

FTAXP 73.01.75  
ӘОЖ 65.01  
JEL A12

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2024-1-4-200-212>

**ЖУМАНОВ А.У.,\*<sup>1</sup>**

докторант.

\*e-mail: azat\_jumanov@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-4401-4362

**КЕГЕНБЕКОВ Ж.К.,<sup>2</sup>**

т.ғ.к., қауымдастырылған профессор.

e-mail: kegenbekov@dku.kz

ORCID ID: 0000-0001-8175-7440

**ТОЛУЕВ Ю.И.,<sup>3</sup>**

т.ғ.д., профессор.

e-mail: jurijs1949@gmail.com

ORCID ID: 0000-0002-5377-526X

<sup>1</sup>әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,

Алматы қ, Қазақстан

<sup>2</sup>Қазақ-неміс университеті,

Алматы қ, Қазақстан

<sup>3</sup>Көлік және коммуникация институты,

Рига қ., Латвия

## ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЛОГИСТИКА ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ДӘЛІЗДЕРДІҢ ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТІНІҢ ДАМУ ЖАҒДАЙЫ

### Андатпа

Қазақстанның транзиттік-көлік саласының өсіп келе жатқан маңызы сауданы кеңейту, экономикалық байланыстарды нығайту, инвестицияларды, энергетикалық ынтымақтастықты және өңіраралық туризмді дамыту үшін катализатор болып табылады. Бұл зерттеуде Қазақстанның соңғы онжылдықтағы көліктік-логистикалық әлеуетін арттыру жөніндегі ғылыми зерттеулердің мақсаттары, негізгі бағыттары мен негізгі идеялары қарастырылады. Зерттеу транзит пен көлік дамуының экономикалық, энергетикалық және туристік салдарын жан-жақты талдауға бағытталған. Ғылыми және практикалық маңыздылығы саясаткерлерді, мүдделі тараптар мен зерттеушілерді Қазақстанның экономикалық ландшафтын қалыптастырудағы тиімді транзиттік-көлік секторының аса маңызды рөлі туралы хабардар етуде жатыр. Зерттеу көлік пен логистикаға қатысты кеңірек білім саласын байыта отырып, болашақ саясат пен инфрақұрылымдық инвестицияларға құнды үлес қосады. Практикалық маңыздылығы тұрғысынан зерттеу Қазақстанның транзиттік-көлік инфрақұрылымының тиімділігін, орнықтылығы мен өміршеңдігін арттыру бойынша практикалық ұсыныстарды ұсына отырып, сала саясаткерлері мен басшылары үшін басшылық ретінде қызмет етеді. Зерттеу нәтижелері елдің көлік секторының ұзақ мерзімді дамуы мен бәсекеге қабілеттілігіне ықпал ететін стратегиялық шешімдер қабылдау үшін пайдаланылуы мүмкін.

**Тірек сөздер:** транзит, халықаралық дәліздер, туризм, қойма, кәсіпорын, халықаралық сауда, тәжірибе.

### Кіріспе

Қазіргі жаһандық ландшафтта логистика шешуші рөл атқарады, көбінесе елдердің өнеркәсіптік прогресін анықтайды. Әлемнің көптеген елдерінің үкіметтері логистиканың дамуына көп көңіл бөледі, оны өнеркәсіптік өсуді ынталандырудың негізгі катализаторы ретінде таниды. Қазақстан контекстінде мұндай стратегияны қабылдау өнеркәсіптік сектордағы Елеулі серпіліске әлеуетті ықпал ете отырып, елеулі экономикалық зардаптарға әкелуі мүмкін. Логистикаға сауатты және ғылыми негізделген тәсілдерге деген қажеттілік Қазақстанның нарықтық қатынастарға көшуіне сәйкес келеді. Логистикалық сектордың дамуы әлеуметтік климат үшін де, жалпы ел экономикасы үшін де үлкен маңызға ие.

Бұл зерттеудің өзектілігі Қазақстанның жаһандық логистикалық желідегі негізгі ойыншы ретіндегі өсіп келе жатқан маңыздылығымен атап өтіледі. Еуропа мен Азияның қиылысында орналасқан елдің стратегиялық географиялық жағдайы оны тауарлар мен қызметтердің қозғалысына ықпал ететін ерекше жағдайға қояды. Логистика мен транзиттік әлеуетті дамыту жай-күйін зерделеу барлық экономикалық артықшылықтарды пайдалану және ел алдында тұрған қазіргі заманғы сын-тегеуріндерге сәйкестік үшін қажет болады.

Бұл зерттеу ғылыми және практикалық салалардағы заманауи мәселелерге сәйкес келеді. Логистиканың даму динамикасын түсіну саясаткерлер, кәсіпкерлер мен ғалымдар үшін өте маңызды, өйткені ол салмақты шешімдер қабылдауға, ресурстарды тиімді бөлуге және тұрақты экономикалық өсуге тікелей ықпал етеді. Сондықтан осы зерттеудің мақсаты Қазақстан Республикасының халықаралық дәліздеріндегі логистика мен транзиттік әлеуетті дамыту жағдайына байланысты объектіні, пәнді, мақсаттарды, міндеттерді, әдістер мен тәсілдерді зерделеу болып табылады.

Зерттеу объектісі Қазақстан Республикасының логистикалық жүйесі, ал пәні – елді әлемдік нарықтармен байланыстыратын халықаралық дәліздер болып табылады. Негізгі мақсат-логистика мен транзиттік әлеуеттің қазіргі жағдайын бағалау, күшті және әлсіз жақтарын анықтау. Міндеттерге қолданыстағы инфрақұрылымды талдау, нормативтік-құқықтық базаны бағалау және оны жақсарту стратегияларын ұсыну кіреді. Зерттеуде әдебиетке шолу, нақты мысалдарды зерттеу және статистикалық талдауды қамтитын сапалық және сандық әдістердің үйлесімі қолданылды.

### **Материалдар мен әдістер**

Зерттеуді монография барысында, абстрактілі-логикалық экономика және есептеу әдістері: реттеу, айырмашылығын табу, тұжырымдау қолданылды.

Зерттеу Қазақстан Республикасындағы халықаралық дәліздердің логистикасы мен транзиттік әлеуетін дамыту жағдайына арналған. Ағымдағы жағдайға назар аудара отырып, тиісті мәселелер бойынша бар білімге қысқаша шолу жасалынады. Логистика және транзит саласындағы мәселелерді шешу қажеттілігі негізделеді. Зерттеу барысында ағымдағы жағдайды, тұрған міндеттерді талдауды және Қазақстанның халықаралық дәліздері үшін тиімді логистика мен транзиттің маңыздылығын қоса алғанда, негізгі ұстанымдар баяндалды.

