

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Қ. И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті»
коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі
«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

Райхан Әділет Талғатұлы

Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздері бойынша
тасымалдаудағы көлік хабы ретіндегі рөлі

ДИПЛОМДЫҚ ЖҰМЫС

6B11301 - Көлік қызметтері

Алматы 2025

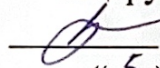
ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

"Қ. И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті"
коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі
«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

ҚОРҒАУҒА ЖІБЕРІЛДІ

«Логистика» білім беру
бағдарламасының
басшысының міндетін
атқарушы, т.ғ.к., доцент

 Бектилезов А.Ю.
« 5 » 06 2025 ж.

ДИПЛОМДЫҚ ЖҰМЫС

Тақырыбы: Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздері бойынша
тасымалдаудағы көлік хабы ретіндегі рөлі

6B11301 - Көлік қызметтері

Орындаған

Райхан Ә. Т

Рецензент:

Ғылыми жетекшісі:

“AlmaU” университеті

Т.ғ.к., қауымдастырылған

“Логистика” БББ

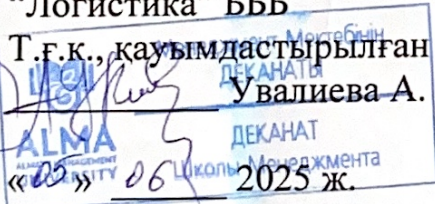
профессор

Т.ғ.к., қауымдастырылған профессор

 Альтаева Ж. Ж

Увалиева А. Б

« 04 » 06 2025 ж.


« 05 » 06 2025 ж.

Алматы 2025

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Қ.И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті»
коммерциялық емес акционерлік қоғамы

М. Тынышбаев атындағы көлік инженериясы және логистика мектебі

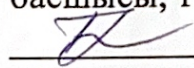
«Логистика» білім беру бағдарламасының бағыты

6B11301 - Көлік қызметтері

БЕКІТЕМІН

«Логистика» білім беру
бағдарламасының

басшысы, т.ғ.к., доцент

 Муханова Г.С.

«29» қаңтар 2025 ж.

**Дипломдық жұмыс орындауға
ТАПСЫРМА**

Білім алушы: Райхан Әділет Талғатұлы

Тақырыбы: Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздері бойынша тасымалдаудағы көлік хабы ретіндегі рөлі

Басқарма мүшесі – академиялық мәселелер жөніндегі проректор Р. К. Ускенбаеваның 29.01.2025 ж. № 26-Ө / Ө бұйрығымен бекітілген

Аяқталған жобаны тапсыру мерзімі «29» мамыр 2025 ж.

Дипломдық жобаның бастапқы деректері: Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздеріндегі көлік хаб ретіндегі рөлі

Дипломдық жобада әзірлеуге жататын мәселелер тізімі:

а) Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздеріндегі көлік хаб ретіндегі рөлі

б) Астанада қаласындағы көлік хабын құрудың қаржылық есептеулері мен технологиялық қамтамасыз етілуі

в) Астана қаласындағы көлік хабын орналастыру үшін дәлізді таңдау негіздемесі

Графикалық материалдар тізімі: 6 сурет және 10 кестеде көрсетілген.

Ұсынылатын негізгі әдебиеттер:

1 Bekturganov, M., & Sarsembayev, A. (2022). Kazakhstan as a Central Asian Transport Hub:, 6(2), 55-66.

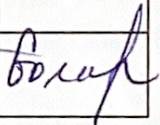
2 IATA. (2023). "The Role of Air Transport in Global Trade". International Air Transport Association.

3 Каримов, Ш. Ж. Транспортная инфраструктура и устойчивое развитие Казахстана: Монография / Ш. Ж. Каримов. – Алматы: ҚазҰУ, 2021. – 215 с.

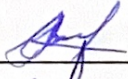
дипломдық жұмысты дайындау
КЕСТЕСІ

Бөлімдер атауы, әзірленетін сұрақтар тізбесі	Ғылыми жетекшіге ұсыну мерзімдері	Ескертпе
Қазақстанның жаһандық көлік-логистикалық дәліздеріне интеграциясы	<u>11.03.2025</u>	Орындалды 
Өңірлік көлік хабын қалыптастырудағы қазақстанның стратегиялық маңызы	<u>05.04.2025</u>	Орындалды 
Астана қаласындағы көлік хабын дамыту: мәселелер, мүмкіндіктер және стратегиялық негіздеме	<u>17.04.2025</u>	Орындалды 

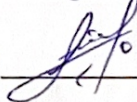
Аяқталған дипломдық жұмыс үшін, оған қатысты бөлімдердің жұмыстарын көрсетумен, кеңесшілер мен норма бақылаушының қойған қолдары

Бөлімдердің атауы	Кеңесшілер, (аты-жөні, тегі, ғылыми дәрежесі, атағы)	Қол қойылған күні	Қол
Нормобақылаушы	Болатқызы С.Б., э.ғ.к., қауымдастырылған профессор	<u>29.05.2025</u>	

Ғылыми жетекшісі:

 Альтаева Ж. Ж

Білім алушы тапсырманы орындауға алды

 Райхан Ә. Т

Күні

" 25 " 02 2025 ж.

АНДАТПА

Бұл зерттеу Қазақстан Республикасының халықаралық көлік хабы ретіндегі рөлін кешенді түрде талдайды. Еуропа мен Азия арасындағы стратегиялық орналасуы, әсіресе Транскаспий халықаралық көлік бағыты мен Жаңа Жібек жолы шеңберіндегі қатысуы, Қазақстанға транзиттік әлеуетін дамытуға зор мүмкіндік береді. Жұмыста халықаралық көлік дәліздерінің ел экономикасына әсері, инфрақұрылымның жай-күйі, әкімшілік кедергілер мен «Бір белдеу, бір жол» бастамасындағы Қазақстанның орны қарастырылады. Зерттеу барысында жүйелі және салыстырмалы талдау, экономикалық модельдеу және SWOT-талдау әдістері қолданылды.

Кілт сөздер: көлік хабы, халықаралық дәліз, Транскаспий бағыты, логистика, транзит, инфрақұрылым, Қазақстан, Жібек жолы.

АННОТАЦИЯ

Данное исследование представляет комплексный анализ роли Республики Казахстан как международного транспортного хаба. Стратегическое расположение между Европой и Азией, а также участие в Транскаспийском международном транспортном маршруте и Новом Шёлковом пути открывает широкие возможности для развития транзитного потенциала страны. В работе рассматриваются влияние международных транспортных коридоров на экономику, состояние инфраструктуры, административные барьеры и участие Казахстана в инициативе «Один пояс — один путь». Используются методы системного, сравнительного анализа, экономического моделирования и SWOT-анализа.

Ключевые слова: транспортный хаб, международные коридоры, Транскаспийский маршрут, логистика, транзит, инфраструктура, Казахстан, Шёлковый путь.

ABSTRACT

This study presents a comprehensive analysis of Kazakhstan's role as an international transport hub. The country's strategic location between Europe and Asia, combined with its involvement in the Trans-Caspian International Transport Route and the New Silk Road, offers vast opportunities for expanding transit potential. The paper examines the impact of international transport corridors on the economy, infrastructure development, administrative challenges, and Kazakhstan's participation in the Belt and Road Initiative. The research applies system and comparative analysis, economic modeling, and SWOT analysis.

Keywords: transport hub, international corridors, Trans-Caspian route, logistics, transit, infrastructure, Kazakhstan, Silk Road.

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ.....	7
1 ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЖАҒАНДЫҚ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ДӘЛІЗДЕРІНЕ ИНТЕГРАЦИЯСЫ	9
1.1 Қазақстанның көлік жүйесі және оның халықаралық көлік дәліздеріне интеграциясы.....	9
1.2 Халықаралық көлік дәліздерінің ұғымы мен жіктелуі.....	12
1.3 Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздеріндегі көлік хаб ретіндегі рөлі	15
2 Өңірлік көлік хабын қалыптастырудағы Қазақстанның стратегиялық маңызы	17
2.1 Қазақстанның географиялық орналасуы және оның көлік байланысына әсері	17
2.2 Қазақстанның көлік хабы ретінде экономикалық маңызы	20
2.3 Астана қаласындағы көлік хабын орналастыру үшін дәлізді таңдау негіздемесі	25
3 Астана қаласындағы көлік хабын дамыту: мәселелер, мүмкіндіктер және стратегиялық негіздеме	28
3.1 Астана қаласының көлік дәліздері мен инфрақұрылымының дамуындағы мәселелер мен шектеуші факторлар	28
3.2 Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғыртудағы перспективалар мен мемлекеттік бағдарламасы.....	30
3.3 Астана қаласында көлік хабын құрудың SWOT-талдауы.....	33
3.4 Астанада қаласындағы көлік хабын құрудың қаржылық есептеулері мен технологиялық қамтамасыз етілуі.....	35
3.5 Астанадағы Ozon және жобаланған A++ класты логистикалық орталықтардың салыстырмалы талдауы	39
ҚОРЫТЫНДЫ	42
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ.....	44

КІРІСПЕ

Көлік – әлемдік экономиканың маңызды құрамдас бөлігі, ол халықаралық сауда ағымдарын қамтамасыз етуде, аймақтардың интеграциясында және халықаралық қатынастардың дамуы үшін маңызды рөл атқарады. Жаһандану мен дүниежүзілік сауданың күшеюі жағдайында тұрақты, тиімді және біріктірілген көлік жүйелерін құру қажеттілігі артып келеді. Осы тұрғыда көлік тек тасымалдау құралы ғана емес, сонымен қатар мемлекеттердің жаһандық нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін нығайтудың маңызды тетігіне айналууда.

