүк тасымалдау көлемі 0,7%-ға, жүк айналымы 10,6%-ға төмендеді. 23,1 млн жолаушы тасымалданған, жолаушылар айналымы 17,9 млрд жкм құрады. 2015 жылмен салыстырғанда бұл көрсеткіштер тиісінше 2,6% және 5,3% өсті.

2 кестеде Қазақстан Республикасының теміржол көлігімен жөнелтілген жүктердің көлемін келтіріп отырмыз.

Кестеден көріп отырғанымыздай, 2012–2016 жж. аралығында Қазақстан Республикасы бойынша барлығы 2016 жылы 214,7 млн тонна болса, осы көрсеткіш 2012 жылы 256,2 млн тонна жетіп, жөнелтілген жүк көлемі 0,8% төмендеген. Бұл азаюды теміржол магистралінің ескіруімен және жылдамдықтың ұзақтығымен түсіндіруге болады. Ең жоғары жөнелтілген жүк көлемі Ақтөбе қаласына тиесілі болып отыр, 2016 жылы 15,5 млн тонна құраса, бұл көрсеткіш 2015 ж. 14,3 млн тонна болған. Әр жыл сайын 1,08% өскенін байқауға болады. Ал, ең төмен қала Маңғыстауды атап көрсетуге болады 2016 ж. 3,1 млн тонна құраса, 2015 ж. 2,9 млн тонна жүк жөнелтілген [6].

Теміржол төсемінің бүкіл желісінің 60%-ынан астамын құрайтын теміржолдардың басым бөлігі де «бір қатарлы» болуына байланысты өткізу қабілетінің төмендігімен, сондай-ақ теміржолдардың басым бөлігінде (шамамен 70%) электрлендірілген желілерінің болмауымен сипатталады.

Кесте 2 – Теміржол көлігімен жөнелтілген жүк (млн тонна)

Аймақтар	2012 ж.	2013 ж.	2014 ж.	2015 ж.	2016 ж.
Барлығы	256,2	253,1	245,0	218,8	214,7
оның ішінде – жол бөлімшелері бойынша:					
Ақмола	9,2	6,9	6,4	5,7	6,4
Ақтөбе	13,6	14,5	17,0	14,3	15,5
Алматы	7,5	7,5	6,9	5,7	5,4
Атырау	18,7	20,6	14,8	10,5	8,8
Жамбыл	7,2	7,2	7,6	7,3	7,3
Шығыс Қазақстан	8,5	8,9	9,2	9,2	8,5
Қарағанды	44,7	44,8	47,5	45,6	43,1
Қостанай	34,7	33,2	30,7	23,8	23,8
Қызылорда	3,0	3,3	2,8	1,5	1,9
Орал	2,3	2,6	2,9	2,3	2,4
Павлодар	86,4	83,6	78,1	72,9	70,5
Семей	8,9	8,6	8,9	8,9	8,5
Шымкент	9,0	8,3	8,1	8,2	9,5
Маңғыстау	2,5	3,1	4,1	2,9	3,1

Теміржол саласын жақсарту жолында келесідей міндеттерді шешу қажет:

- ◆ теміржол саласының жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін құру және жүк пен жолаушыларды ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттігі және дамуы үшін жағдайлар жасау;
- ◆ жүк тасымалдарын дамыту;
- ◆ жолаушылар тасымалын дамыту;
- ◆ теміржол инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту;
- ◆ вокзал шаруашылығын жаңғырту және дамыту;
- ◆ теміржол саласы өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту;
- ◆ теміржол саласын білікті кадр ресурстарымен қамтамасыз ету;
- ◆ Отандық теміржол машинасын жасауды дамыту.

Теміржол көлігінің инфрақұрылымын дамыту Қазақстан халқының, экономикасы мен өнеркәсібінің қажеттіліктерін негізге ала отырып, қозғалысты тиімді ұйымдастыру үшін жаңа теміржол желілерін салуға және қолданыстағы желіні жаңғыртуға (жөндеуге) бағытталатын болады.