### **Нәтижелер мен талқылау**

Қазақстанда логистикалық қызметтер секторының перспективалы дамуына байланысты сарапшылар көлік компаниялары жұмысының тиімділігін әлемдік эталондарға сәйкес келетін ең жоғары кәсіби стандарттарға дейін арттыруға бағытталған стратегияларды белсенді түрде қарастыруда.

Қазақстан өзінің күрделі логистикалық жүйесімен танымал, мұнда ұзақ қашықтықтар кәсіпкерлерге логистикалық шығындардың жоғары болуына байланысты әртүрлі өңірлерде өз бизнесін кеңейтуге жиі кедергі келтіреді. Логистикалық компаниялар бұл мәселені шығындарды азайту және жүктерді жеткізу тиімділігін арттыру арқылы шешуге мәжбүр.

Логистикалық компаниялардың алдында тұрған негізгі кедергілердің бірі-ішкі байланыстың жеткіліксіздігі және білікті қызметкерлердің жетіспеушілігі. Қызмет көрсетудің төмен сапасы, көлік инфрақұрылымының дамымауы, қойма үй-жайларының тапшылығы, логистикалық операторлардың кәсібилігінің жеткіліксіздігі және қызметтердің тар спектрі негізгі проблемалар болып табылады.

Логистиканы дамытудың бәсекеге қабілеттілігін жеделдету және арттыру үшін озық технологияларды қолдана алатын және жалпы сапа стандарттарын арттыру үшін бірінші дәрежелі логистикалық қызметтерді ұсына алатын мамандарды даярлау қажет [1].

Қазіргі таңда Қазақстан Транскаспий бағыты арқылы жүк ағынын жылына 500 мың контейнерге дейін арттыруды жоспарлап отыр. Қазақстан президенті Қасым-Жомарт Тоқаев Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХТМ) арқылы жүк ағынын ұлғайту және оны 2030 ж. қарай жылына 500 мың контейнерге дейін жеткізу жоспарланғанын мәлімдеген болатын. Бұл туралы республика басшысы «Орталық Азия + Араб мемлекеттерінің Ынтымақтастық

Кенесі» бірінші саммитінде мәлімдеді. Саммитте Тоқаев транзиттік-көлік саласын дамытудың маңыздылығын атап өтті [2, 3]. Оның айтуынша, өңір елдері маршруттарды әртараптандыру және түрлі инфрақұрылымдық және логистикалық жобаларды дамыту үшін белсенді шаралар қабылдауда. Қазақстан басшысы Транскаспий халықаралық көлік бағытының әлеуетін атап өтті.

Украинадағы соғыс еуропалық компанияларға Қытайдан Ресей мен Беларусь арқылы Еуропалық Одаққа (ЕО) өтетін дәстүрлі «Солтүстік дәліз» бағытына қол жеткізуді белгісіз мерзімге жауып тастады [4].

Орта дәліз, Азиядан Еуропаға дейінгі көлік бағыты, сонымен қатар Каспий теңізі мен оған іргелес елдер арқылы ірі энергетикалық жобаларды жүзеге асыруға ықпал етеді, 2022 ж. Украинадағы қақтығыстың шиеленісуінен кейін одан да көп назар аударды [5].

Каспий аймағы ЕО-ның энергетикалық қауіпсіздігі үшін маңызды стратегиялық аймақ болып табылады, оның мұнай мен газдың едәуір қоры және географиялық жағдайы Еуропаға энергия ресурстарын тасымалдауға болатын құбырлар салуға мүмкіндік береді [6, 7].

«Біз осы бағыт арқылы жүк ағынын жоспарлы түрде ұлғайтуға және оны 2030 ж. қарай жылына 500 мың контейнерге жеткізуге ниеттіміз. Сонымен қатар, Қазақстан «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін дамыту бойынша шаралар қабылдауда», – деді Қасым-Жомарт Тоқаев.

Самитте логистиканы дамыту мен жеделдетуге байланысты нақты 5 бағыт қарастырылды.



Сурет 1 – Логистиканы дамытуға бағытталған шаралар

Ескертпе: Авторлармен [2, 3] дереккөздер негізінде құрастырылған.

Самитте қозғалған келесі мәселе—сауда-экономикалық байланыстарды кеңейту. Сауда-экономикалық байланыстарды кеңейту. Президент Қазақстанның қысқа мерзімде Шығанақ елдеріне экспортты 100 тауар позициясы бойынша шамамен 4 400 млн сомаға ұлғайтуға дайын екенін мәлімдеді.

Инвестициялық ынтымақтастықты жандандыру. UNCTAD баяндамасына сәйкес, өткен жылы ғана Орталық Азияға таза инвестициялар ағыны 40%-ға артып, Қазақстан 10 млрд құрады, оның 60%-ы Қазақстанға тиесілі. Шығанақ елдері Қазақстан экономикасына шамамен 3–3,6 млрд инвестиция салды, сондықтан республика инвестициялық байланыстарды арттыруға мүдделі. Тоқаев ынтымақтастық Кеңесінің барлық мүше мемлекеттерімен өзара іс-қимылға дайын екендігін мәлімдеді [8, 9].

Энергетикалық ынтымақтастықты тереңдету. Орталық Азия мемлекеттерінің аумағында 30 млрд тоннадан астам барланған мұнай қоры және 20 трлн текше метрден астам газ бар. Бұл аймақты мұнай-газ ресурстарының көлемі бойынша араб түбегінен кейінгі екінші орынға шығарады. Қазақстан ОПЕК+ елдерінің ірі энергетикалық компанияларымен, әсіресе «жасыл» энергетика саласында ынтымақтастыққа дайын. Президенттің айтуынша, Сауд Арабиясының ACWA power, әмірліктің Masdar, Катар компанияларымен жобалар перспективалы болып

көрінеді. Тоқаев ынтымақтастық кеңесіне мүше елдердің мұнай және газ экспорттаушыларын Қазақстанда өтетін халықаралық энергетикалық форумға қатысуға шақырды.

Азық-түлік қауіпсіздігі. Қазақстан әлемдегі ең ірі бидай мен ұн өндірушілердің ондығына кіреді. Тоқаев Араб серіктестерінің тәжірибесі негізінде «органикалық» және «халал» өнімдерінің стандарттарын, техникалық реттеу және сертификаттау жүйесін синхрондау жөніндегі жұмыстың жалғасатынын хабарлады. Президент осы саладағы ынтымақтастықты кеңейту үшін ауыл шаруашылығы министрлерінің кездесу тетігін құруды ұсынды.

Өңіраралық туризмді дамыту. Тоқаевтың айтуынша, Орталық Азияда бірегей туристік ресурстар бар. Ол туризмнің өзара ілгерілеуін дамытуға дайын екенін хабарлады. Сондай-ақ, президент Қазақстан араб мемлекеттерінің Ынтымақтастық кеңесінің барлық елдері үшін визасыз режим енгізгенін, сондай-ақ осы мемлекеттердің астаналарымен тікелей әуе қатынасын жолға қойғанын атап өтті.