Қазақстан Республикасы Еуропа мен Азия арасындағы басты халықаралық көлік маршруттарының тоғысқан тұсында орналасқан ел ретінде, стратегиялық маңызға ие және Еуразиялық кеңістіктегі ықтимал көлік-логистикалық хаб ретінде қарастырылады. Халықаралық көлік дәліздерін дамыту және «Бір белдеу, бір жол» бастамасына қатысу Қазақстанның жаһандық логистика құрылымын қалыптастырудағы белсенді позициясын қамтамасыз етті. Ел аумағы арқылы Транссібір теміржол магистралі, Жаңа Жібек жолының құрлықтық бөлігі, сондай-ақ Қорғас және Ақтау порттары, Алматы мен Астанадағы көлік-логистикалық орталықтар сияқты маңызды магистральдар өтеді.

Дүниежүзілік банк деректеріне сәйкес, тиімді халықаралық көлік дәліздері тасымалдау шығындарын едәуір азайтып, логистикалық үдерістерді жылдамдатады, бұл өз кезегінде сыртқы сауда көлемінің өсуіне, инвестициялар ағынына және жалпы экономикалық дамуға тікелей әсер етеді. Қазіргі зерттеулер Қазақстанның Еуразиядағы негізгі транзиттік буын болуға жоғары әлеуеті бар екенін растайды, егер ел инфрақұрылымды жаңғырту, логистиканы цифрландыру және әкімшілік кедергілерді жою бойынша жүйелі шаралар қабылдаса.

Алайда, қол жеткізілген жетістіктерге қарамастан, Қазақстан бірқатар сын-тегеуріндермен бетпе-бет келіп отыр. Олардың қатарында көлік инфрақұрылымын жаңарту мен кеңейту қажеттілігі, мультимодальды тасымалдардың жеткіліксіз дамуы, сондай-ақ кедендік рәсімдеу мен транзиттік реттеу секілді әкімшілік үдерістердің төмен тиімділігі бар. Бұл мәселелерді шешу жан-жақты талдауды және тәжірибелік шешімдерді әзірлеуді талап етеді.

Тақырыптың өзектілігі: Сауда ағындары мен логистикалық маршруттарды бақылау үшін жаһандық бәсекелестік күшейген жағдайда Қазақстанның тиімді көлік хабы ретіндегі рөлін арттыру мәселесі ерекше өзектілікке ие. Транзиттік дәліздердің жедел дамуы, өңірлік және жаһандық интеграциялық бастамаларға қатысу, сондай-ақ орнықты экономикалық өсімге деген қажеттілік бұл тақырыпты ғылыми қауымдастық үшін де, көлік пен логистика саласындағы мемлекеттік және жекеменшік құрылымдар үшін де маңызды етеді.

Зерттеу пәні: Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйесі, оның халықаралық көлік дәліздеріне қатысуы және Еуропа мен Азия арасындағы байланыстырушы буын ретіндегі рөлі.

Зерттеу объектісі: Қазақстанның көлік инфрақұрылымы, халықаралық көлік дәліздері, логистикалық үдерістер және елдің транзиттік әлеуетімен байланысты экономикалық аспектілер қарастырылады.

Зерттеудің мақсаты: Қазақстан Республикасының халықаралық көлік хабы ретіндегі рөлін зерттеу, көлік және логистикалық инфрақұрылымның дамуын талдау, бар проблемалар мен кедергілерді анықтау, сондай-ақ халықаралық көлік дәліздерінің ел экономикасына әсерін бағалау.

Зерттеу міндеттері:

- Қазақстан көлік инфрақұрылымының қазіргі жағдайын және оның халықаралық көлік дәліздерінің талаптарына сәйкестігін талдау;
- «Бір белдеу, бір жол» сынды жаһандық логистикалық жүйелер мен бастамалардағы Қазақстанның рөлін зерттеу;
- халықаралық көлік дәліздерінің сыртқы сауда мен транзиттік әлеуетке әсерін бағалау;
- логистика тиімділігін шектейтін әкімшілік және техникалық кедергілерді анықтау;
- көлік жүйесі мен логистикалық үдерістерді жетілдіруге арналған ұсыныстар әзірлеу;

Қазақстанның көлік хабы ретінде дамуын болжау және жаһандық экономикалық, технологиялық үрдістерді ескере отырып жаңа көлік бағыттарын дамыту мүмкіндігін қарастыру.

Зерттеу әдістемесі: Жұмыста жүйелі талдау, салыстырмалы талдау, экономикалық-статистикалық модельдеу және SWOT-талдау әдістері қолданылады. Зерттеу Дүниежүзілік банк, UNESCAP, Азия даму банкі секілді халықаралық ұйымдардың ресми деректеріне, ұлттық статистикаға және Еуразиядағы көлік, логистика мен интеграциялық үдерістерге қатысты аналитикалық материалдарға негізделеді. Бағалауда сапалық және сандық әдістерді біріктіретін кешенді тәсіл қолданылады.

Осылайша, зерттеу Қазақстанның халықаралық көлік жүйесіндегі рөлін жан-жақты талдауға және логистикалық үдерістердің тиімділігі мен орнықтылығын арттыру бойынша практикалық ұсыныстар әзірлеуге бағытталған. Қазақстанды Шығыс пен Батысты байланыстыратын маңызды буын ретінде қарастыра отырып, бұл жұмыс көлік саласының ұлттық экономика үшін ғана емес, сонымен қатар жаңа жаһандық логистикалық құрылымды қалыптастырудағы маңызын айқындайды.

1 ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЖАҒАНДЫҚ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ДӘЛІЗДЕРІНЕ ИНТЕГРАЦИЯСЫ

1.1 Қазақстанның көлік жүйесі және оның халықаралық көлік дәліздеріне интеграциясы

Қазақстанның көлік жүйесі елдің географиялық орналасуы арқасында халықаралық логистикалық желіде маңызды орын алады. Қазақстан Еуропа мен Азияны байланыстырады, екі құрлық арасындағы табиғи көпір болып табылады. Бұл орналасуы елге тауарларды тасымалдау және бірнеше маңызды көлік дәліздері арқылы транзитті қамтамасыз ету саласында маңызды рөл атқаруға мүмкіндік береді, мысалы, Транссібір магистралі (ТСМ), Оңтүстік дәліз және «Бір белдеу, бір жол» бастамасына байланысты жобалар [6].

Қазіргі уақытта Қазақстанның көлік жүйесі автомобиль жолдары, теміржолдар, әуежайлар және порттардан тұрады, олардың әрқайсысы елдің жаһандық логистикалық тізбектерге интеграциясында стратегиялық маңызға ие. Бұл элементтердің соңғы онжылдықтардағы дамуы Қазақстанның Еуразиядағы көлік хабы ретінде бәсекеге қабілеттілігін едәуір арттырды.

Қазақстанның көлік инфрақұрылымы бірнеше негізгі компоненттерден тұрады, олардың әрқайсысы көлік дәліздерінің тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады [9].

Автомобиль көлігі: Қазақстанда елдің негізгі қалаларын көрші елдермен және өңірлермен байланыстыратын дамыған автомобиль жолдары желісі бар. Алматы – Ташкент, Алматы – Уральск, Алматы – Астана сияқты маңызды магистральдар маңызды көлік тораптары арқылы өтіп, тауарлар транзитін айтарлықтай жылдамдатады.

Теміржол көлігі: Теміржолдар ірі жүк партияларын тасымалдауда негізгі көлік түрі болып табылады. Қазақстанның теміржол желісі елді көрші мемлекеттермен байланыстырып, халықаралық көлік дәліздерінің ажырамас бөлігі болып табылады. Орталық Азия дәлізі мен Транссібір магистралі сияқты негізгі бағыттар арқылы Қазақстан ТМД елдерін, Еуропаны және Қытайды байланыстырады [3].

Әуе көлігі: Қазақстанның әуежайлары ішкі тасымалдар мен халықаралық рейстер үшін маңызды рөл атқарады. Алматы, Астана, Шымкент және Қарағанды сияқты маңызды әуежайлар тек жолаушыларды емес, халықаралық жүк тасымалдарын да қамтамасыз етеді.

Теңіз көлігі: Қазақстанның теңізге тікелей шығуы болмаса да, ол көрші елдердің порттарын белсенді түрде пайдаланады, мысалы, Ирандағы Бендер-Аббас порты және Түркменстандағы Түркменбашы порты. Бұл порттар мұнай, газ және басқа тауарларды халықаралық су жолдары арқылы транзиттеудің маңызды түйіндері қызметін атқарады.

