

МРНТИ 73.29.01
УДК 656.073.9
JEL R40

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2025-1-2-253-265>

КАРАНОВА Ж.У.,¹

докторант.

e-mail: j7029040002@yandex.ru

ORCID ID: 0009-0008-8656-0266

ТЫМБАЕВА Ж.М.,*²

к.э.н, ассоциированный профессор.

*e-mail: z.tymbayeva@satbayev.university

ORCID ID: 0000-0002-7705-9874

АХМЕТОВА З.Б.,¹

к.э.н., ассоциированный профессор.

e-mail: zaurebolat@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-5157-4659

СПАНОВА Е.М.,³

м.т.н.

e-mail: yerkezhan.spanova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-5459-8800

¹Казахский национальный
университет им. аль-Фараби,

г. Алматы, Казахстан

²Казахский национальный исследовательский
технический университет им. К. Сатпаева,

г. Алматы, Казахстан

³Университет Яньшан,

г. Хэбэй, Китай

СТАНЦИЯ АЛТЫНКОЛЬ КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Аннотация

В настоящее время международные железнодорожные коридоры становятся важными каналами перевозки грузов между разными странами. Евразийский транспортный узел состоит из нескольких международных автомобильных дорог, пересекающих территорию Республики Казахстан, автодорожные магистрали вместе с железнодорожной сетью образуют транспортно-логистическую систему терминальных перевозок. Международная автодорога Хоргос – Алматы является отправной точкой соединения с сетью автомагистралей Западный Китай – Западная Европа, что способствует взаимному сотрудничеству между странами. Станция Алтынколь является одним из основных звеньев международного транспортного коридора «Новый Шелковый путь». В связи с этим изучение существующих проблем и перспектив станции становится особенно актуальным в рамках продвигаемой Китайской Народной Республикой стратегии «Один пояс, один путь». Цель статьи – изучение имеющихся проблем логистического грузодвижения в международном железнодорожном коридоре Китай – Казахстан через станцию Алтынколь, а также поиск путей повышения эффективности грузоперевозок. Оригинальность исследования заключается в комплексном подходе к анализу современного состояния деятельности станции Алтынколь на основе данных выборочной совокупности, что позволило выявить проблемы и барьеры на пути развития приграничного перехода и цифровых технологий.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, транзит, транспортная инфраструктура, железнодорожные грузоперевозки, надежность перевозок, цифровизация, контейнерные перевозки.

Введение

В рамках инициативы «Один пояс, один путь» основными маршрутами, соединяющими Евразию, являются Северная, Центральная и Южная железные дороги. Казахстанская маги-

стральная железная дорога является важной частью железных дорог Центральной Азии и играет значительную роль в железнодорожной сети программы «Один пояс, один путь». «Один пояс, один путь» – это не только проект транспортной отрасли, но и план комплексного развития многих стран, включающий множество проектов по развитию инфраструктуры, промышленности, торговли и сферы услуг. Стабильная и безопасная среда для развития не только западных регионов Китая, но и всего евразийского центра для полной реализации его потенциала.

Казахстан для Китайской Народной Республики видится не только страной с богатыми сырьевыми ресурсами, но и многообещающим транзитным пространством в западные страны. Движущей силой казахстанско-китайских отношений стало сочетание казахстанской государственной программы «Нурлы жол» и китайской инициативы «Один пояс, один путь». Китай по объему инвестиций в экономику Казахстана входит в топ-10 стран-инвесторов. Большая часть товаров, перевозимых через эти пограничные переходы, представляет собой экспорт из Китая в Казахстан и другие страны Центральной Азии. Основные категории грузов включают автозапчасти, электронику, строительные материалы и продукты питания. Также значительную долю составляют уголь, нефть и металлургическая продукция, транспортируемые из Казахстана в Китай.

Исследование станции Алтынколь является актуальным и важным направлением, поскольку способствует повышению деловой активности и расширению торговых путей не только между Китаем и Казахстаном, но и между странами Евразийского континента в целом. В этом контексте создание новых и функционирование старых транспортных коридоров имеет большое значение для современной логистической системы и осуществления международных транспортных грузопотоков [1]. Увеличение объемов бизнеса и выход на новые сегменты требуют расширения и модернизации транспортной инфраструктуры, создания новых маршрутов доставки грузов. Китай продвигает проект «Новый Шелковый путь» как масштабную трансформацию всей торгово-экономической модели Евразии, а также государств Центральной Азии.

Учитывая текущую геополитическую ситуацию, Казахстан играет ключевую роль в этом проекте, поэтому станции Достык и Алтынколь являются окном в Европу и обеспечивают транспортное сообщение с Китаем для всего региона Центральной Азии. Данная модель включает в себя множество инфраструктурных проектов, которые в итоге должны охватить значительные территории.

Материалы и методы

Для обработки входных данных в целях получения объективных результатов о предмете исследования используют большей частью опросы и эксперименты. Преимуществом данного подхода является то, что он позволяет подтвердить простым и надежным образом выдвинутую гипотезу. При данном методе есть возможность охватить наибольшее количество респондентов и получить в достаточной мере информацию об объекте исследования.

Учитывая вышеизложенное, для оценки деятельности железнодорожной станции Алтынколь в процессе грузовых перевозок были использованы количественные методы исследования: опрос, экспертные оценки. Также был проведен контент-анализ и анализ отчетов о работе станции Алтынколь. Объектом исследования является пограничная грузовая железнодорожная станция Алтынколь как составная часть международного железнодорожного коридора Китай – Казахстан, а также железнодорожные грузоперевозки и экспедиторские услуги, оказываемые станцией с использованием цифровых технологий.