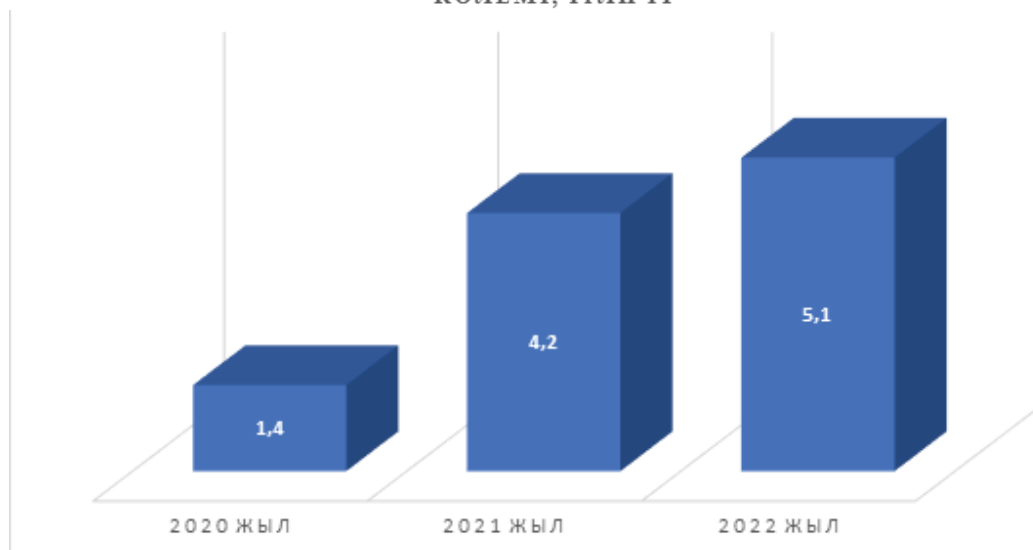
Бүгінде Теңіз көлігі саласы ерекше өзектілікке ие болуда. Қазақстанның Каспийдегі жұмыс істеп тұрған сауда флотына төрт құрғақ жүк кіреді, сондықтан негізгі тасымалдарды эзирбайжандық ASCO операторы («Әзірбайжан Каспий теңіз пароходствосы» жақ) жүзеге асырады, онда 54 кеме, оның ішінде 20 танкер, 18 паром және 15 әмбебап құрғақ жүк бар. Аталған жобаларды іске асыру теңіз порттары мен флоттың әлеуетін толық ашуға мүмкіндік береді.

Қазақстан үкіметінде ішкі туристер санын – 11 млн адамға дейін, шетелдік туристер санын – 4 млн адамға дейін, саладағы жұмыспен қамтуды – 800 мың адамға дейін ұлғайту, сондай-ақ ДЭФ рейтингіне сәйкес Қазақстанды туризмді дамыту бойынша әлемнің топ–50 еліне шығару міндеті қойылды. Қазақстанның мәдениет және спорт министрі Асхат Ораловтың айтуынша, туристік өнімдерді, инфрақұрылым мен брендтерді дамыту, сайып келгенде, Қазақстанның танымалдылығын арттырып, Қазақстанның түрлі өңірлеріне ішкі және сыртқы туристер ағынын арттыруы тиіс.

Логистика бұл барлық тауарларды, сатушыдан сатып алушыға дейін бүкіл өнер кәсіп тізбегі бойынша тауарларды уақтылы жеткізуді қамтамасыз ететін экономиканың түпкі тамыры.

Қазақстанның жүк тасымалы көлемі жыл санап көтеріліп келеді, 2021 ж. қорытындылай келе көліктік жүк тасымал түрлері (жер асты каналды қоспағанда) 4,2 млрд тонна болды. Еліміздің салыстырмалы 5 жылдық қарқыны ковидқа қарамастан өсті, елдің элек.порталтал саудасы мен транзиттік саудасы дамуымен қолдау тапқан 1,4% құрады. 2020 ж. соңына қарай ҚР-да барлық логистика түрлері (жер асты тасымалдауды қоспағанда) тасымалдаудан түскен таза пайдысы 1,4 трлн теңгені құрады, оның 1,1 трлн (78%) заттарды алып және апарудан түсті.

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЖҮК ТАСЫМАЛЫНЫҢ  
КӨЛЕМІ, ТРЛН ТТ



Сурет 2 – Қазақстандағы жүк тасымалының көлемі

Ескертпе: Авторлармен [10, 11] дереккөздер негізінде құрастырылған.



Қарап отсақ 2022 ж. жүк тасымалы көлемінің артуы, ҚР-да көлік түрлерімен тасымалдау(құбыр өткізгішті қоспағанда) тасымалдаудан түскен пайда 5,1 трлн теңге болды.

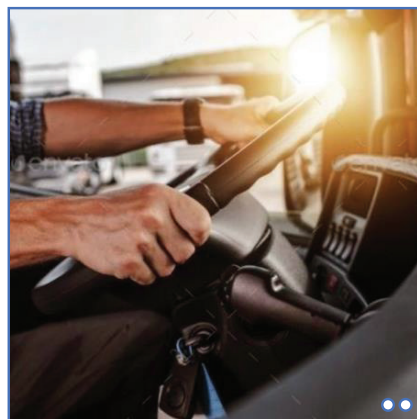
Бүгінгі таңда логистиканың барлық саласы дамуда. 2022 ж. аяғына таман 2023 ж. басына қарай ЕАЭО нарығында (Еуразиялық экономикалық одақ) логистика көлемі өсті. Қазақстан және Орталық Азияның басқа да елдері, бұған ТМД-ның басқа аймақтарындағы тұрақсыздық (Украинадағы соғыс) ықпал етті.

Әрине, өткен жылдар еліміз үшін мүмкіндіктерге толы жыл болды. Көлік саласында 2022 ж. Еуропадан Азияға көлік тасымалы негізінен қайта салынды. Қазақстан бұл бастаманы жандандыруға мүмкіндік алды. Негізгі капиталға инвестициялар көліктік-логистикалық нарық 2022 ж. өткен жылдың деңгейімен салыстырғанда 5,4%-ға ұлғайып, 1,55 трлн теңгеден асты. Мұнда үкімет маңызды рөл атқарады, өйткені инвестициялардың жалпы көлемінің 44%-ы мемлекеттік қаражат есебінен жүзеге асырылды.

Транскаспий халықаралық көлік бағыты. Қазақстанның сыртқы сауда айналымының өсуіне алып келді, салыстырғанда 34%-дан астам. Экспорт 2022 ж. 39,9%-ға, 84,4 млрд долларға дейін, ал импорт 21,4%-ға, 50 млрд долларға дейін өсті [12].