Қазақстанның көлік саясатының маңызды элементі халықаралық көлік дәліздеріне интеграция болып табылады. Бұл интеграция халықаралық сауданың дамуына және логистикалық инфрақұрылымды жақсартуға ықпал етеді.

Қазақстан бірнеше ірі халықаралық жобаларға қатысады, олар тиімді транзиттік маршруттарды құруға бағытталған.

«Бір белдеу, бір жол» бастамасы (Belt and Road Initiative): Қазақстан Қытайды Еуропамен байланыстыратын жаңа «Жібек жолын» құруға бағытталған Қытай бастамасының маңызды бөлігі болып табылады. Ел тауарлардың маңызды транзитін қамтамасыз етеді. Бұл бастама аясында теміржолдар мен автомобиль магистральдарын дамыту, сондай-ақ логистикалық терминалдарды жақсарту арқылы Қазақстан арқылы жүк қозғалысын айтарлықтай жеделдету қамтамасыз етілуде [1], [4].

Транссібір көлік дәлізі (TCM): Бұл Қазақстан арқылы өтетін және Еуропаны Қиыр Шығысқа байланыстыратын ең маңызды халықаралық көлік дәліздерінің бірі. Қазақстан Транссібір магистралінің бойында транзитті қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады, контейнерлік тасымалдар мен мультимодальды көліктер сияқты логистикалық қызметтер ұсынады.

Оңтүстік дәлізі: Бұл дәліз Қазақстанды Иран мен Түркиямен байланыстырып, әрі қарай Еуропаға шығады. Оңтүстік дәлізі мұнай мен газ сияқты энергетикалық ресурстарды транзиттеу үшін стратегиялық маңызға ие, сондай-ақ Қазақстанның ауылшаруашылық өнімдерін халықаралық нарықтарға жеткізу үшін маңызды.

Транскаспий халықаралық көлік маршруты: Қазақстан Каспий көлік дәлізін құруға белсене қатысады, бұл Қазақстан мен Ресейдің порттарын Әзербайжан, Иран және Түркменстан порттарымен байланыстырады. Бұл дәліз Каспий теңізі арқылы тиімді теңіз тасымалдарын қамтамасыз етеді, транзит үшін баламалы маршруттарды ұсынады [21].

Қазақстанның халықаралық көлік дәліздеріне интеграциясы айтарлықтай экономикалық маңызы бар. Ең алдымен, бұл халықаралық сауданы дамыту және транзиттік ағынды арттыру үшін жаңа мүмкіндіктер ашады. Қазақстан жаһандық логистикалық желіде маңызды ойыншы бола алады, бұл өз кезегінде ел экономикасының дамуына ықпал етеді.

Қазақстан арқылы транзит сондай-ақ инфрақұрылымды жақсартуға және шетелдік инвестицияларды тартуға көмектеседі. Жолдар, теміржолдар, порттар мен логистикалық терминалдарды салу және жаңғырту жұмыс орындарын құрып, халықтың өмір сүру сапасын жақсартуға ықпал етеді. Бұған қоса, Қазақстан мультимодальды тасымалдарды белсенді түрде дамытады, бұл әртүрлі көлік түрлерін біріктіруге мүмкіндік береді, шығындарды азайтады және көлік операцияларының тиімділігін арттырады. Бұл тауарларды жеткізу уақытын қысқартады, елдің халықаралық нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттырады [22].

Алайда, қол жеткізген жетістіктерге қарамастан халықаралық көлік дәліздеріне интеграция барысында бірқатар қиындықтар бар. Ең бастысы – бар инфрақұрылымды жақсарту, көлік құралдарын жаңарту және логистиканың цифрландырылуы мен интеллектуалды көлік жүйелерін енгізу сияқты жаңа технологияларды енгізу қажеттілігі [5].

Бұдан басқа, маңызды мәселе – тиімді нормативтік-құқықтық базаны қалыптастыру, бұл халықаралық талаптарға сәйкес стандарттарды үйлестіруге, қауіпсіздікті арттыруға және кедендік рәсімдерді жеделдетуге мүмкіндік береді. Сондай-ақ, транзит пен тауар жеткізуді оңтайландыру үшін көрші елдермен өзара әрекеттесуді жақсарту қажеттілігі де маңызды мәселе болып табылады [22].

Қазақстанның көлік жүйесі, оның стратегиялық орналасуы арқасында, халықаралық көлік дәліздерінде маңызды рөл атқарады. Ғаламдық логистикалық желіге интеграция мен халықаралық жобаларға қатысу, мысалы, «Бір белдеу, бір жол», Транссібір дәлізі және Оңтүстік дәліз, ел экономикасының өсуі мен инфрақұрылымын дамыту үшін жаңа мүмкіндіктер туғызады [1].

Дегенмен, Қазақстан халықаралық аренада тиімді бәсекелес болуды жалғастыруы үшін инфрақұрылымды жаңғырту, нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру және логистика мен көлік саласында инновациялық шешімдерді енгізу бойынша қосымша күш-жігер қажет. Осы тұрғыдан алғанда, Қазақстан Еуразиядағы маңызды көлік хабы болуға және Шығыс пен Батыс арасындағы тиімді байланыс орнатуға толық мүмкіндікке ие.

Қазақстан арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің технологиялық процестері мен жұмыс істеу механизмдері, сондай-ақ бұл дәліздердің ел экономикасына әсері болып табылады. Зерттеу келесі негізгі аспектілерді қамтиды:

– Көлік дәліздерінің инфрақұрылымы: Жұмыс барысында теміржол желілері, автомобиль жолдары, әуежайлар, теңіз порттары мен логистикалық хабтар сияқты инфрақұрылымдық объектілердің жағдайы мен дамуы қарастырылады. Олардың Қазақстан арқылы тиімді көлік ағынын қамтамасыз етудегі рөліне ерекше назар аударылады. Драунин және Ли зерттеулеріне сәйкес, кешенді және интеграцияланған көлік инфрақұрылымы халықаралық көлік дәліздерінің сәтті жұмыс істеуі мен олар өтетін елдердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін маңызды шарт болып табылады [2].

– Логистикалық процестер және мультимодальды тасымалдар: Жұмыста логистикалық процестердің тиімділігі, оның ішінде әртүрлі көлік түрлерін біріктіретін мультимодальды тасымалдарды пайдалану қарастырылады. Бұл көлік құралдары арасындағы өзара іс-қимыл мен тауарларды жүктеу, сақтау және тарату процесін оңтайландыруды қамтиды. Зерттеулерде мультимодальды жеткізу тізбектерін әзірлеудің халықаралық көлік шығындарын төмендету және транзит жылдамдығын арттырудағы маңыздылығы атап көрсетілген [10].

– Көлік дәліздерінің Қазақстан экономикасына әсері: Халықаралық көлік дәліздерінің Қазақстан экономикасына әсері, оның ішінде сауда, өнеркәсіп және логистика салаларында жұмыс орындарын құру қарастырылады. Алшамрани мен басқа авторлардың зерттеулерінде көлік дәліздері халықаралық сауданың көлемін ұлғайтып қана қоймай, аймақтық экономиканы дамытуға және инфрақұрылымдық кластерлер құруға ықпал ететіндігі атап өтілген [24].

– Халықаралық саяси-экономикалық келісімдер мен бастамалар: Зерттеудің маңызды аспектісі - «Бір белдеу, бір жол» (Belt and Road Initiative)

сияқты халықаралық келісімдердің Қазақстандағы көлік дәліздерінің дамуына қалай әсер ететіндігін зерттеу. Бұл келісімдер Қазақстан арқылы өтетін транзит көлемінің ұлғаюына айтарлықтай ықпал етеді, бұл Чэнь мен Лиу зерттеулерінде көрсетілген [6].

Бұл механизмдер халықаралық көлік дәліздерінің тұрақты жұмыс істеуін дамыту және қолдау мақсатында бағытталған, бұл Қазақстанның Еуразия құрлығындағы маңызды көлік хабы ретіндегі рөлін нығайтуға ықпал етеді [4].