Исходя из вышеизложенной цели, были определены следующие задачи:

- ♦ выявить имеющиеся нерешенные вопросы и проблемы в транзитных/импортно-экспортных направлениях международного железнодорожного коридора Китай – Казахстан через станцию Алтынколь;
- ♦ определить все имеющиеся слабые звенья на пограничном железнодорожном переходе – станции Алтынколь;
- ♦ исследовать вопросы контейнеризации, работы железнодорожных пограничных переходов и их влияния на грузоперевозки между странами КНР – КЗХ для улучшения системы грузодвижения в рамках данного исследования;

- ♦ определить удовлетворенность клиентов качеством услуг;
- ♦ определить потребность станции в цифровых технологиях;
- ♦ оценить уровень материально-технического обеспечения станции;
- ♦ оценить уровень знаний и подготовки работников станции Алтынколь.

В процессе проведения исследования нами были опрошены следующие участники:

- ♦ сотрудники КТЖ;
- ♦ сотрудники брокерских компаний;
- ♦ СВХ/терминал/тупик;
- ♦ сотрудники таможенной службы;
- ♦ клиенты услуг в сфере железнодорожных грузоперевозок на станции Алтынколь (транспортиро-экспедиторские компании, грузоотправители, грузополучатели, собственники подвижного состава).

Для оценки удовлетворенности качеством услуг станции Алтынколь были проведены две фокус-группы по 12 представителей компаний клиентов. Ответы респондентов, полученные в двух фокус-группах, показали схожие результаты.

Был проведен анкетный опрос среди сотрудников КТЖ, брокерских компаний, СВХ, терминалов, тупиков, таможенной службы. В процессе проведения опроса были обработаны ответы 216 респондентов – работников данных служб.

В ходе исследования был определен подход, суть которого заключается в выявлении ряда факторов, препятствующих развитию железнодорожных грузоперевозок на станции Алтынколь. Полученные результаты позволяют определить направления, которые требуют дальнейшего развития станции Алтынколь и логистической системы грузовых перевозок по международному железнодорожному коридору. В ходе опроса были обработаны оценки и рекомендации от различных групп и заинтересованных сторон. Проведенное исследование позволило получить ценную информацию, которая будет использована в дальнейших исследованиях по данному вопросу через методы описательного, качественного и количественного характера.

В отечественной и зарубежной научной литературе имеется множество публикаций по вопросам функционирования международных железнодорожных коридоров и транспортной инфраструктуры.

На современном этапе вопросы развития транспортных коридоров и инфраструктуры изучены достаточно широко. Ряд ученых, в числе которых Робертс М., Мелецки М., Бугна Т., Сюй У., пришли к выводу, что меры по созданию транспортных коридоров улучшают экономическое благосостояние и равенство. Транспортные коридоры могут генерировать как более широкие экономические выгоды, так и издержки за счет своего влияния на различные результаты развития. Было изучено влияние инвестиций в дорожную инфраструктуру в Центральной и Восточной Европе в рамках Европейской политики объединения. Анализ показал, что снижение транспортных расходов приносит пользу целевым регионам за счет значительного увеличения валового внутреннего продукта (ВВП) и благосостояния по сравнению с базовым уровнем, а также небольшого увеличения численности населения [2].

Персин Д., Барберо Дж., Диаз-Ланчас Х. изучили вопросы географической информации, встроенной в транспортную модель, что приводит к относительно большим прогнозируемым выгодам в периферийных странах, таких как Греция и Финляндия. Эти страны практически не получают средств, притом что их торговые связи пересекают Центральную и Восточную Европу, принося прибыль от инвестиций. Более богатые западноевропейские регионы, не являющиеся целевыми, также получают более высокий ВВП после инвестиций на Востоке, но их эффект меньше. Таким образом, эта политика уменьшает межрегиональное неравенство [3].

В исследовании С. Якобссона рассматривается проблема доступности и перегруженности грузовых терминалов, с которой сталкиваются операторы грузовых транспортных терминалов.

Было проведено два эмпирических исследования: предварительное исследование, включающее 30 наблюдений для выявления терминальных и транспортных процессов в портовом терминале, а также исследование по улучшению, включающее восемь интервью и четыре фокус-группы для объяснения того, как можно эффективно управлять этими процессами [4].

Немало научных работ посвящено развитию станции Алтынколь, поскольку эффективная работа таких объектов инфраструктуры стимулирует экономический рост стран коридора, обеспечивает безопасность, надежность и экологическую чистоту перевозок.

Авторы Карсыбаев Е.Е., Мусалиева Р.Д., Рахметжанов А.А. [5] в своей работе уделяют внимание мероприятиям по качественной трансформации станции Алтынколь и отмечают, что у Казахстана на сегодня есть большие возможности для развития и совершенствования своей транспортной составляющей в рамках формирования транзитного потенциала. Авторы подчеркивают, что имеющиеся в республике проблемы регуляторного, таможенного и страхового характера являются тормозящими факторами для развития транспортных коридоров.

В докладе Вардомского Л.Б., Тураевой М.О. [6] отмечается, что регионализация и глобализация глобальной экономики являются важным аспектом развития международных транспортных коридоров. Вместе с тем исследуются ключевые факторы функционирования МТК на евразийском пространстве и отмечается их роль в интеграционных процессах постсоветских государств. Китай видится как основной партнер для стран – участниц ЕАЭС в развитии транзитного потенциала. Данную тему хорошо раскрыл автор Каукенов А. в статье «Фактор стратегии «Один пояс – один путь» в политике Китая в отношении к Казахстану», где описывается история и смысл концепции, а также раскрывается суть всей стратегии [7].