Сурет 3 – Транскаспий халықаралық көлік бағыты



Сурет 4 – Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау



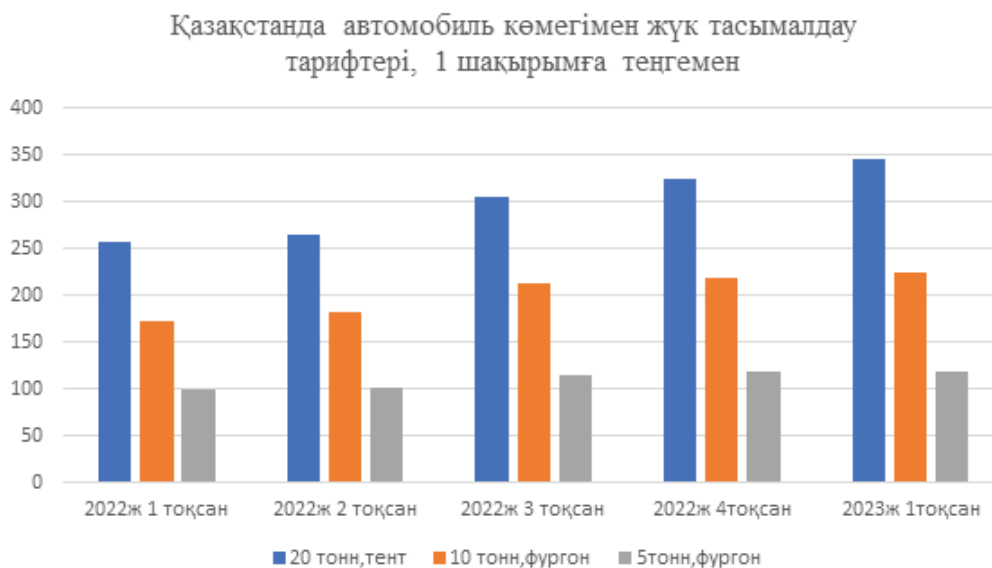
Сурет 5 – Қойма логистикасы нарығы

Ескертпе: Авторлармен [2, 3] дереккөздер негізінде құрастырылған.

Қазақстанның қойма логистикасы нарығының негізгі проблемасын бағаның өсуінің жоғары қарқыны деп атауға болады. Нарықтың бұл сегменті соңғы 5 жылда жаңа қойма объектілерін енгізу көлемі бойынша да, сұраныстың артуы бойынша да серпінді өсуді көрсетті. Қазақстан нарығындағы қойма үй-жайларының жиынтық ұсынысы 2022 ж. 5 млн шаршы метрді құрады, оның ішінде 1,31 млн шаршы метр жоғары класты қоймаларға тиесілі болды. Бұл ретте қазір жекелеген өңірлердегі қойма үй-жайларына сұраныс ұсыныстан едәуір асып түседі. Бұл бағаның белсенді өсуіне әкеледі, бұл, әрине, нарықтың осы сегментінің дамуына кедергі келтіреді. Сонымен, 2022 ж. А класындағы қоймаларға сұраныс өте жоғары болды, әсіресе азық-түлік, тұтынушылық электроника және фармацевтикалық өнімдерді сататын компаниялар тарапынан.

Қазақстанда автомобиль көлігімен жүк тасымалдау бағасы 2022 ж. орта есеппен 20–35%-ға өсті. 20 тонналық фургонмен тасымалдау тарифі өткен жылы 34,7%-ға ұлғайды және 2023 ж. I тоқсанына қарай 1 км үшін 345 теңгеге жетті. 10 және 5 тонналық фургондармен жүк тасымалдау бағасы сол кезеңде тиісінше 30,1%-ға және 20,2%-ға өсті.

Қазақстанда автомобиль көлігімен жүк тасымалдау бағасы 2022 ж. орта есеппен 20–35%-ға өсті. 20 тонналық фургонмен тасымалдау тарифі өткен жылы 34,7%-ға ұлғайды және 2023 ж. I тоқсанына қарай 1 км үшін 345 теңгеге жетті. 10 және 5 тонналық фургондармен жүк тасымалдау бағасы сол кезеңде тиісінше 30,1%-ға және 20,2%-ға өсті [13, 14].



Сурет 6 – Қазақстандағы автомобиль көлігімен жүк тасымалдау бағасының көрсеткіштері

Ескертпе: Авторлармен [6] дереккөз негізінде құрастырылған.

2023 ж. автомобиль жүктеріне ставкалардың күрт өсуі болмауы керек. Бағаның өсуінің негізгі драйвері тасымалдау құнының өзгеруі, оның ішінде отын бағасының өсуіне байланысты болады. Бұл ретте 2023 ж. басында теңіз жүктеріне ставкалардың, сондай-ақ ұзақ мерзімді келісімшарттар бойынша контейнерлік тасымалдарға Тарифтердің шамалы төмендегенін атап өтуге болады. Сонымен қатар, өткен жылы көліктік көмекші қызметтерге, сондай-ақ сақтау қызметтеріне бағаның өсуі байқалды. Салыстырмалы түрде тұрақты 2020–2021 жж. салыстырғанда, осы қызмет түрлерінің бағасы 2022 ж. орта есеппен 4–6%-ға өсті. Бұл ретте логистикалық қызметтерге сұраныстың артуы, сондай-ақ қол жетімді жоғары сыныпты қойма алаңдарының шектелуі қысқа мерзімді перспективада бағаның төмендеуіне сенуге мүмкіндік бермейді. Сұраныс негізінен Ресей нарығын тастап, өз бизнесін кеңейтетін немесе Қазақстанға ауыстыратын компаниялар тарапынан қалыптасады [10].

Ағымдағы үрдістер 2030 ж. қарай Қазақстан Орталық Азияның жетекші транзиттік хабына айналуға және өзінің көліктік-логистикалық кешенінің белсенді дамуын қамтамасыз етуге қабілетті екенін көрсетеді. Бұған, әрине, өзекті «Қазақстан Республикасының 2030 ж. дейінгі көліктік-логистикалық әлеуетін дамыту тұжырымдамасы» ықпал етеді. 2024–2026 жж. сауда ағындарының негізгі бағыттарында шекараларға жақын заманауи сауда-логистикалық хабтар пайда болады деп күтілуде. Қытаймен шекарада «Қорғас торабы» кешені, Ресеймен – «Еуразия» трансшекаралық сауда орталығы, Қырғызстанмен – индустриялық сауда-логистикалық кешені (ИТЛК), Өзбекстанмен – «Каспий торабы» контейнерлік хабы, сондай-ақ «Орталық Азия» халықаралық өнеркәсіптік кооперация орталығы ашылады.

Логистикалық даму саяси–экономикалық, әлеуметтік факторлармен тығыз байланысты.