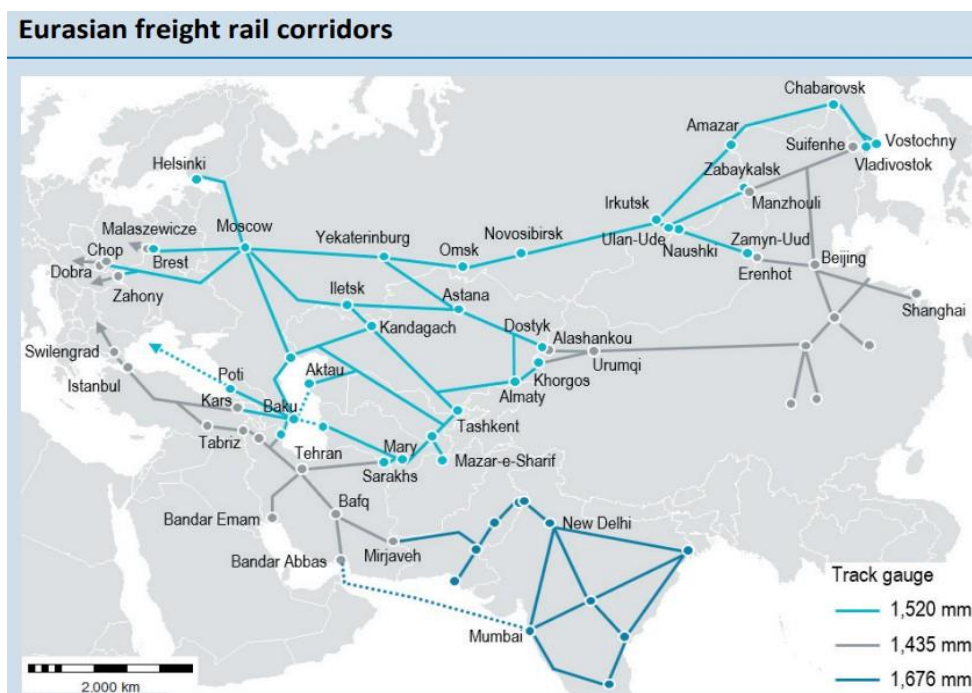
1.2 Халықаралық көлік дәліздерінің ұғымы мен жіктелуі

Халықаралық көлік дәліздері (ХКД) – әртүрлі елдер мен аймақтарды байланыстыратын көлік маршруттарының кешені, ол тауарлар мен жолаушылардың тиімді және қауіпсіз қозғалуын қамтамасыз етеді. Бұл маршруттар автомобиль, теміржол, әуе және теңіз көліктері сияқты түрлі көлік түрлерін қамтиды, бұл ең тиімді және экономикалық тұрғыдан пайдалы тасымалдау әдістерін пайдалануға мүмкіндік береді. Халықаралық көлік дәліздерінің негізгі мақсаты – тасымалдау уақытын және шығындарын азайту, сондай-ақ жаһандық деңгейде логистикалық процестерді жетілдіру. Чен мен басқа авторлардың зерттеуінде ұсынылған анықтамаға сәйкес, халықаралық көлік дәліздері елдер мен аймақтар арасындағы экономикалық интеграцияны жақсартуда маңызды рөл атқарады, сауданың дамуына және халықаралық тасымалдау көлемінің өсуіне ықпал етеді. Глобализация және әлемдік сауданың өсуі аясында ХКД-ның халықаралық логистикадағы рөлі барған сайын маңызды болуда. ХКД – маңызды аспектісі әртүрлі географиялық бөліктерде орналасқан мемлекеттерді байланыстырып, олардың арасында тауарлар қозғалысының тұрақтылығын қамтамасыз етеді. Бұл коридорлар жаһандық жеткізу тізбектерін құрудың және мемлекеттер мен экономикалық аймақтар арасындағы өзара әрекеттесудің жаңа деңгейін қалыптастырудың негізі болып табылады [6], [29].

Халықаралық көлік дәліздерін бірнеше белгілер бойынша жіктеуге болады, олар географиялық орналасуы, қолданылатын көлік түрлері, мақсаты және инфрақұрылым түрі болып табылады. Әрбір критерий осы дәліздердің өз ерекшеліктерін ескере отырып, ұйымдастыруға әртүрлі тәсілдер талап ететін жеке типтерін бөлшектеуге мүмкіндік береді.

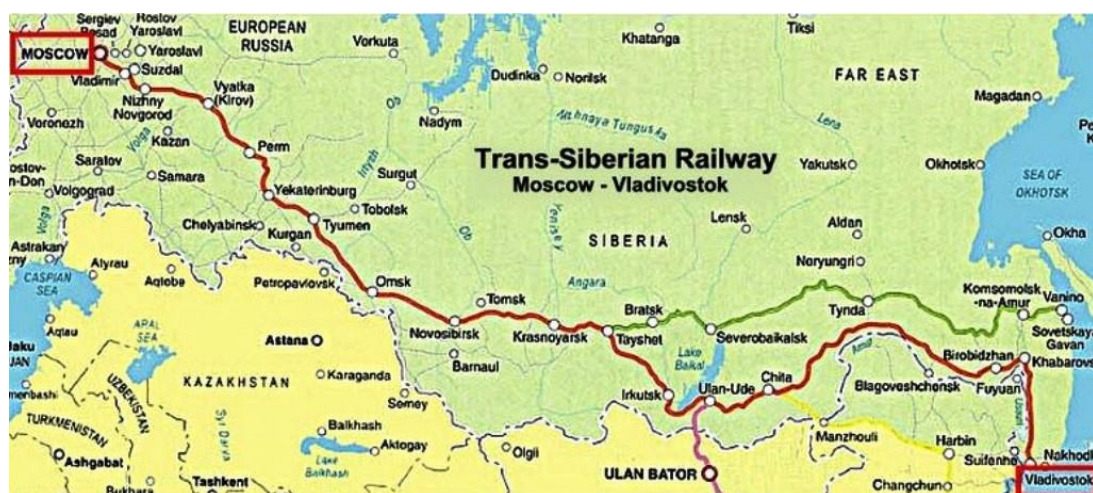
Халықаралық көлік дәліздері географиялық орналасуына байланысты трансевразиялық, трансокеандық және өңіраралық болып бөлінеді. Ең маңызды дәліздердің бірі – трансевразиялық дәліз, ол Еуропа мен Азияны байланыстырып, Ресей, Қытай, Қазақстан және Орталық Азия елдерін Еуропалық Одақпен байланыстырады. Бұл дәліз жаһандық логистиканың маңызды бөлігі болып табылады және Еуропа мен Азия арасындағы тауарларды жеткізу уақытын айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді 1–суретте көрсетілгендей [23]. Ең танымал мысалдардың бірі – «Жібек жолы» дәлізі, ол Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» (Belt and Road Initiative) бастамасы аясында белсенді дамып келеді, Қазақстан арқылы өтеді және Қытайды Еуропа елдерімен

байланыстырады. Трансокеандық дәліздер континенттерді теңіз жолдары арқылы байланыстырады. Бұл дәліздер халықаралық саудада маңызды рөл атқарып, Солтүстік Америка, Еуропа, Африка және Азия арасындағы тауарлардың тұрақты ағынын қамтамасыз етеді. Негізгі мысал – Атлант және Тынық мұхиттары арқылы тауарларды тасымалдау, ол Еуропаны Солтүстік және Оңтүстік Америкамен байланыстыруға мүмкіндік береді. Өңіраралық дәліздер – бұл бір-біріне жақын орналасқан елдерді байланыстыратын көлік маршруттары. Мысалы, Шығыс және Орталық Еуропа елдері арасындағы дәліздер, сондай-ақ Шығыс Азия мен Үнді мұхиты елдері арасындағы дәліздер. Бұл дәліздер экономикалық интеграцияны қамтамасыз етіп, өңірлік сауданың дамуына ықпал етеді [7].



1-сурет – Еуразиялық жүк теміржол дәліздері

Халықаралық көлік дәліздері қолданылатын көлік түріне байланысты бірмодальды немесе мультимодальды болып бөлінеді. Бірмодальды көлік дәліздері тек бір көлік түрін пайдаланады, мысалы, теңіз немесе теміржол көлігі. Мысал ретінде «Транссібір» теміржол дәлізі келтірілуі мүмкін, ол Еуропа мен Азияны Ресей аумағы арқылы байланыстырып, тауарларды ұзақ қашықтыққа тиімді тасымалдауды қамтамасыз етеді [3]. Мультимодальды көлік дәліздері бірнеше көлік түрлерін біріктіріп, тасымалдау процесін оңтайландыруға мүмкіндік береді. Мысалы, Қазақстан арқылы өтетін тауар транзиті теміржол, автомобиль және әуе көлігін қамтуы мүмкін, бұл жеткізуді жеделдетіп, шығындарды азайтады. Зерттеуі бойынша, мультимодальды дәліздер логистикалық шығындарды азайту мен транзит уақытын жақсартуда маңызды рөл атқарады 2-суретте көрсетілгендей [6].



2-сурет – «Транссібір» теміржол дәлізі

Транзиттік дәліздер тауарлар мен жолаушыларды елдердің аумағы арқылы жеткізуді көздейді, бірақ олар маршруттың соңғы нүктесі болмайды. Бұл дәліздер Қазақстан үшін маңызды, себебі ел Қытайды Еуропамен байланыстыратын транзиттік хаб болып табылады. Мұндай дәліздердің бірі – Қазақстан арқылы өтетін дәліз, ол Қытай мен Ресейді Еуропамен байланыстырады [2]. Ұлттық және өңірлік тасымалдаулар үшін дәліздер ішкі өңірлік көлік ағындарын қолдау үшін құрылады. Мысалы, Орталық Азияда Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Өзбекстан арасындағы сауда мен логистиканы жақсартуға ықпал ететін дәліздер дамып келеді. Арнайы мақсаттағы дәліздер, мысалы, энергетикалық ресурстарды тасымалдау үшін арналған дәліздер де елдердің көлік желісінде маңызды рөл атқарады. Мұндай дәліздердің мысалы – «Транскаспий халықаралық көлік маршруты», ол Қазақстан мен Орталық Азияның басқа елдері арқылы Еуропаға көмірсутектер мен басқа да тауарларды тасымалдауды қамтамасыз етеді 3-суретте көрсетілгендей [6].