Пограничная станция Алтынколь является ключевым звеном транспортной системы Казахстана и обеспечивает транспортную связанность с Китаем всего Центрально-Азиатского региона. Свободная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» является стратегическим объектом для создания торгово-логистического центра, который обеспечит функционирование регионального рынка между Китаем и Европой. Повышение эффективности логистических процессов поможет Казахстану стать региональным хабом, обеспечивая при этом быстрое и эффективное транспортное сообщение между Европой и Азией. В этом контексте Китай в рамках реализации проекта «Новый Шелковый путь» (или его части – Экономического пояса Шелкового пути) пытается диверсифицировать и расширить транспортные потоки путем координации с различными странами Азии (Казахстан, Иран, Индия и др.) [8].

С этой позицией согласны Абжапбарова А.Ж., Урсарова А.К. [9], они считают, что включение в действие международного перехода Алтынколь – Хоргос, расширит транзитный потенциал страны, увеличив ее пропускную способность на основе формирования крупного транспортно-логистического хаба на границе с Китаем. Потенциал новой трансграничной магистральной очень высок. При этом они отметили, что в работе станции имеются технические и технологические проблемы, для их решения запланирован и уже реализуется ряд мер.

В отчете корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» даны рекомендации для повышения эффективности ж/д станций по управлению логистическими потоками посредством анализа нормативных актов, технологических процессов ж/д станций, инфраструктурных возможностей и проблемных зон, а также подготовка рекомендаций по повышению эффективности работы ж/д станций [10].

Таким образом, литературный обзор показывает важность развития международных транспортных коридоров, в частности, международного транзитного коридора Китай – Казахстан. Вместе с тем пограничный переход Алтынколь играет большую роль в контексте развития импортно-транзитного потенциала страны. Также немаловажно отметить, что почти все авторы отмечают наличие нерешенных вопросов и во многих трудах даются конкретные рекомендации по улучшению работы станции Алтынколь и международного транспортного коридора в целом.

Результаты и обсуждение

Железная дорога Хоргос – Алтынколь является второй линией через Китай и продолжением нового Евразийского сухопутного моста Ляньюньган – Алашанькоу – Казахстан (Алматы) – Роттердам (Нидерланды), введенного в эксплуатацию 20 лет назад.

Станция Алтынколь находится в Панфиловском районе Алматинской области и граничит с Китаем. Территория составляет 10,58 тыс. кв. км. Важным фактором развития региона является близость к г. Алматы – культурному и финансовому центру Казахстана. Станция расположена вблизи международной автомагистрали Западная Европа – Западный Китай, которая представляет собой трансконтинентальный евразийский мост, соединяющий Китай и Юго-Восточную Азию с Центральной Азией, Каспийским морем и европейскими странами. Станция Алтын-

коль является станцией 5-го класса. По характеру работы относится к грузовой станции, выполняющей грузовые операции [11]. На станции осуществляются следующие виды операций:

- ♦ прием и отправление грузовых и пассажирских поездов, их формирование и расформирование;
- ♦ перевалка, обработка грузов и контейнеров из вагонов Китайской Народной Республики в казахстанские вагоны и наоборот;
- ♦ способствует осуществлению таможенных операций на таможене «Алтынколь»;
- ♦ приемка и доставка грузов в Китай.

Порядок приема и отправки поездов на станциях и движения между станциями Алтынколь и Хоргос устанавливается ежегодным Протоколом совместных комиссий АО «НК «КТЖ» и Урумчуйской железной дорогой Министерства железных дорог Китайской Народной Республики [12]. Одним из основных преимуществ железнодорожных грузоперевозок на пограничных переходах «Алтынколь» и «Достык» является их невысокая стоимость по сравнению с авиаперевозками. Кроме того, железнодорожный транспорт позволяет осуществлять крупные перевозки и обладает такими характеристиками, как ресурсосбережение, экологическая предпочтительность и высокий уровень безопасности движения [13]. При этом есть одна важная проблема, влияющая на эффективность грузоперевозок: разница в габаритах, используемых Китаем и Казахстаном, составляет 1435 мм и 1520 мм соответственно. Это требует перегрузки контейнерных грузов краном, что замедляет процесс перевозки [14].

В ходе исследования был проведен опрос среди клиентов услуг, которые пользуются международным железнодорожным коридором Китай – Казахстан для перевозки своих грузов, в том числе:

- ♦ транспортно-экспедиторские компании;
- ♦ грузоотправители;
- ♦ грузополучатели;
- ♦ собственники подвижного состава.

Целью этого опроса было выявление степени удовлетворенности клиентов качеством услуг, а также определение их потребностей в цифровых технологиях.

Из рисунка 2 видно, что средний возраст участников опроса составляет от 28 до 38 лет и их активность напрямую связана со станцией Алтынколь (76,9%). Также можно отметить, что среди опрошиваемых большее количество занимают женщины – 53,8%. Сотрудники транспортно-экспедиторских компаний ежедневно отслеживают движение контейнеров, взаимодействуют с сотрудниками станции КТЖ и брокерами по вопросам перевозочного процесса (рисунки 1, 2).



Рисунок 1 – Распределение участников опроса по половому признаку (%)

Примечание: Составлено авторами.

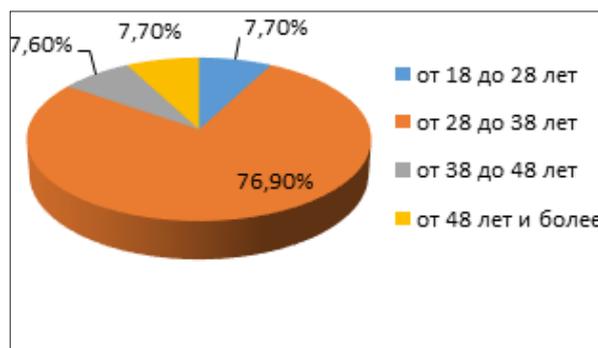


Рисунок 2 – Распределение участников опроса по возрастному признаку (%)

Примечание: Составлено авторами.