Логистика саласының дамуы экономиканың дамуы мен нарықтық жаңашылдыққа бастар жолы әрі даму көзі болып табылады. Көршілес алыс–жақын шетелдермен сауда–логистикалық бағыттың дамуы ел болашағына оң әсерін тигізеді хақ. Ол үшін әрине заманауи логистикалық менеджментті енгізу және дамыту қажет.

Қазіргі Қазақстан Республикасындағы логистиканың даму жағдайы және заманауи логистикалық менеджмент енгізу болашағын Swot талдау түрінде бейнелесек:



Сурет 7 – Қазақстанның Логистика нарығына SWOT талдау

Ескертпе: Авторлармен [2, 3] дереккөздер негізінде құрастырылған.

Қазіргі уақытта көліктің барлық түрлерінің қызметі мемлекеттік реттеумен (заңды және заңға тәуелді актілер) жеткілікті дәрежеде қамтылған. Қазақстан Республикасының 2025 ж. дейінгі Стратегиялық даму жоспары қабылданды, «көлік туралы» заңы, ЕАЭО шеңберінде көлік түрлері бойынша салалық заңдар, заңдар мен нормативтік құжаттар бар. Сонымен қатар, тиісті уәкілетті мемлекеттік органдар МТЖ қызметтеріне ақы төлеу, жүк түрлері бойынша сараланған тарифтерді белгілеу, жолаушылар тасымалын субсидиялау әдістемесі мен қағидаларын әзірлеуге кіріспеді. ЕАЭО бойынша әріптестердің теміржол тасымалы нарығында табиғи монополияны сақтау фактілері, сондай-ақ жылжымалы құрам мен тасымалдармен бизнестің қажеттіліктерін кепілді қамтамасыз еткені үшін ҚТЖ-дан жауапкершілікті алу экономикалық бағалаусыз қалып отыр. Бұл институционалдық кемшіліктер кәсіпкерлердің (соның ішінде ірі) салалардың тұрақты жұмысына деген сенімсіздігін тудырды. Бұл институционалдық кемшіліктер көлік саласын мемлекеттік басқару жүйесінің біртұтас ұйымдық құрылымының болмауымен күрделене түседі. Қазақстанда барлық көлік-логистикалық кешенді реттейтін, стратегиялық шешімдер қабылдайтын, көлік саласындағы барлық ұлттық компаниялардың қызметін айқындайтын және бақылайтын уәкілетті салалық мемлекеттік орган жоқ. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасында көлік-логистикалық кешенді және оның жекелеген салаларын дамыту стратегиясы жоқ.

Қолайлы географиялық жағдай транзиттік жүк ағындары үшін дәліздердің дамуына ықпал етеді. Алайда, бұл артықшылық көбінесе нарық қатысушылары (жүк жөнелтушілер, тасымалдаушылар және т.б.) үшін қол жетімді жедел және өзекті ақпараттың жетіспеушілігімен, ресми статистика жинайтын көрсеткіштердің тар тізімімен және ақпараттық және цифрлық технологияларды жинау жүйесінің дамымауымен теңестіріледі. Қолданыстағы статистика көлік кешенінің жай-күйінің шынайы көрінісін көрсетпейді.

Темір және автомобиль жолдарының дамыған желісінің болуы. Теміржол желілерінің, ішкі су және теңіз көлігінің географиялық тармақталған және ұзартылған желісі, сондай-ақ автомобиль жолдарының құрылысы қолданыстағы көлік дәліздері арқылы іргелес мемлекеттермен байланысты қамтамасыз ете отырып, халықтың және Бизнестің республикаішілік және өңіраралық (транзиттік) қатынастағы кез келген қашықтыққа жүк және жолаушылар тасымалына қажеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Тасымалдау көлемін ұлғайту,

қажетті қаржыландырудың және қазіргі заманғы технологияларды күтіп ұстау, жаңғырту және енгізу, көлік инфрақұрылымы объектілерінің өткізу қабілетін арттыру жөніндегі транзиттік әлеуетке барабар шаралардың болмауы транзиттік тасымалдардың өсу қарқынының төмендеуіне, сондай-ақ Қазақстанның транзиттік дәліздерінің тартымдылығына әкелуі мүмкін. Жылжымалы құрамды жаңартудың ағымдағы қарқыны саябақтың техникалық жағдайының нашарлауына, техникалық қызмет көрсету мен экологиялық жүктеме шығындарының артуына, сондай-ақ тозу деңгейінің жоғарылауына әкелуі мүмкін, нәтижесінде саябақтың қысқаруына әкелуі мүмкін. Инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның көпшілігі қазірдің өзінде жоғары физикалық және моральдық тозуға ұшырады, бұл көлік желісінің толыққанды дамуына кедергі келтіреді. Тозу теміржол көлігінде 60%, Жүк және жолаушылар көлігінде 68% құрайды. Халықаралық автомобиль тасымалдары үшін жылжымалы құрамды жаңартуда мемлекеттік қолдаудың болмауы отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Жаңартудың төмен қарқыны тасымалдаудың жоғары құнының себептерінің бірі болып табылады.

Қазақстан аумақ арқылы өтетін халықаралық көлік маршруттарын ашатын мүмкіндіктерді пайдалануы қажет. Мүмкіндіктердің бірі-жүктерді контейнерлік тасымалдауды арттыру. Алайда, контейнерлік технологиялар үшін тиісті көлік-логистикалық инфрақұрылым қажет, оның жеткіліксіз дамуы халықаралық көлік маршруттарын оңтайлы пайдалануға мүмкіндік бермейді. Инфрақұрылымнан басқа контейнерлеуді ынталандыру саясаты қажет. Бұл үшін, ең алдымен, дұрыс тариф, сондай-ақ есепке алу технологияларын жетілдіру талап етіледі.

Физикалық емес кедергілер, ұзақ қарапайым және бюрократиялық кідірістер жүктерді жеткізу мерзімдерін сақтамауға, маршруттың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуіне, беделді шығындарға, материалдық шығындарға (тиеу-түсіру жұмыстары, маневрлік, терминалдық) әкеледі. Қазақстан аумағы бойынша үшінші елдерден үшінші елдерге транзитпен өтетін контейнерлерді қосымша кедендік тексеру. Клиенттер кешігу мен тоқтап қалудан қорқып, трансақзақстандық маршруттар бойынша тауарларды жеткізуден бас тартады. Ішкі нарықтарда отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі орын алуда. Көлік саласын дамытуда жүйелі тәсілдердің болмауы, мемлекеттік қолдаудың төмен деңгейі, көліктің барлық түрлері бойынша Жылжымалы құрам мен инфрақұрылымның жоғары тозуы, жылжымалы құрамды жаңартудың төмен қарқыны отандық тасымалдаушыларға басқа мемлекеттердің, ең алдымен көрші елдердің тасымалдаушыларымен бәсекелесуге мүмкіндік бермейді.