Халықаралық көлік дәліздері түрлі инфрақұрылым түрлерін қамтуы мүмкін, мысалы, автомобиль жолдары, теміржолдар, порттар және логистикалық орталықтар. Ең маңызды элементтер мыналар болып табылады: теміржол дәліздері, олар тауарларды ұзақ қашықтыққа жоғары жылдамдықпен және төмен шығындармен тиімді тасымалдауды қамтамасыз етеді. Автомобиль дәліздері, олар икемді болып табылады, тауарларды теміржол желісі шектеулі аймақтарға жеткізуге мүмкіндік береді. Теңіз порттары мен әуе дәліздері, олар халықаралық сауда мен жолаушылар тасымалдауды мұхиттар мен континенттер арқылы қамтамасыз етеді [12].



3-сурет – Транскаспий халықаралық көлік маршруты

Қазақстан, Еуразияның қиылысында орналасқандықтан, жаһандық көлік желісі үшін стратегиялық маңызы бар. Оның аумағы арқылы Қытайды, Ресейді және Еуропаны байланыстыратын маңызды халықаралық көлік дәліздері өтеді. Қазақстан трансевразиялық және мультимодальды көлік дәліздерін дамытуға белсене қатысуда, мысалы, Қытайдың «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясында белсенді дамып келе жатқан «Жібек жолы» маршруты. Бұл маршруттар сауда көлемінің артуына ықпал етіп, континенттер арасындағы тауарларды жеткізудің жылдам және экономикалық тиімді жолдарын қамтамасыз етеді. Нәтижесінде, Қазақстан маңызды көлік хабына айналып, ұлттық және халықаралық деңгейде экономикаға ықпал етіп, Орталық Азияда сауданың және экономикалық интеграцияның жақсаруына ықпал етеді [24].

Халықаралық көлік дәліздері жаһандық көлік және логистикалық желіде маңызды рөл атқарады. Қазақстан өзінің стратегиялық орналасуының арқасында Шығыс пен Батыс арасындағы маңызды көлік торабын нығайтуға ерекше мүмкіндігі бар. Оның аумағы арқылы өтетін көлік дәліздерін дамыту және интеграциялау экономикалық байланыстарды нығайтуға және халықаралық деңгейде көлік шығындарын азайтуға ықпал етеді [20].

1.3 Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздеріндегі көлік хаб ретіндегі рөлі

Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздеріндегі көлік хаб ретінде маңызды рөл атқарады, себебі оның географиялық орналасуы мен көлік инфрақұрылымының дамуы ерекше. Елдің стратегиялық рөлі оның Еуропаны Азиямен байланыстыруында және халықаралық логистикалық жүйелерде маңызды байланыс орнын атқаруында. Қазақстан Трансевразиялық көлік дәліздерінің маңызды қатысушысына айналды, бұл әлемнің түрлі аймақтары арасындағы сауда мен жүк транзиті үшін жаңа мүмкіндіктер ашады.

Қазіргі Қазақстанның көлік инфрақұрылымы автомобиль жолдары, теміржолдар, порттар мен әуежайлардың желісінен тұрады, олар халықаралық

көлік дәліздері аясында жүк тасымалдауда белсенді пайдаланылады. Әртүрлі көлік түрлерін үйлестіретін мультимодальды және интермодальды көлік жүйелерін қолдану тасымалдау сапасын жақсартуға, транзит уақытын қысқартуға және шығындарды азайтуға мүмкіндік береді. Бұл, өз кезегінде, Қазақстанның Еуразиядағы маңызды көлік хаб ретінде позицияларын нығайтады [25].

Көлік дәліздерінің табысты жұмыс істеуінің бір мысалы – «Бір белдеу, бір жол» (Belt and Road Initiative) бастамасының дамуы, ол Қытайды Еуропамен Орталық Азия арқылы байланыстыратын тиімді көлік инфрақұрылымын құруға бағытталған. Қазақстан бұл бастаманың маңызды бөлігі бола отырып, транзиттік ағындардың өсуінен елеулі экономикалық пайда алады және әлемдік экономикаға интеграциясын жақсартады [24].

Қазақстанның алдына қойған негізгі міндеттерінің бірі – көлік дәліздерінің жұмысын оңтайландыру. Бұл елдің теміржол мен автомобиль маршруттарын жаңғыртуды, порттар мен әуежайларды модернизациялауды, сондай-ақ логистика мен көлік саласында жаңа технологияларды енгізуді қажет етеді. Мысалы, әртүрлі көлік түрлерін үйлестіретін мультимодальды тасымалдарды пайдалану транзит уақытын айтарлықтай қысқартады және оны экономикалық тұрғыдан тиімді етеді.

Түркия мен Ресей сияқты басқа елдердің көлік жүйелерін салыстырмалы талдау табысты тәжірибелерді бөліп көрсетуге және оларды Қазақстанда енгізуге мүмкіндік береді. Мысалы, Түркия өзінің көлік желісін мультимодальды тасымалдарға және Еуропа мен Азия арасындағы транзитті жылдамдатуға арналған инфрақұрылымды дамытуға ерекше назар аударып отыр. Мұндай тәжірибе Қазақстанға өз көлік дәліздерін оңтайландыру мен логистикалық ағындарды жақсартуға пайдалы болуы мүмкін.

Қазақстанның көлік хаб ретінде рөлі әлемдік экономикалық және саяси жағдайларға өзгерістер енгізуге қабілетті болуды да қамтиды. Глобализация және көлік қызметтері нарығындағы бәсекелестіктің артуы жағдайында Қазақстанның халықаралық көлік дәліздеріндегі маңызды қатысушы ретінде бәсекеге қабілеттілігін үнемі арттыру қажет. Бұл көлік инфрақұрылымын дамытуға, жаңа технологияларды енгізуге және халықаралық серіктестермен өзара әрекеттестікті жақсартуға кешенді тәсілді талап етеді [19].

Осылайша, Қазақстан халықаралық көлік жүйелеріндегі рөлін нығайту үшін барлық мүмкіндіктерге ие, бұл тек логистика мен транзитті жақсартуға ғана емес, елдің экономикалық әлеуетін айтарлықтай арттыруға да септігін тигізеді. Бұл мақсатқа жету үшін маңызды факторлар – көлік инфрақұрылымын дамыту, жаңа технологияларды енгізу және халықаралық көлік дәліздеріне қатысушы басқа елдермен табысты ынтымақтастық орнату.

2 Өңірлік көлік хабын қалыптастырудағы Қазақстанның стратегиялық маңызы

2.1 Қазақстанның географиялық орналасуы және оның көлік байланысына әсері

Қазақстан Орталық Азияда, Еуропа мен Азияның қиылысында стратегиялық маңызды географиялық орналасуға ие. Бұл оның халықаралық жүк тасымалдауда маңызды көлік торабына айналуына мүмкіндік береді. Оның территориясы Ресей, Қытай, Орталық Азия мен Еуропа арасында байланыстыратын түйін болып табылады.

Негізгі көлік маршруттары: Қазақстан бірнеше халықаралық көлік дәліздерінің қиылысында орналасқан. Бұл елге Еуропа мен Азия арасындағы логистикалық маршруттардың тізбегінде маңызды рөл атқаруға мүмкіндік береді. Елдің географиялық орналасуы Транссібір көлік дәлізі, Жібек жолы және басқа да аймақтық көлік желілерінің дамуына ықпал етеді.

Экономикалық маңызы: Дүниежүзілік банк мәліметтері бойынша, Қазақстан өзіне ыңғайлы орналасуы арқасында халықаралық саудада маңызды рөл атқарады. Ел арқылы мұнай, газ, астық және өнеркәсіптік тауарларды тасымалдау үшін маңызды маршруттар 2.1-кестеде көрсетілген.

Қытай мен Ресеймен байланыстарды нығайту: Қазақстан Қытаймен «Жаңа Жібек жолы» жобасы арқылы, ал Ресеймен Транссібір магистралі мен басқа да теміржол желілері арқылы байланыс орнатқан. Бұл елге транзиттік тасымалдаудан экономикалық пайда алу мүмкіндігін береді және халықаралық логистикада рөлін нығайтуға көмектеседі [17].

2.1-кесте – Қазақстанның географиялық орналасуы және оның негізгі көлік дәліздері

Көлік дәлізі	Қатысушы елдер	Көлік түрі	Ескертпе
Транссібір көлік дәлізі	Ресей, Қазақстан, Қытай	Теміржол, автомобиль	Еуропа мен Азия арасындағы байланыс
Жібек жолы	Қазақстан, Қытай, Түркменстан, Иран, Түркия, Еуропа	Теміржол, автомобиль	Әлемдегі ең ірі сауда жолдарының бірі
Орталық-азиялық дәліз	Қазақстан, Қырғызстан, Өзбекстан, Түркменстан	Автомобиль, теміржол	Аймақтық сауданы дамыту
Жаңа Жібек жолы	Қытай, Қазақстан, Орталық Азия, Еуропа	Теміржол, теңіз	Қазіргі заманғы көлік желілерін қамтиды
<i>Ескерту</i> –автор [11] дереккөз негізінде құрастырылған			

Қазақстанның көлік инфрақұрылымы соңғы бірнеше жылда айтарлықтай өзгерістерге ұшырады, бұл бар инфрақұрылымды жаңартумен қатар жаңа объектілердің құрылысымен байланысты.