Респонденты используют транспортный коридор и осуществляют перегрузку контейнеров/транспортных средств, оформление транзита, отправку/получение грузов и т.д., получают широкий спектр услуг. Из рисунка 3 видно, что 25% респондентов не удовлетворены качеством обслуживания, тогда как 70% респондентов считают качество обслуживания хорошим и удовлетворительным и 5% оценили качество услуг на отлично.

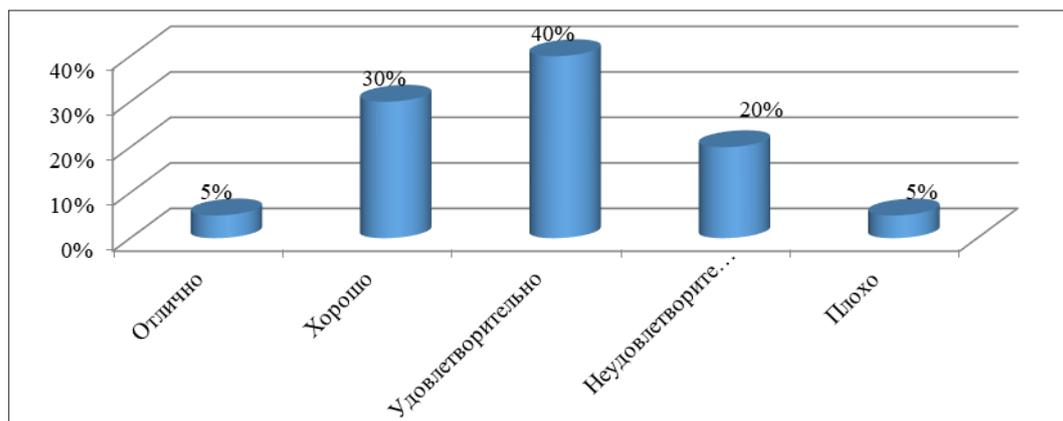


Рисунок 3 – Удовлетворенность респондентов качеством услуг на станции Алтынколь (%)

Примечание: Составлено авторами.

Согласно рисунку 3 каждый четвертый респондент получает неудовлетворительное обслуживание на станции Алтынколь. В связи с этим необходимо определить причины сложившейся на станции ситуации. С этой целью среди клиентов станции была проведена фокус-группа. Респондентам был задан вопрос, с какими проблемами они сталкиваются на станции.

В ходе опроса выяснилось, что 29,3% респондентов считают, что основной проблемой являются задержки транзита, 20,7% – низкая надежность перевозок, 16,1% – отсутствие координации между разными операторами в разных странах, 10,2% – неудобное расписание поездов и отсутствие вагонов для грузовых перевозок, 9,9% – высокие расходы на перевозки, 9% – задержки в погрузке и разгрузке грузов на терминалах. Проблема задержки в пути следования грузоперевозок подтверждается данными отчета по отслеживанию контейнеров с сайта слежения www.railwagonlocation.com. Для эксперимента была сделана выборка из контейнеров, следовавших из Китая в Казахстан в период с 01.01.2023 по 20.05.2023 через станцию Алтынколь. В результате один контейнер в среднем пересекает границу за 8–10 дней, что свидетельствует о долгом сроке и подтверждает жалобы отечественных и зарубежных участников перевозочного процесса. Также есть ситуации, когда контейнеры имеют некоторые проблемы с таможенной и документацией, но долгий перегруз тоже имеет место быть. Главной причиной является нехватка подвижного состава, который подается под перегруз прибывающих из Китая вагонов [15]. Среди наиболее распространенных проблем на станции 5% респондентов указали на неэффективность системы управления и планирования грузоперевозок, низкий уровень компетенции и мотивированности сотрудников на станции (рисунок 4).



Рисунок 4 – Проблемы, с которыми клиенты чаще всего сталкиваются при использовании станции для перевозки грузов (%)

Примечание: Составлено авторами.

Повышение уровня мотивации сотрудников станций может быть достигнуто за счет решения широкого спектра социальных задач, которые мотивируют сотрудников к эффективной работе и формируют систему ценностей и установок, соответствующую сегодняшней реальности и поддерживающую рыночную организационную стратегию предприятия. Кроме того, это позволит не только повысить уровень образования работников, но и развить необходимые профессиональные навыки. Поэтому, на наш взгляд, важно было изучить социальную защищенность работников станций на основе проведенного опроса. В опросе участвовали: сотрудники КТЖ, сотрудники брокерских компаний, СВХ/терминал/тупик, сотрудники таможенной службы.

В ходе исследования респонденты отвечали на вопрос, предоставляет ли работодатель социальный пакет: официальные отчисления, деловой транспорт, страховка, обеды, жилье, сотовая связь и т.д. На основе рисунка 5 видно, что более половины респондентов (54,2%) считают, что работодатель не обеспечивает должный социальный пакет, 33,3% респондентов, наоборот, считают, что работодатель предоставляет социальный пакет. Ответы остальных двух групп респондентов разделились следующим образом: только отчисления – 4%, не все перечисленное – 4%.