Жүктерді өңірлер арасында тасымалдауды оңтайландыру, экспортталатын тауарларды Қазақстан Республикасынан тысқары жерге жеткізу мерзімдерін қысқарту және транзиттік жүктерді мейлінше қысқа бағдарлар бойынша тартуды оңтайландыру мақсатында мынадай инфрақұрылымдық жобалар іске асырылатын болады:

- ◆ «Жезқазған – Бейнеу» теміржол желісін салу – 988 км;
- ◆ «Арқалық – Шұбаркөл» теміржол желісін салу – 214 км;
- ◆ Алматы станцияларынан айналып өтетін теміржол желісін салу – 70 км;
- ◆ Құрық портының жағалау инфрақұрылымының объектілеріне теміржол желісін салу – 30 км.

Сондай-ақ, теміржол инфрақұрылымының ірі жобаларын, оның ішінде жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша іске асыру шеңберінде жеке инвесторлардың мемлекеттік-жекешелік әріптестік нысанында қатысу мәселесі пысықталатын болады.

Мемлекеттік бағдарламалардың шеңберінде басым теміржол жобаларын іске асыру Қазақстан Республикасының темір жолдарының тұтас және тиімді инфрақұрылымын қалыптастыруға, қолданыстағы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасының іс-шараларын толықтыруға, ел макроөңірлерінің толық ықпалдасуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді [7].

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты Н.Ә. Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы. – 31.01.2017.
- 2 Раимбеков Ж.С., Сыздықбаева Б.Ұ. Логистика негіздері: оқулық. – Шымкент, 2016. – Б. 251–255.
- 3 Нурмашева А.С. Логистика: оқу құралы. – Алматы, 2017. – Б. 87–89.
- 4 ОҚО-да көлік логистикалық орталық қатары артуда. ОҚО әкімдігінің баспасөз қызметі.
- 5 «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2015–2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 30 желтоқсандағы № 1400 қаулысы.
- 6 Қазақстан Республикасындағы көлік, 2012–2016. Статистикалық жинақ. – Астана, 2017.
- 7 Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 29 қарашадағы № 1263 қаулысы.

Аннотация

Ключевые задачи XXI в., такие, как глобальная энергетическая безопасность, истощение природных ресурсов, третья промышленная революция, растущая социальная нестабильность и новая угроза глобальной дестабилизации, определяют новые требования к социально-экономическому развитию страны, включая инфраструктуру транспортной системы страны. Транспортная инфраструктура является элементом и составной частью рыночной инфраструктуры, если она не относится к секторам и отраслям основного производственного и непроизводственного секторов и не может использоваться для различных видов рынка (товар, сырье, труд и т.д.), поскольку создание и развитие различных рынков напрямую связано с их уровнем развития и транспортной инфраструктурой. Когда мы говорим о логистической инфраструктуре, это сложная инженерно-экономическая система во всех разделах, большинство из которых построены на основе эффективной обработки складского оборудования, а также информационных технологий, обеспечивающих максимальную возможность доставки груза от отправителя получателю. Развитие железнодорожной инфраструктуры будет сосредоточено на строительстве новых железнодорожных линий и модернизации (ремонт) существующей сети для эффективной организации движения, исходя из потребностей населения, экономики и промышленности Казахстана.

Ключевые слова: логистика, транспорт, инфраструктура, железнодорожный транспорт, предприятия, транзит, рынок, потребности, модернизация.

Abstract

Key tasks of the XXIst century, such as global energy security, exhaustion of natural resources, the third industrial revolution, the growing social instability and new threat of global destabilization, define new requirements to social and economic development of the country, including infrastructure of the transport system of the country. Transport infrastructure is an element and a component of market or market infrastructure if it does not belong to sectors and branches of the main of production and non-productive sectors and cannot be used for different types of the market (goods, raw materials, work, etc.) as creation and development of different markets is directly connected to their level of development and transport infrastructure. When we speak about logistic infrastructure, it is a complex engineering and economic system in all sections, the majority of which are constructed on the basis of effective processing of the warehouse equipment and the warehouse equipment and also the information technologies providing the maximum possibility of delivery of a load from the sender to the receiver. The development of railway infrastructure will be concentrated on construction of new railway lines and upgrade (repair) of the existing network for the effective organization of movement, proceeding from needs of the population, economy and the industry of Kazakhstan.

Key word: logistics, transport, infrastructure, railway transport, enterprises, transit, market, needs, modernization.