Теміржолдар: Қазақстан әлемдегі ең ұзын теміржол желілерінің біріне ие, оның ұзындығы 16 мың шақырымнан асады. Бұл Ресей, Қытай және Еуропа арасындағы транзиттік тасымалдаулар үшін маңызды элемент болып табылады. Қазақстан «Көлік дәлізі жүйесін» дамытып, бар теміржол жолдарын жаңарту және жаңа жолдар салу жұмыстарына белсене қатысуда. 2022 жылы Қазақстанды Қытаймен және Еуропамен байланыстыратын жаңа теміржол желісі пайдалануға берілді, бұл транзит уақытын қысқартуға көмектеседі.

Автомобиль жолдары: Қазақстан «Нұрлы Жол» бағдарламасы аясында өз автомобиль жолдарын жақсартуда. Бұл бастама 5 мың шақырымнан астам автомагистральдардың құрылысын және жаңартылуын қамтиды, бұл көлік логистикасын жақсартып, тауар тасымалдауды жылдамдатуға ықпал етеді [8].



2.1-сурет – Қазақстандағы жолдардың жағдайы

Ескерту – автор [8] дереккөз негізіне құрастырылған

Әуе көлігі: Қазақстан Алматы, Астана және Шымкент сияқты ірі әуежайларды белсенді түрде дамытып, халықаралық әуе тасымалдарына үлкен қолжетімділік қамтамасыз етеді.

Әуежайлар: Қазақстанда 24 негізгі әуежай жұмыс істейді, оның 17-сі халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген.

Инфрақұрылымды дамыту: "Нұрлы Жол" бағдарламасы аясында 2014-2019 жылдар аралығында еліміздің әуежайларында 6 ұшу-қону жолағы жаңғыртылды [28].

Теңіз порттары: Қазақстан Каспий теңізіне шыға отырып, Атырауда теңіз портын дамытып жатыр және халықаралық сауда ағындарын арттыру үшін жаңа порттардың құрылысын жоспарлауда.

Қазақстан Транссібір көлік дәлізі мен Жібек жолы сияқты халықаралық көлік дәліздерінің маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Бұл маршруттар

халықаралық сауданың көлемін арттыруға және Шығыс пен Батыс арасындағы байланысты қамтамасыз етуге көмектеседі.

Транссібір көлік дәлізі: Бұл Еуропа мен Азияны байланыстыратын ең маңызды теміржол маршруттарының бірі. Қазақстан осы дәліздің маңызды транзиттік торабы болып табылады. Қазақстан арқылы халықаралық тасымалдарды ұйымдастыру платформасы жаңа технологияларды енгізу және инфрақұрылымды жақсарту арқылы дамып келеді.

Жібек жолы: «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясында Қазақстан тарихи Жібек жолын қайта жандандыруда маңызды рөл атқарып, Қытайды Орталық Азия және Еуропа елдерімен байланыстырады. Қазақстанның бұл жобаға қатысуы тек географиялық жақындықпен ғана емес, сондай-ақ Ляньюньган – Алматы теміржол дәлізі сияқты ірі инфрақұрылымдық жобаларға қатысумен де байланысты.

2.2-кесте – Қазақстан халықаралық көлік дәліздерінің бөлігі ретінде

Көлік дәлізі	Сипаттамасы	Қазақстанның рөлі	Қатысушы елдер
Транссібір көлік дәлізі	Еуропа мен Азияны байланыстыратын теміржол маршруты	Қазақстан арқылы транзит	Ресей, Қазақстан, Қытай, Еуропа
Жібек жолы	Шығыс пен Батыс арасындағы сауда жолы	Негізгі транзиттік хаб	Қазақстан, Қытай, Түркменстан, Иран, Түркия, Еуропа
Евразиялық экономикалық дәліз	Көлік қолжетімділігін жақсартуға бағытталған көпмақсатты маршрут	Тауар тасымалдауда маңызды рөл	Қазақстан, Ресей, Қытай, Орталық Азия
<i>Ескерту – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған</i>			

Хоргос: Қазақстанның шығысында Қытаймен шекаралас жерде орналасқан, бұл елдегі ең ірі құрлықтық порт және логистикалық орталық. Хоргос – Қытай мен Еуропа арасындағы транзиттік тауарларды тасымалдауда маңызды рөл атқаратын теміржол және автомобиль терминалдары орналасқан орталық.

Алматы және Астана: Бұл қалалар инфрақұрылымды дамытуда маңызды рөл атқарады, түрлі көлік маршруттарын, оның ішінде әуе, теміржол және автомобиль желілерін біріктіреді. Алматы халықаралық жүк тасымалдау терминалдарын дамытуды жалғастыруда, ал Астана сандық технологиялар мен киберлогистиканы дамыту орталығына айналууда.

Стратегиялық жобалар: «Нұрлы Жол» бағдарламасы аясында жаңа көлік хабтарын дамыту және ел экономикасына инвестициялар тарту мақсатында жаңа көлік торабы жобалары жүзеге асырылууда [22].

2.3-кесте – Қазақстанның көлік хабтары

Хаб	Орналасқан жері	Көлік түрі	Көлік желісіндегі рөлі
Хоргос	Шығыс Қазақстан	Теміржол, автомобиль	Қытай мен Қазақстан арасындағы негізгі транзиттік хаб
Алматы	Оңтүстік-Шығыс Қазақстан	Әуе, автомобиль, теміржол	Оңтүстік және Орталық Азияны байланыстыратын логистикалық орталық
Астана	Орталық Қазақстан	Теміржол, автомобиль	Транзиттік тасымалдарға арналған әкімшілік және стратегиялық орталық
<i>Ескерту</i> – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған			

Қазақстандағы көлік хабтарын дамыту елдің Еуразиядағы логистикалық орталық ретінде стратегиялық дамуының маңызды бөлігі болып табылады. Хоргос, Алматы, Астана және басқа қалалар көлік торабы ретінде белсенді дамып келеді.

2.2 Қазақстанның көлік хабы ретінде экономикалық маңызы

Қазақстан Еуропа мен Азияның екі ірі экономикалық аймағының арасында стратегиялық тұрғыдан маңызды орналасқан, бұл оны халықаралық тасымалдардың негізгі транзиттік торабына айналдырады. Қазақстан арқылы Еуропаның Шығыс және Батыс бөлігін Қытаймен және Азияның басқа да елдерімен байланыстыратын негізгі көлік маршруттары өтеді [28].

Экономикалық маңызы: Қазақстан өзінің географиялық орналасуы арқасында халықаралық логистикада маңызды рөл атқарады, бұл тауарларды тасымалдау уақытын және шығындарын азайтуға мүмкіндік береді. 2022 жылы Қазақстан маңызды транзиттік хабқа айналып, тауар тасымалдауды 50 миллиард АҚШ долларынан астам көлемде қамтамасыз етті, бұл елдің сыртқы саудасының шамамен 25%-ын құрады (Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің мәліметтері бойынша) 2.4 кесте бойынша.

Дүниежүзілік банкінің 2023 жылғы баяндамасына сәйкес, Қазақстанның көлік инфрақұрылымы мен хабтарды дамыту тасымалдау шығындарын айтарлықтай азайтуға және ел арқылы транзит көлемін арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстан теміржол желісін дамыту, жолдарды жақсарту және әуе тасымалдарын дамыту жұмыстарын белсенді жүргізуде, бұл оның көлік хабы ретінде экономикалық жағдайын айтарлықтай жақсартады [20].

2.4-кесте – Қазақстан арқылы өтетін негізгі транзиттік маршруттар

Көлік маршруты	Қатысушы елдер	Көлік түрі	Пікір
Транссібір коридоры	Қазақстан, Ресей, Қытай	Теміржол, автомобиль	Еуропа мен Азияның байланысы
Жаңа Жібек жолы	Қазақстан, Қытай, Еуропа	Теміржол, теңіз	Әлемдегі ең ірі сауда жолдарының бірі
Орталық Азия коридоры	Қазақстан, Өзбекстан, Қырғызстан	Автомобиль, теміржол	Аймақтық сауданы дамыту
Азия-Тынық мұхит маршруты	Қазақстан, Қытай, Түрікменстан	Теміржол, әуе	Азия мен Еуропаға тауар тасымалдау
<i>Ескерту</i> – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған			

Қазақстанның көлік инфрақұрылымы көршілес елдермен экономикалық байланыстарды нығайтуға ықпал етеді, соның ішінде Ресей, Қытай, Өзбекстан және Орталық Азияның басқа елдері. Қазақстан көршілерімен көлік байланыстарын белсенді түрде дамытуда, бұл сауданы кеңейту және транзит көлемін арттыру үшін жаңа мүмкіндіктер ашуда [4].