Мемлекеттің ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстарды (ҒЗТҚЖ) жеткіліксіз қаржыландыруы және көлік пен логистикаға ақпараттық технологияларды енгізуі өзекті мәселе болып табылады. Қазіргі заманғы ақпараттық жүйелердің болмауына байланысты техникалық жағдайлар мен қозғалыс режимдері туралы ақпаратты жинау, талдау және сақтау, тұрақты маршруттар мен тасымалдаушылардың тізілімін жүргізу, тасымалдауға рұқсат беру сияқты міндеттерді қоса алғанда, Қазақстанның көлік инфрақұрылымы желісін дамытуды жоспарлаудың тиімсіз практикасы сақталуда.

Жақында Еуразиялық экономикалық комиссия (ЕЭК) Еуразиялық экономикалық одаққа (ЕАЭО) мүше мемлекеттерде ақпараттық технологияларды цифрландыру және енгізу міндеттерін шешуге назар аударды. Көлік саласының ұлттық компаниялары өздерінің цифрландыру және АТ енгізу бағдарламаларын әзірлеп жатқанына қарамастан, ҒЗТҚЖ мен технологияларды енгізуге әсер етуі мүмкін білікті мамандардың жетіспеушілігі түріндегі ықтимал кедергі бар.

#### Кесте 1 – «Порт Құрық» ЖШС сипаттамасы

Өткізу қабілеті	млн тонна / жылына
құрғақ жүк терминалы (жалпы жүк және контейнерлер)	4
мұнай құю терминалы	9,6
астық терминалы	2,1
паром терминалы (паромдық жүктер – вагондар мен автокөліктер)	2
Барлығы:	17,7
Ескертпе: Авторлармен [2] дереккөз негізінде құрастырылған.	



Кесте 2 – Порттардың жиынтық көрсеткіштері және Қазақстандағы ТМТМ объектілеріндегі қолданыстағы көлік стратегияларын үйлестіру деңгейі

«Порт Құрық» ЖШС сипаттамасы	
Өткізу қабілеті	млн тонна / жылына
Теміржол-паром терминал	4
Автопаром терминал	2
Барлығы:	6
Ақтау және Құрық порттарының жиынтық өткізу қабілеті, млн тонна / жыл	
23,7	
Ақтау және Құрық порттарының 2021 ж. жүктерін жиынтық тасымалдау, мың тонна	
700	
Ақтау және Құрық порттарының теңіз терминалдары арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі 2022 ж. I тоқсанында, мың тонна	
1	2
күрғақжүк	284,9
мұнай	513,8
астық	221,6
1	2
паромды (теміржолды)	263,4
БАРЛЫҒЫ:	1 283,7
2024 ж. I тоқсанда кеме түрлері бойынша жүкті тасымалдау, мың тонна	
Күрғақ жүк	505,8
танкер	513,8
паром	263,4
БАРЛЫҒЫ:	1 283,0
Ақтау және Құрық порттарының өндірістік қуатын есептеу 2024 ж. I тоқсанында порттардың жүктелуінің 95%-ы мәлімделген кезде (1 283,7 мың тонна), мың тонна	
1 351, 2	
2024 ж. сәуірде күтілетін тасымалдау, мың тонна	
238	
2024 ж. мәлімделген жүктердің жиынтық тасымалы, млн тонна	
10,5	
Ескертпе: Авторлармен [2] дереккөз негізінде құрастырылған.	

Жоғарыда келтірілген мәліметтер әртүрлі жария (Каспий теңізі порттарының ресми сайттары) және жария емес ресурстардан (институционалдық құрылымдардың ішкі есептері) жиналды. Кейбір есептеулерді алынған мәліметтерге сүйене отырып, жұмыс авторы жасады. Қазіргі уақытта біз бірнеше негізгі қорытынды жасай аламыз: ТМТМ маршрутының порт инфрақұрылымы 2024 ж. I тоқсанының басталуына дейін, Ресей мен Украина арасындағы саяси жағдайдың әсерінен жүк ағындарының векторы өзгергенге дейін және Еуропаға қарай негізгі транзиттік маршруттар бойынша жүктерді тасымалдау мүмкін болмай қалғанға дейін 50% - дан астам жүктелген жоқ. Балама бағыт ретінде ТМТМ жүк ағынының нақты өсуін қабылдады. Алайда, бұл маршруттың инфрақұрылымы ай сайын өсіп келе жатқан жүк ағынына және одан да көп мәлімделген 10,5 миллионға дайын емес. алдағы 2024 ж. тонна жүк [15].

Кесте 3 – ТМТМ қатысты Қазақстандағы теміржол және теңіз секторларын дамыту стратегияларын шамамен үйлестіру деңгейі

«Стратегиядағы объектіні еске түсіру» индикаторы	Стратегия	
	«Нұрлы жол 2020–2025»	ТРАСЕКА-и «ЛОГОС» бас жоспары, оның негізінде стратегия құрылды «Европа-Кавказ-Азия 2016–2026»
	Саны	Саны
«Қазақстан», «казахстанский»	-	84
«ТМТМ»	5	0
«ТРАСЕКА», «TRASECA»	2	-
«Нұрлы жол»	-	0
«Каспий теңізі «(және «Каспий» сияқты басқа вариациялар)	34	72
Ақтау Теңіз Порты, Ақтау Порты, Ақтау	26	56
«порт Құрық»	13	0
«порт Баку», «Азербайджан», «Поти», «бакинский»	16	136
«транскаспийский»	3	4
Барлығы:	99	352
Шартты «қашықтық»	253	
Ескертпе: Авторлармен [12] дереккөз негізінде құрастырылған.		

Болашақта логистикалық компаниялардың қызметкерлерінің біліктілігін арттыру күтілуде, бұл білікті қызметкерлерге сұраныстың артуына әкеледі.

### Қорытынды

Қорытындылай келе, біз жүргізген зерттеу Н.Ә. Назарбаев ұсынған «Қазақстан–2030» көреген бастамасына сәйкес келетін Қазақстандағы логистиканың серпінді эволюциясын көрсетеді. Бұл зерттеуде Қазақстанның жаһандық көлік ағындарының стратегиялық қиылысы ретіндегі тарихи рөлі танылады, отандық көлік инфрақұрылымының жаһандық бәсекеге қабілеттілігін арттыру қажеттігі атап өтіледі. Басты мақсат-елді әртараптандыру жөніндегі тұрақты күш-жігерге терең енген өсудің кешенді Стратегиясында көзделгендей, елдің аумағы арқылы өтетін сауда қызметінің көлемін едәуір ұлғайтуды ынталандыру.

Бұл өсу стратегиясының көп қырлы аспектілерін қарастырған кезде көлік секторы жол құрылысы, туризм, қызмет көрсету жүйелері және капиталды дамыту сияқты әртүрлі салаларға әсер ету арқылы шешуші рөл атқаратыны анық. Бұл стратегиялық тәсіл тек инфрақұрылымға ғана қатысты емес; бұл Қазақстанды әлемдік логистикалық аренада қорқынышты ойыншы ретінде орналастыруға бағытталған біртұтас бастама.