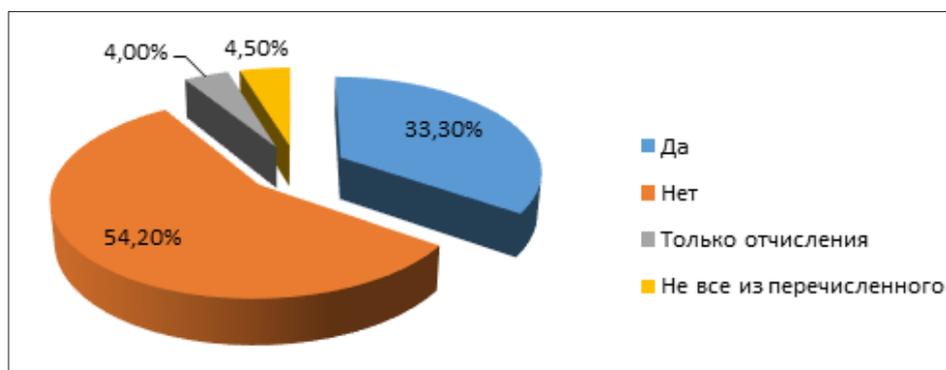


Рисунок 5 – Распределение ответов работников о предоставлении работодателем социального пакета

Примечание: Составлено авторами.

Как показывает рисунок 4, около 75% проблем, возникающих в процессе грузоперевозок, складывается из-за недостаточного уровня развития цифровых технологий в логистической системе и проблем со связью на станциях. В сложившейся ситуации представляется важным развитие цифровизации и внедрение инноваций для совершенствования логистической системы грузовых перевозок в международном железнодорожном коридоре. В этой связи большинство работников рекомендуют внедрение новых технологий автоматизации процессов – 30% респондентов, 25% респондентов считают, что модернизация инфраструктуры необходима, 20% респондентов придают большое значение развитию международного сотрудничества в сфере грузоперевозок, 12% респондентов поддерживают увеличение финансирования, 10% респондентов рекомендуют ускорить процедуру таможенного оформления (рисунок 6). Проблема отсутствия достаточных складских мощностей на грузовых терминалах и складах в некоторых важных железнодорожных городах Казахстана стоит очень остро. Это приводит к заторам и задержкам, которые увеличивают расходы и снижают эффективность системы железнодорожного транспорта.

Развитие цифровизации и использование электронных информационных технологий при оказании транспортных услуг в будущем будет способствовать предотвращению коррупции. Коррупция является одной из наиболее сложных проблем современного общества и в различных формах встречается во многих сферах экономики. В свою очередь, коррупционные проблемы ставят под угрозу эффективную работу компании. Учитывая вышеизложенное, мы задали респондентам вопрос, как часто они сталкиваются с коррупцией при работе на станции. Ответы респондентов разделились следующим образом: 83,3% ответили, что не встречались с ней, 12,5% ответили, что очень редко и 4,2% ответили «да, часто» (рисунок 7).

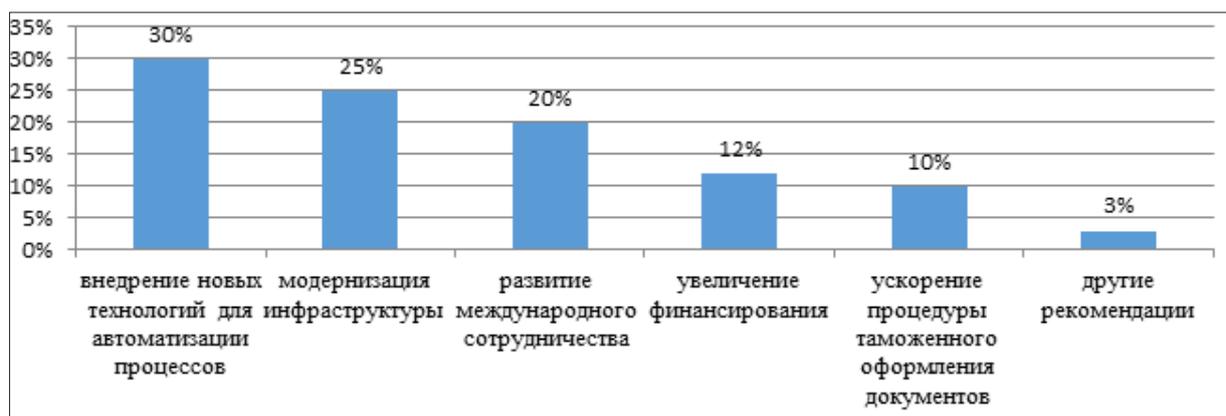


Рисунок 6 – Направления совершенствования логистической системы в международном железнодорожном коридоре Китай – Казахстан (%)

Примечание: Составлено авторами.

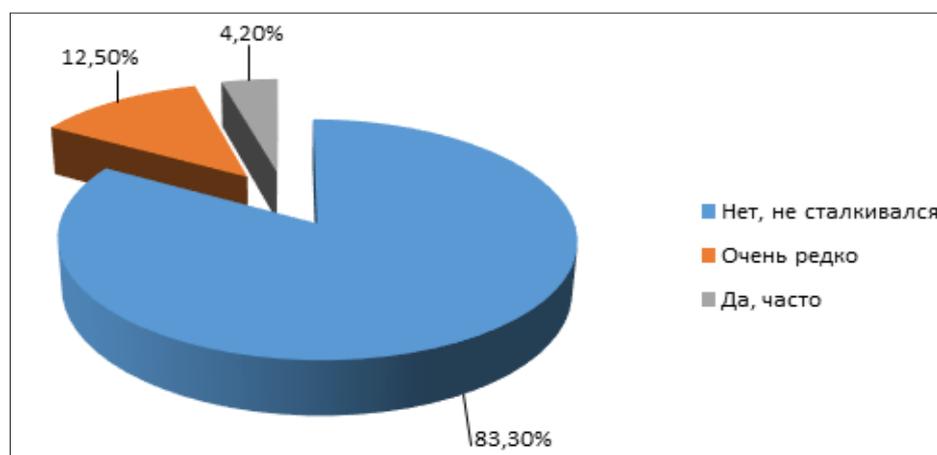


Рисунок 7 – Наличие коррупции при работе на станции

Примечание: Составлено авторами.