Қытаймен ынтымақтастық: «Жаңа Жібек жолы» жобасы Қазақстан мен Қытай арасындағы экономикалық байланыстарды айтарлықтай күшейтеді. Қазақстан Экономика министрлігінің мәліметтеріне сәйкес, 2023 жылы Қытайдың Қазақстанға салған инвестициялары 22 миллиард АҚШ долларына жетті 2.5 кесте бойынша [15]. Қазақстан арқылы теміржол және автомобиль тасымалының дамуы Қытай мен Еуропа арасындағы тауарларды, соның ішінде электроника, тұрмыстық техника және өнеркәсіптік тауарларды тасымалдауды айтарлықтай жылдамдатады.

Ресеймен ынтымақтастық: Қазақстан мен Ресей арасындағы негізгі транзиттік маршруттар, соның ішінде Транссібір магистралі, Қазақстан арқылы Еуропаны Шығыс Азиямен байланыстырады. Қазақстан мен Ресей теміржолдарды жаңарту және логистикалық қызметтерді жақсарту жұмыстарын белсенді жүргізуде, бұл екіжақты тауар айналымының өсуіне ықпал етеді. 2022 жылы Қазақстан мен Ресей арасындағы тауар айналымы 24,6 миллиард АҚШ долларын құрады [15].

2.5-кесте – Қазақстанның көршілес елдермен саудасы (2023 жылғы мәліметтер бойынша)

Елдер	Тауар айналымы (млрд АҚШ доллары)	Жалпы сауда көлеміндегі үлесі (%)
Қытай	22,0	15,8
Ресей	24,6	17,6
Өзбекстан	4,5	3,3
Түрікменстан	1,2	0,9
<i>Ескерту</i> – автор [8] дереккөз негізіне құрастырылған		

Қазақстан жаһандық көлік ағындарында маңызды рөл атқарып, Азия мен Еуропа арасындағы тауар транзитін тиімді қамтамасыз етеді. Сауданың жаһандануы және халықаралық логистикалық жүйелердің дамуы Қазақстанның көлік хабы ретіндегі маңыздылығын арттыруға әкелді.



2.2-сурет – Қазақстанның көршілес елдермен саудасы
Ескерту –автор [8] дереккөз негізіне құрастырылған

Тауар транзиті: Қазақстан әлемдік көлік ағындарында белсенді қатыса отырып, мұнай, газ, астық, сондай-ақ машина жасау және электроника тауарларын тасымалдау үшін ыңғайлы маршруттар ұсынады. 2023 жылы Қазақстан арқылы 15 миллион тонна мұнай тасымалданып, бұл СНГ аумағындағы мұнай транзитінің 13%-ын құрады. Сонымен қатар, Қазақстан контейнерлік тасымалдауға да маңызды қатысушы болды, ал контейнерлік тасымалдау 2022 жылы өткен жылмен салыстырғанда 30%-ға өсті 2.2 суретке сәйкес.

Халықаралық жобалардағы рөлі: Қазақстан «Бір белдеу, бір жол» сияқты жаһандық бастамалар аясында маңызды рөл атқарып, Қытай мен Еуропа арасындағы тұрақты көлік коридорларын қамтамасыз етуде. Қазақстанның халықаралық логистикаға интеграциялану стратегиясы контейнерлік тасымалдау инфрақұрылымын дамытуға, мультимодальды терминалдарды жақсартуға және халықаралық теңіз және әуе тасымалдаушыларымен ынтымақтастықты кеңейтуге бағытталған.

2.6-кесте – соңғы 5 жылда Қазақстан арқылы халықаралық транзиттік дәліздер бойынша жүктерді тасымалдау туралы мәліметтер

Жыл	Қазақстан арқылы жүк тасымалының көлемі (млн тонна)	Транскаспий халықаралық көлік дәлізі (ТХКД)	Контейнерлік тасымалдар (мың ДФЭ)	Қазақстан — Қытай транзиттік тасымалдары (млн тонна)
2020	18,5	Мәліметтер жоқ	241,5	21,3
2021	19,6	0,9 млн тонна (10 ай бойынша деректер)	300	22,5
2022	21,5	1,1 млн тонна (10 ай бойынша деректер)	340	23,7
2023	22,5	1,6 млн тонна (7 ай бойынша деректер)	351,6	23,9
2024	Болжам – 25,0 – 30,0	Болжам – 2 млн тонна (жыл бойы)	Болжам – 380 – 400	Болжам – 24,5 – 25,0
<i>Ескерту</i> – автор [8] дереккөз негізіне құрастырылған				

Қазақстан арқылы жүк тасымалының көлемі – барлық түрдегі жүк тасымалдарының жалпы көлемі, транзит және экспортты қоса алғанда.

Транскаспий халықаралық көлік дәлізі (ТХКД) – бұл дәліз арқылы өтетін тасымалдар, Қытай мен Еуропа арасындағы негізгі көлік ағындарын қамтиды.

Контейнерлік тасымалдар – Қазақстан арқылы тасымалданатын контейнерлер саны, 20 футтық эквивалентті бірліктер (ДФЭ) түрінде көрсетілген.

Қазақстан – Қытай транзиттік тасымалдары – Қазақстан мен Қытай арасындағы теміржол жүк тасымалдарының көлемі.

Кестеден көріп отырғанымыздай, Қазақстан арқылы жүк тасымалдарының көлемі тұрақты өсімді көрсетеді, әсіресе соңғы екі жылда, әсіресе ТХКД және контейнерлік тасымалдар бойынша айтарлықтай ұлғаю байқалады.

Қазақстан үшін халықаралық көлік дәліздерін талдау бірнеше халықаралық көлік дәліздерінің кілті болып табылады.

Транссібір магистралі (Солтүстік-Шығыс-Батыс)

– Сипаттамасы: Транссібір темір жолы – Еуропаны Қиыр Шығыспен байланыстыратын маңызды теміржол жолы. Бұл бағыт Қазақстан арқылы Ресей шекарасынан бастап елдің шығыс бөлігіне дейін өтеді. Ол негізгі еуропалық және азиялық порттарды байланыстырады.

– Маңыздылығы: бұл маршрут Қытай, Еуропа және Ресей арасындағы тауарларды тасымалдау үшін қолданылады. Осы жол бойында орналасқан Қазақстан Еуропаға немесе Азияға келетін жүктер үшін маңызды транзиттік торапқа айналуы мүмкін. Осы маршруттың жанында хаб құру жылдам әрі арзан жеткізуді қамтамасыз етеді.

Жібек жолы (Оңтүстік-Солтүстік)

– Сипаттамасы: қазіргі заманғы "Жібек жолы" - бұл Қытайды Орталық Азия, соның ішінде Қазақстан арқылы Еуропамен байланыстыратын жолдар мен теміржолдар желісі. Бұл халықаралық сауда үшін маңызды жол, әсіресе Қытай үшін бұл бағытты тауарларды экспорттау үшін белсенді қолданады.

– Маңыздылығы: Қазақстан Жібек жолының негізгі буыны болып табылады. Ол Қытайды Орталық Азиямен және одан әрі Еуропамен байланыстырады. Егер хаб осы дәліз бойымен орналастырылса, Қытайдан келетін және кері бағыттағы Тауарлар үшін тиімді логистиканы ұйымдастыруға болады, бұл халықаралық тасымалдау ағынын арттырады.

Еуропа-Азия дәліздері (Транскаспий бағыты)

– Сипаттамасы: Транскаспий дәлізі-Шығыс Еуропаны, Кавказды және Орталық Азияны, соның ішінде Қазақстанды Қытаймен байланыстыратын тағы бір маңызды жол. Бұл бағыт Суэц каналы арқылы тауарларды жеткізу уақытын қысқартуға балама ретінде дамып келеді.

– Маңыздылығы: осы маршруттардың түйіскен жерінде орналасқан Қазақстан Еуропадан Қытайға және керісінше жүктерді тиеу пункті ретінде шешуші рөл атқара алады. Қазақстанда осы бағытта хаб құру тасымалдауға кететін уақыт пен шығындарды азайтуға, сондай-ақ тауарлардың қосымша ағынын тартуға мүмкіндік береді.

Астанадағы көлік хабын интеграциялау үшін негіз ретінде Транскаспий халықаралық көлік бағдары (ТХКБ), сондай-ақ "Орта дәліз" атауымен белгілі бағыт таңдалды. Бұл маршрут Қытай – Қазақстан – Каспий теңізі – Әзербайжан – Грузия – Түркия – Еуропа бағыты бойынша өтеді және Ресей арқылы өтетін солтүстік бағытына тиімді балама ретінде қарастырылады. Соңғы жылдары жаһандық логистикалық құрылымның өзгеруі мен геосаяси ахуалдың аясында бұл бағыттың маңызы айтарлықтай артты [2][6].

Бұл дәліздің хаб құрылысы үшін таңдалуы бірқатар объективті артықшылықтарға негізделген:

Тасымал көлемінің өсуі. Trans-Caspian International Transport Route Association мәліметтеріне сәйкес, ТХКБ арқылы контейнерлік тасымал көлемі 2021 жылы 380 мың TEU-ден 2023 жылы 800 мың TEU-ге дейін артқан, бұл екі жылда 110%-дан астам өсімді көрсетеді. Бұл көрсеткіш халықаралық жүк жөнелтушілер тарапынан сұраныстың артып, бағыттың тұрақты дамып жатқанын дәлелдейді [10].