Сонымен қатар, біздің зерттеуіміз өнеркәсіптік кәсіпорындардағы ішкі өндірістік жүйелерді оңтайландыруға және жетілдіруге шақыра отырып, логистиканы дамытуға белсенді көзқарасты қолдайды. Сонымен қатар, зерттеу технологиялық кешендер мен тұрмыстық және материалдық қатынастардың экономикалық аспектілерін дамытудың шұғыл қажеттілігін көрсетеді. Осылайша, Қазақстан жаһандық сауданың өзгермелі жағдайларына бейімделуді қамтамасыз ете отырып, өзінің логистикалық іргетасын нығайта алады.

Зерттеу Қазақстанның өзінің бай тәжірибесі мен пайдаланылмаған әлеуетін пайдаланудың маңыздылығын көрсетеді. Қазіргі заманғы логистикалық парадигмалар мен нарықтық құрылымдарды жылдам енгізу ұсынылады, бұл елге дамудың ерекше траекториясын құруға мүмкіндік береді. Мұндай тәсіл Қазақстанға басқа шетелдік капиталистік мемлекеттер жүріп өткен тарихи жолдарды айналып өтуге және озық логистикалық жүйелерді тез енгізетін ел ретінде орнығуға мүмкіндік береді.

Қазақстанда логистиканың үздіксіз дамуы нарықтық экономиканың қалыптасуын көрсетіп қана қоймайды, сонымен қатар басым нарықтық қағидаттар мен заңдарға стратегиялық сәйкестікті куәландырады. Логистиканың кәсіпорынды басқару жүйесіне кірігуі Қазақстанға жаһандық логистикалық ландшафтта жетекші орын алуға мүмкіндік беретін перспективалық тәсілді көрсетеді.

## ӘДЕБИЕТТЕР

- 1 Какие тенденции наблюдаются в транспортно-логистическом секторе // Центр деловой информации Kapital.kz. URL: <https://kapital.kz/economic/115867/kakiye-tendentsii-nablyudayut-sya-v-transportno-logisticheskome-sektore.html>
- 2 Срок прохождения грузов по казахстанской части ТМТМ сократился вдвое // Информационное агентство «РИА новости». URL: <https://ria.ru/amp/20230303/tmtm-1855516030.html>
- 3 Казахстан планирует увеличить грузопоток через Транскаспийский маршрут до 500 тыс. контейнеров в год // Международное деловое издание «Курсив». URL: <https://kz.kursiv.media/2023-07-20/dmnnv-gruzopotok-transkaspj/>
- 4 Palu R., Hilmola O.-P. Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review // Logistics. 2022. Issue 7. Vol. 3. P. 39.
- 5 Larçon J-P, Vadcar C. Routes d'échanges Chine-Europe: émergence du corridor transcasprien et enjeux pour l'Union européenne // Revue Internationale et Strategique. 2022. Issue 128. Vol. 4. P. 29–40.
- 6 Sarkhanov T., Huseynli N. The importance of energy reserves in the Caspian Sea basin in the energy security policy of the European Union // Multidisciplinary Reviews. 2023. Issue 6. Vol. 12023. P. e2023004.
- 7 Guliyev F., Akhrarkhodjaeva N. The Trans-Caspian energy route: Cronyism, competition and cooperation in Kazakh oil export // Energy Policy. 2009. Issue 37. Vol. 8. P. 3171–3182.
- 8 Искалиев Е. Транспортная логистика сегодня – это ключевой компонент в реализации ГП ФИИР // Библиотека «KAZLOGISTICS». URL: <https://kazlogistics.kz/ru/library/analytic/9>
- 9 Какова роль Казахстана в Новом Шёлковом пути? // Forbes Қазақстан журналы. URL: [https://forbes.kz/finances/markets/kazakhstan\\_i\\_novyiy\\_shelkovyiy\\_put/](https://forbes.kz/finances/markets/kazakhstan_i_novyiy_shelkovyiy_put/)
- 10 Қазақстан Республикасын индустриалдық-инновациялық дамыту стратегиясы 2020–2025 жж. арналған. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U030001096> (өтініш берілген күні: 10.09.2022)
- 11 Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики: монография. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. – 335 с.
- 12 Қазақстан Республикасының көлік стратегиясы 2015 ж. дейін. 11 Қазақстан Республикасы Президентінің жарлығымен бекітілген 2006 ж. сәуір № 86. URL: <http://www.mtk.kz>
- 13 Отчет по оптимизации транспорта // Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИИВ) 2022. URL: [https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2022/common/pdf/2022-AIIB-Annual-Report\\_final-proof\\_single-page.pdf](https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2022/common/pdf/2022-AIIB-Annual-Report_final-proof_single-page.pdf)
- 14 Azhgaliyeva D., Kalyuzhnova Y. Unlocking transport connectivity in the Trans-Caspian region. Tokyo, ADBI, 2022, chapter 8, pp. 187–206. URL: <https://www.adb.org/publications/unlocking-transport-connectivity-trans-caspian-corridor>
- 15 Kumukov A.M., Luzyanin S.G. China's Foreign-Policy Strategy in the South Caucasus-a Transit Window to Europe? // Russia in Global Affairs. 2023. Issue 22. Vol. 1. P. 176.

## REFERENCES

- 1 Kakie tendencii nabljudajutsja v transportno-logisticheskome sektore // Centr delovoj informacii Kapital.kz. URL: <https://kapital.kz/economic/115867/kakiye-tendentsii-nablyudayut-sya-v-transportno-logisticheskome-sektore.html>. (In Russian).
- 2 Srok prohozhenija gruzov po kazahstanskoj chasti TMTM sokratilsja vdvoe // Informacionnoe agentstvo «RIA novosti». URL: <https://ria.ru/amp/20230303/tmtm-1855516030.html>. (In Russian).
- 3 Kazahstan planiruet uvelichit' gruzopotok cherez Transkapijskij marshrut do 500 tys. kontejnerov v god // Mezhdunarodnoe delovoe izdanie «Kursiv». URL: <https://kz.kursiv.media/2023-07-20/dmnnv-gruzopotok-transkaspj/>. (In Russian).
- 4 Palu R., Hilmola O.-P. (2022) Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review // Logistics. Vol. 3. P. 39. (In English).
- 5 Larçon J-P, Vadcar C. (2022) Routes d'échanges Chine-Europe: émergence du corridor transcasprien et enjeux pour l'Union européenne // Revue Internationale et Strategique. Issue 128. Vol. 4. P. 29–40. (In English).

6 Sarkhanov T., Huseynli N. (2023) The importance of energy reserves in the Caspian Sea basin in the energy security policy of the European Union // *Multidisciplinary Reviews*. Issue 6. Vol. 12023. P. e2023004. (In English).