Так как железнодорожная станция Алтынколь расположена на границе Казахстана и Китая, отмечается положительная динамика увеличения количества контейнерных поездов в направлении КНР – Европа – КНР. Поэтому важным было провести экспертный опрос среди экспедиторов китайских транспортных компаний. Цель опроса состоит в определении степени удовлетворенности иностранных экспедиторов качеством обслуживания, а также определить их потребности в цифровых технологиях. Опрос проводился посредством телефонных интервью и рассылки по электронной почте китайских транспортных компаний. Китайские транспортные компании заявили, что они также сталкиваются с проблемами на станции Алтынколь, в том числе:

- ◆ нехватка платформ и долгий перегруз;
- ◆ высокие цены;
- ◆ возникновение простоев;
- ◆ проблемы при оформлении транзитных деклараций;
- ◆ перегруз содержимого одного китайского вагона в два маленьких вагона;
- ◆ коррупция.

Далее респонденты высказали свои предложения по совершенствованию международной логистической системы:

- ◆ прозрачность пересечения границ и всех транспортных процессов;
- ◆ переговоры на государственном уровне по улучшению транспортного процесса;
- ◆ внедрение цифровых технологий и привлечение инвестиций.

Заключение

В результате исследования на основе использования методов качественного анализа определены основные факторы, влияющие на уровень удовлетворенности заинтересованных сторон эффективностью работы станции Алтынколь, в их числе роль цифровых технологий и возможности их развития.

В ходе исследования выяснилось, что существуют следующие проблемы:

- ♦ во-первых, связанные с координацией между различными участниками логистической системы,
- ♦ во-вторых, с отсутствием своевременной информации о грузе,
- ♦ в-третьих, с недостаточным уровнем автоматизации процессов.

Для решения вышеуказанных проблем можно использовать системы онлайн-слежения – GPS и RFID, электронные документы и другие цифровые решения.

Вместе с тем многие эксперты сошлись во мнении, что, несмотря на все преимущества железнодорожных грузоперевозок, существует ряд проблем, связанных с перевозкой грузов, в том числе через пограничные переходы Алтынколь и Достык. Это, в частности, проблемы, связанные с:

- ♦ длительным ожиданием на границе;
- ♦ необходимостью прохождения таможенного контроля;
- ♦ препятствием для быстрой погрузки, несмотря на потенциал роста объемов транспортировки;
- ♦ проблемами в различиях используемых габаритов Китая и Казахстана. Это значит, что товары в пути необходимо перегружать или перегружать машинами из вагонов Китая в вагоны Казахстана.

В большей мере данные проблемы, на наш взгляд, можно решить через ускоренное внедрение цифровых технологий.

Кроме того, существует нехватка квалифицированных кадров для управления и эксплуатации транспортной системы. Сегодня представляется важным создать достойные условия жизни для работников с достойной заработной платой, жилищными условиями и социальным пакетом. Опыт эффективных казахстанских и зарубежных компаний свидетельствует о том, что инвестиции в человеческий капитал окупаются в долгосрочной перспективе, поскольку создают условия для профессионального роста персонала, повышения его квалификации. В ходе опроса было выяснено, что на станции наблюдаются социальные проблемы, решение которых положительно скажется на работе станции в целом.

В целях снижения коррупционного содержания в сфере железнодорожных перевозок рекомендуется модернизировать политику в сфере логистики и транспорта в части развития механизма предотвращения и разрешения конфликтов, который должен быть разработан с упором на укрепление принципов запретительных начал, а также координации государственной политики в сфере противодействия коррупционным преступлениям в этой сфере.

Решение выявленных проблем в целом будет способствовать развитию станции Алтынколь, в том числе достижению стратегических целей отрасли железнодорожного транспорта, а также всех заинтересованных сторон. Тем самым откроются возможности для компаний активизировать свою деятельность, привлекать новых клиентов и расширять свое присутствие на рынке транспортно-логистических услуг.