7 Guliyev F., Akhrarkhodjaeva N. (2009) The Trans-Caspian energy route: Cronyism, competition and cooperation in Kazakh oil export // *Energy Policy*. Issue 37. Vol. 8. P. 3171–3182. (In English).

8 Iskaliev E. Transportnaja logistika segodnja – jeto kljuchevoj komponent v realizacii GP FIIR // Библиотека «KAZLOGISTICS». URL: <https://kazlogistics.kz/ru/library/analytic/9>. (In Russian).

9 Kakova rol' Kazahstana v Novom Shjol'kovom puti? // *Forbes Kazakstan zhurnaly*. URL: [https://forbes.kz/finances/markets/kazahstan\\_i\\_novyiy\\_shelkovyy\\_put/](https://forbes.kz/finances/markets/kazahstan_i_novyiy_shelkovyy_put/). (In Russian).

10 Qazaqstan Respublikasyn industrialdyq-innovasiyalq damytu strategiasy 2020–2025 jj. arnalğan. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U030001096> (ötiniş berilgen künı: 10.09.2022). (In Kazakh).

11 Korodjuk I.S., Karhova S.A. Regional'nye transportno-logisticheskie sistemy: voprosy teorii i praktiki: monografija. Irkutsk: Izd-vo BGUJeP, 2008. 335 p. (In Russian).

12 Qazaqstan Respublikasynyñ kölik strategiasy 2015 j. deim. 11 Qazaqstan Respublikasy Prezidentiniñ jarlyğymen bekıtilgen 2006 j. säuir No. 86. URL: <http://www.mtk.kz>. (In Kazakh).

13 Otchet po optimizacii transporta // Aziatskij bank infrastrukturyh investicij (AIIB) 2022. URL: [https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2022/common/pdf/2022-AIIB-Annual-Report\\_final-proof\\_single-page.pdf](https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2022/common/pdf/2022-AIIB-Annual-Report_final-proof_single-page.pdf). (In Russian).

14 Azhgaliyeva D., Kalyuzhnova Y. (2022) Unlocking transport connectivity in the Trans-Caspian region. Tokyo, ADBI, shapter 8, pp. 187–206. URL: <https://www.adb.org/publications/unlocking-transport-connectivity-trans-caspian-corridor>. (In English).

15 Kumukov A.M., Luzyanin S.G. (2023) China's Foreign-Policy Strategy in the South Caucasus-a Transit Window to Europe? // *Russia in Global Affairs*. Issue 22. Vol. 1. P. 176. (In English).

**ЖУМАНОВ А.У.,\*<sup>1</sup>**

докторант.

\*e-mail: [azat\\_jumanov@mail.ru](mailto:azat_jumanov@mail.ru)

ORCID ID: 0000-0002-4401-4362

**КЕГЕНБЕКОВ Ж.К.,<sup>2</sup>**

к.т.н., ассоциированный профессор.

e-mail: [kegenbekov@dku.kz](mailto:kegenbekov@dku.kz)

ORCID ID: 0000-0001-8175-7440

**ТОЛУЕВ Ю.И.,<sup>3</sup>**

д.т.н., профессор.

e-mail: [jurijs1949@gmail.com](mailto:jurijs1949@gmail.com)

ORCID ID: 0000-0002-5377-526X

<sup>1</sup>Казахский национальный университет им. аль-Фараби, г. Алматы, Казахстан

<sup>2</sup>Казахстанско-немецкий университет, г. Алматы, Казахстан

<sup>3</sup>Институт транспорта и связи, г. Рига, Латвия

## СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

### Аннотация

Растущее значение транзитно-транспортной отрасли Казахстана является катализатором для расширения торговли, укрепления экономических связей, развития инвестиций, энергетического сотрудничества и межрегионального туризма. В данном исследовании рассматриваются цели, основные направления и основные идеи научных исследований по повышению транспортно-логистического потенциала Казахстана за последнее десятилетие. Исследование направлено на всесторонний анализ экономических, энергетических и туристических последствий развития транзита и транспорта. Научная и практическая значимость заключается в информировании политиков, заинтересованных сторон и исследователей о важнейшей роли эффективного



транзитно-транспортного сектора в формировании экономического ландшафта Казахстана. Исследование вносит ценный вклад в будущие инвестиции в политику и инфраструктуру, обогащая более широкую область знаний, связанных с транспортом и логистикой. С точки зрения практической значимости исследование служит руководством для политиков и руководителей отрасли, предлагая практические рекомендации по повышению эффективности, устойчивости и жизнеспособности транзитно-транспортной инфраструктуры Казахстана. Результаты исследования могут быть использованы для принятия стратегических решений, способствующих долгосрочному развитию и конкурентоспособности транспортного сектора страны.

**Ключевые слова:** транзит, международные коридоры, туризм, склад, предприятие, международная торговля, практика.

**ZHUMANOV A.U.,\*<sup>1</sup>**

PhD student.

\*e-mail: azat\_jumanov@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-4401-4362

**KEGENBEKOV ZH.K.,<sup>2</sup>**

c.t.s., associate professor.

e-mail: kegenbekov@dku.kz

ORCID ID: 0000-0001-8175-7440

**TOLUEV Y.I.,<sup>3</sup>**

Doctor of Technical Sciences, Professor.

e-mail: jurijs1949@gmail.com

ORCID ID: 0000-0002-5377-526X

<sup>1</sup>Al-Farabi Kazakh National University,  
Almaty, Kazakhstan

<sup>2</sup>Kazakh-German University,  
Almaty, Kazakhstan

<sup>3</sup>Transport and Telecommunication Institute,  
Riga, Latvia

## **STATE OF LOGISTICS DEVELOPMENT AND TRANSIT POTENTIAL OF INTERNATIONAL CORRIDORS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

### **Abstract**

The growing importance of Kazakhstan's transit and transport industry is a catalyst for expanding trade, strengthening economic ties, investment development, energy cooperation and interregional tourism. This study examines the objectives, main directions and main ideas of scientific research on enhancing Kazakhstan's transport and logistics potential over the last decade. The study aims at a comprehensive analysis of the economic, energy and tourism implications of transit and transport development. The scientific and practical significance is to inform policy makers, stakeholders and researchers about the critical role of an efficient transit and transport sector in shaping the economic landscape of Kazakhstan. The study makes a valuable contribution to future policy and infrastructure investments, enriching the broader field of knowledge related to transport and logistics. In terms of practical relevance, the study serves as a guide for policymakers and industry leaders, offering practical recommendations to improve the efficiency, sustainability and viability of Kazakhstan's transit and transport infrastructure. The results of the study can be used to make strategic decisions that contribute to the long-term development and competitiveness of the country's transport sector.

**Key words:** transit, international corridors, tourism, warehouse, enterprise, international trade, practice.