Для решения указанных проблем, на наш взгляд, необходима разработка организационно-функциональной схемы экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС с обоснованием их роли и места применительно к существующим системам информационного обеспечения деятельности транспортных комплексов государств – членов ЕАЭС, а также с использованием интегрированной информационной системы и реализации общих ресурсов.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Корженгулова А.А., Тайгашинова К.Т., Назарова В.Л. Международный опыт и состояние логистики в Казахстане // Вестник университета «Туран». – 2019. – № 2. – С. 28–33.
- 2 Roberts M., Melecky M., Bougna T., Xu Y. Transport corridors and their wider economic benefits: A quantitative review of the literature // J Regional Sci. 2020, no. 60, pp. 207–248. URL: <https://doi.org/10.1111/jors.12467>
- 3 Persyn D., Barbero J., Díaz-Lanchas J., Lecca P., Mandras G., Salotti S. The ripple effects of large-scale transport infrastructure investment // Journal of Regional Science. 2023, no. 63, pp. 755–792. URL: <https://doi.org/10.1111/jors.12639>
- 4 Jacobsson S. Managing Terminal and Transport Processes with Access Management Services // Transportation Journal. 2023, no. 62, pp. 144–176. URL: <https://doi.org/10.5325/transportationj.62.2.0144>
- 5 Карсыбаев Е.Е., Мусалиева Р.Д., Рахметжанов А.А. Мероприятия по улучшению инфраструктуры пограничного перехода Хоргос – Алтынколь // Вестник КазАТК. – 2021. – № 2(117). – С. 41–50.
- 6 Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. – М.: Институт экономики РАН. – 2018. – 66 с.
- 7 Каукенов А. Трансформация экономики Казахстана. – Астана: Типография «ИндигоПринт». – 2019. – 368 с.
- 8 Букреева Т.Н. Анализ трансформации мировой логистической системы в условиях дестабилизации международных отношений // Журнал прикладных исследований. – 2022. – № 5. – С. 56–62. URL: https://doi.org/10.47576/2712-7516_2022_5_1_56.
- 9 Абжапбарова А.Ж., Урсарова А.К. Роль станции Алтынколь в развитии транзитно-транспортного потенциала республики / Материалы XLI Международной научно-практической конференции КазАТК им. М. Тынышпаева «Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика». – 2017. – № 2. – С. 285–289.
- 10 Корпоративный Фонд «KAZLOGISTICS». Итоговый отчет по теме «Анализ работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса». – Нур-Султан, 2020. – 106 с. URL: <https://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/b4d/b4dd1f4bab55317fb3f1a36c2703cb8d.pdf>. (дата обращения: 12.07.2024)
- 11 Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС). Оценка железнодорожного сектора Казахстана. – 2021. – 41 с.
- 12 URL: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-RU-KAZ-FA_1JUL2021.pdf. (дата обращения: 21.08.2024)
- 13 Куртикова Э.Р., Куртикова А.Р., Козина Е.М. Пграничный переход Алтынколь – Хоргос: основные проблемы и пути их решения / Материалы XVI Международной научно-практической конференции. – 2021. – № 2. – С. 390–392.
- 14 АО «Управляющая компания специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Стратегия развития специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2020–2022 годы». – 2020. – 88 с. URL: <https://khorgos.kz/> (дата обращения: 13.09.2024)
- 15 Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. – 2018. – 50 с.
- 16 Transportation accounting system. RailWagonlocation Company. URL: <https://www.railwagonlocation.com>. 2023. (accessed: 18.10.2024)

REFERENCES

- 1 Korzhengulova A.A., Tajgashinova K.T., Nazarova V.L. (2019) Mezhdunarodnyj opyt i sostojanie logistiki v Kazahstane // Vestnik universiteta «Turan». No. 2. P. 28–33. (In Russian).
- 2 Roberts M., Melecky M., Bougna T., Xu Y. (2020) Transport corridors and their wider economic benefits: A quantitative review of the literature // J Regional Sci., no. 60, pp. 207–248. URL: <https://doi.org/10.1111/jors.12467>. (In English).
- 3 Persyn D., Barbero J., Díaz-Lanchas J., Lecca P., Mandras G., Salotti S. (2023) The ripple effects of large-scale transport infrastructure investment // Journal of Regional Science, no. 63, pp. 755–792. URL: <https://doi.org/10.1111/jors.12639>. (In English).
- 4 Jacobsson S. (2023) Managing Terminal and Transport Processes with Access Management Services // Transportation Journal, no. 62, pp. 144–176. URL: <https://doi.org/10.5325/transportationj.62.2.0144>. (In English).
- 5 Karsybaev E.E., Musaliev R.D., Rahmetzhanov A.A. (2021) Meroprijatija po uluchsheniju infrastruktury pogranichnogo perehoda Horgos – Altynkol' // Vestnik KazATK. No. 2(117). P. 41–50. (In Russian).
- 6 Vardomskij L.B., Turaeva M.O. (2018) Razvitie transportnyh koridorov postsovetskogo prostranstva v uslovijah sovremennyh geopoliticheskikh i jekonomicheskikh vyzovov. M.: Institut jekonomiki RAN. 66 p. (In Russian).
- 7 Kaukenov A. (2019) Transformacija jekonomiki Kazahstana. Astana: Tipografija «IndigoPrint». 368 p. (In Russian).
- 8 Bukreeva T.N. (2022) Analiz transformacii mirovoj logisticheskoy sistemy v uslovijah destabilizacii mezhdunarodnyh otnoshenij // Zhurnal prikladnyh issledovanij. No. 5. P. 56–62. URL: https://doi.org/10.47576/2712-7516_2022_5_1_56. (In Russian).
- 9 Abzhapbarova A.Zh., Ursarova A.K. (2017) Rol' stancii Altynkol' v razvitii tranzitno-transportnogo potenciala respubliki / Materialy XLI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii KazATK im. M. Tynyshpaeva «Innovacionnye tehnologii na transporte: obrazovanie, nauka, praktika». No. 2. P. 285–289. (In Russian).
- 10 Korporativnyj Fond «KAZLOGISTICS». Itogovyj otchet po teme «Analiz raboty stancij Dostyk i Altynkol' v uslovijah mnozhestvennosti sobstvennikov i operatorov vagonov s vyrabotkoj rekomendacij po sovershenstvovaniju processa raboty dannyh stancij s uchastnikami perevoznogo processa». – Nur-Sultan, 2020. – 106 s. URL: <https://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/b4d/b4dd1f4bab55317fb3f1a36c2703cb8d.pdf>. (data obrashhenija: 12.07.2024). (In Russian).
- 11 Central'noaziatskoe regional'noe jekonomicheskoe sotrudnichestvo (CARJeS). Ocenka zheleznodorozhnogo sektora Kazahstana. 2021. 41 p. (In Russian).
- 12 URL: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-RU-KAZ-FA_1JUL2021.pdf. (data obrashhenija: 21.08.2024). (In Russian).
- 13 Kurtikova Je.R., Kurtikova A.R., Kozina E.M. (2021) Pogranichnyj perehod Altynkol' – Horgos: osnovnye problemy i puti ih reshenija / Materialy XVI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. No. 2. P. 390–392. (In Russian).
- 14 AO «Upravljajushhaja kompanija special'noj jekonomicheskoy zony «Mezhdunarodnyj centr prigranichnogo sotrudnichestva «Horgos». Strategija razvitija special'noj jekonomicheskoy zony «Mezhdunarodnyj centr prigranichnogo sotrudnichestva «Horgos» na 2020–2022 gody». 2020. 88 p. URL: <https://khorgos.kz/> (data obrashhenija: 13.09.2024). (In Russian).
- 15 Vinokurov E.Ju., Lobyrev V.G., Cukarev T.V. (2018) Transportnye koridory Shelkovogo puti: analiz bar'erov i rekomendacii po napravleniju investicij. 50 p. (In Russian).
- 16 Transportation accounting system. RailWagonlocation Company. URL: <https://www.railwagonlocation.com>. 2023. (accessed: 18.10.2024). (In English).

КАРАНОВА Ж.У.,¹

докторант.

e-mail: j7029040002@yandex.ru

ORCID ID: 0009-0008-8656-0266

ТЫМБАЕВА Ж.М.,*²

э.ғ.к, қауымдастырылған профессор.

*e-mail: z.tymbayeva@satbayev.university

ORCID ID: 0000-0002-7705-9874

АХМЕТОВА З.Б.,¹

э.ғ.к, қауымдастырылған профессор.

e-mail: zaurebolat@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-5157-4659

СПАНОВА Е.М.,³

т.ғ.м.

e-mail: yerkezhan.spanova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-5459-8800

¹әл-Фараби атындағы Қазақ

ұлттық университеті,

Алматы қ., Қазақстан

²Қ. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық зерттеу

техникалық университеті,

Алматы қ., Қазақстан

³Яньшан Университеті,

Хэбэй қ., Қытай

АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯСЫН ДАМЫТУ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТІН ДАМУДЫҢ МАҢЫЗДЫ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ

Андатпа

Қазіргі уақытта халықаралық теміржол дәліздері әртүрлі елдер арасында жүктерді тасымалдаудың маңызды арналарына айналууда. Еуразиялық көлік торабы Қазақстан республикасының аумағын кесіп өтетін бірнеше халықаралық автомобиль жолдарынан тұрады, автомобиль жолдары теміржол желісімен бірге терминалды қозғалыстың көліктік-логистикалық жүйесін құрайды. «Қорғас-Алматы» халықаралық автомобиль жолдары «Батыс Қытай-Батыс Еуропа» автомобиль жолдары желісіне қосылудың бастапқы нүктесі болып табылады, бұл елдер арасындағы өзара ынтымақтастыққа ықпал етеді. Алтынкөл станциясы «Жаңа Жібек жолы» халықаралық көлік дәлізінің негізгі буындарының бірі болып табылады. Осыған байланысты станцияның қазіргі проблемалары мен перспективаларын зерттеу Қытай Халық Республикасы алға тартқан «Бір Белдеу – Бір Жол» стратегиясы аясында ерекше өзекті болып отыр. Мақаланың мақсаты-Алтынкөл станциясы арқылы Қытай-Қазақстан халықаралық теміржол дәлізінде логистикалық жүк тасымалының қазіргі проблемаларын зерттеу, сондай-ақ жүк тасымалының тиімділігін арттыру жолдарын іздеу. Зерттеудің өзіндік ерекшелігі шекаралық өткелдер мен цифрлық технологияларды дамытудағы проблемалар мен кедергілерді анықтауға мүмкіндік берген іріктелген деректер негізінде Алтынкөл станциясының қазіргі жағдайын талдаудың кешенді тәсілінде жатыр.

Тірек сөздер: халықаралық көлік дәлізі, транзит, көлік инфрақұрылымы, теміржол жүк тасымалы, тасымалдаудың сенімділігі, цифрландыру, контейнерлік тасымалдау.

KARANOVA ZH.U.,¹

PhD student.

e-mail: j7029040002@yandex.ru,

ORCID ID: 0009-0008-8656-0266

TYMBAYEVA Zh.M.,*²

c.e.s., associate professor.

*e-mail: z.tymbayeva@satbayev.university,

ORCID ID: 0000-0002-7705-9874

AKHMETOVA Z.B.,¹

c.e.s., associate professor.

e-mail: zaurebolat@mail.ru,

ORCID ID: 0000-0002-5157-4659

SPANOVA E.M.,³

m.t.s.

e-mail: yerkezhan.spanova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-5459-8800

¹Al-Farabi Kazakh National University,

Almaty, Kazakhstan.

²K.Satbaev Kazakh National

Research Technical University,

Almaty, Kazakhstan.

³Yanshan University,

Hebei, China.

ALTYNKOL STATION AS AN IMPORTANT FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract

Currently, international railway corridors are becoming important channels for transporting cargo between different countries. The Eurasian transport hub consists of several international highways crossing the territory of the Republic of Kazakhstan, the highways together with the railway network form a transport and logistics system of terminal traffic. The international highways 'Khorgos-Almaty' is the starting point of connection with the motorway network 'Western China-Western Europe', which promotes mutual cooperation between the countries. Altynkol station is one of the main links of the international transport corridor 'New Silk Road'. In this regard, the study of existing problems and prospects of the station becomes especially relevant in the framework of the 'One Belt - One Road' strategy promoted by the People's Republic of China. The purpose of the article is to study the existing problems of logistics freight movement in the international railway corridor China-Kazakhstan through the station Altynkol, as well as the search for ways to improve the efficiency of freight traffic. The originality of the study lies in a comprehensive approach to analysing the current state of Altynkol station's operations on the basis of sample data, which allowed to identify problems and barriers to the development of border crossing and digital technologies.

Keywords: international transport corridor, transit, transport infrastructure, railway freight traffic, transport reliability, digitalisation, container traffic.