Жеткізу уақытының қысқаруы. ТХКБ бойынша Қытайдан Еуропаға дейінгі транзиттік уақыт орта есеппен 12–15 күнді құрайды, ал дәстүрлі теңіз жолдары 35–40 күнге дейін созылады. Бұл маршрутты жедел әрі жоғары табысты жүктер үшін тартымды етеді.

Өңір елдерінің басым қолдауы. Бағыт ресми мәртебеге ие болып, оған қатысушы елдердің, соның ішінде Қазақстанның үкіметі тарапынан басымдық берілген. Бұл инфрақұрылымды жедел жаңғырту, кеден рәсімдерін жеңілдету және цифрлық шешімдерді енгізу арқылы көрініс табуда[12].

Қазақстанның негізгі рөлі. Қазақстандық учаске маршруттың орталық буыны болып табылады. Ол Астана, Алматы, Ақтау және Ақтөбе сияқты ірі логистикалық тораптар арқылы өтеді. Бұл Қазақстанды Еуразия кеңістігіндегі маңызды транзиттік хабқа айналдырады.

Осы тұрғыдан алғанда, Астананы мультимодальды көлік хабын салу орны ретінде таңдау – толық негізделген шешім. Қала көлік ағындарының орталығында орналасқан, дамыған инфрақұрылымға ие және "Бір белдеу – бір жол" бастамасы мен "Батыс Еуропа – Батыс Қытай" халықаралық дәлізі секілді жаһандық жобаларға белсенді қатысуда. Бұған қоса, Астанада 500 км радиуста Қазақстан аумағындағы жүк және жолаушы тасымалының 40%-дан астамы шоғырланған, бұл оның логистикалық әлеуетін одан әрі арттыра түседі.

Осылайша, Астанадағы көлік хабын ТХКБ құрылымына біріктіру транзиттік ағындарды тиімді өңдеуді қамтамасыз етіп қана қоймай, Қазақстанның Азия мен Еуропа арасындағы негізгі логистикалық буын ретіндегі рөлін күшейтеді, әрі жаһандық сауда мен көлік басымдықтарындағы өзгерістерге икемді түрде жауап беруге мүмкіндік береді [13].

2.3 Астана қаласындағы көлік хабын орналастыру үшін дәлізді таңдау негіздемесі

Астана қаласы Еуразия орталығында орналасқан, бұл оны Трансқазақстандық дәліз арқылы өтетін көлік үшін маңызды түйінге айналдырады. Бұл маршрут Қытай мен Еуропаны байланыстырып, Қазақстан, Ресей және Орталық Азияның басқа елдері арқылы өтеді. Қала географиялық орналасуы ескеріле отырып, Астанадағы хаб екі бағытта да транзиттік жүктарды тасымалдау үшін маңызды логистикалық түйін бола алады.

Трансқазақстандық дәліз теміржол және автокөлік маршруттарын қамтиды, бұл түрлі көлік түрлерін тиімді біріктіруге мүмкіндік береді (интермодальды тасымалдар). Астана Ресей мен Қытайдың ірі сауда және өнеркәсіп орталықтарымен, сондай-ақ Еуропадағы және Шығыс Азиядағы негізгі теңіз порттарымен жақсы теміржол байланыстарына ие. Бұл хабқа екі бағытта да тиімді жұмыс істеуге мүмкіндік береді, кідірістерді азайтып, халықаралық тасымал мүмкіндіктерін кеңейтеді [9].

Қытай Қазақстанның ең ірі сауда серіктесі болып табылады және «Бір белдеу, бір жол» (Belt and Road Initiative) бастамасын белсенді түрде дамытуда, бұл Қазақстанның Еуропаға және кері бағытта тасымалдар үшін транзиттік хаб ретіндегі рөлін нығайтады. Осы дәліз арқылы контейнерлік пойыздар белсенді түрде жүреді, олар тауарларды Еуропаға жеткізеді, және осындай маршруттар жүк ағынының айтарлықтай өсуін көрсетеді. Бұл Астанадағы хаб үшін Қазақстанның ішкі қажеттіліктерінен басқа, ұзақ қашықтықтарға халықаралық тасымалдарды қамтамасыз ету мүмкіндігін ашады.

Соңғы жылдары Қазақстан көлік инфрақұрылымын белсенді түрде жаңғыртуда. Мысалы, Ақтау порты дамып, теміржол және автокөлік жолдары

жақсартылды. Астанадағы хаб үшін бұл жаңғыртылған логистикалық маршруттарға қосылу перспективасын, ішкі логистиканы жақсартуды және жүктердің жоғары өткізу қабілеттілігін қамтамасыз етуді білдіреді [9].

Қазақстан Еуразиялық экономикалық одаққа (ЕАЭО) мүше, бұл трансшекаралық сауда үшін, мысалы, қатысушы елдер үшін баж салығын, салықтар мен тарифтерді төмендету сияқты тиімді жағдайлар жасауға мүмкіндік береді. Бұл халықаралық тасымалдардың дамуына пайдалы және Астана арқылы қосымша жүктерді тартуға әсер етуі мүмкін [10].

Трансқазақстандық дәліз «Жаңа Жібек жолы» логистикалық желісінің маңызды бөлігі болып табылады және Қытайдан Еуропаға және кері бағытта тауарларды жылдам әрі тиімді тасымалдауды ұйымдастыруға мүмкіндік береді. Қала географиялық орналасуы мен дамыған инфрақұрылымы арқасында хаб тек Қазақстандық емес, Еуропа мен Қытайға тауар жеткізудің оңтайлы маршруттарын іздеген халықаралық компаниялар үшін де орталық түйінге айнала алады. Астанадағы хаб халықаралық логистикада өсіп келе жатқан тенденциялардың бірі болып табылатын мультимодальды тасымалдарды тиімді пайдалана отырып жұмыс істейді. Теміржол, автокөлік және су көлігін қосу түрлі типтегі жүктерді өңдеуге көп мүмкіндіктер ашады.

Осылайша, Трансқазақстандық дәліз – Астанада көлік хабын құру үшін ең стратегиялық тиімді және перспективалы таңдау болып табылады, себебі ол дамып келе жатқан ірі халықаралық сауда жолының бөлігі болуға мүмкіндік береді, бұл Қытай мен Еуропаның ең үлкен нарықтарына қол жеткізуге жол ашады. Бұл дәліз теміржол және автокөлік тасымалдарын тиімді пайдалануға мүмкіндік береді. Қазақстан үкіметінің инфрақұрылымдық жобаларға қолдауы арқасында хаб өзінің операциялық тиімділігін және пайдасын айтарлықтай арттыра алады [7].

Қазақстанның географиялық жағдайы оның көлік инфрақұрылымын дамыту үшін, әсіресе, елдің негізгі халықаралық маршруттардың қиылысында тұрғанын ескере отырып, аса маңызды болып табылады. Елдің логистикасында маңызды рөл атқаратын негізгі дәліздерге Транссібір магистралі, Жібек жолы және Транскаспий дәлізі жатады. Осыған байланысты Астана қаласы жаңа көлік хабын құру үшін тамаша орынға айналуға.

Астана Қазақстанның орталығында орналасқан, бұл оны тауарларды ішкі және халықаралық маршруттар бойынша тасымалдау үшін ыңғайлы ауыстырып тиеу пунктіне айналдырады. Қала жақсы логистикалық байланыстарға ие, өйткені ол ең маңызды көлік артерияларымен, соның ішінде заманауи теміржол және автомобиль жолдарымен байланысты, бұл негізгі халықаралық дәліздерге оңай қол жеткізуге мүмкіндік береді. Соңғы жылдары Астана өзінің инфрақұрылымын белсенді дамытуда: мұнда жаңа автожолдар мен теміржол желілері салынуда, ал үлкен халықаралық әуежай мультимодальды тасымалдауға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, Үкімет тарапынан экономикалық және саяси қолдау Астанада логистиканы дамытуда маңызды рөл атқарады. Салықтық жеңілдіктер және инфрақұрылымдық жобаларға мемлекеттік субсидиялар сияқты әртүрлі

инвестициялық ынталандырулармен қала жаңа бизнес бастамаларын тартып, өзінің логистикалық жүйесін дамытуда. Астана мемлекеттік шешімдердің орталығы бола отырып, халықаралық ынтымақтастық үшін бірегей жағдайлар жасайды [18].

Алматы Қазақстанның экономикалық орталығы болып табылатынына және қытай нарығына тікелей қол жеткізе алатынына қарамастан, бұл қала оның шекара маңындағы сауда жолдарына тәуелділігімен байланысты белгілі бір тәуекелдерге тап болады. Саяси немесе экономикалық ахуал өзгерген жағдайда Алматы осы бағыттардың жабылуына немесе бұғатталуына байланысты зардап шегуі мүмкін. Одан айырмашылығы, Астана құрылыс тығыздығының төмендігімен және жер мен жұмыс күшіне жұмсалатын шығындардың төмендігімен ерекшеленеді, бұл оны жаңа инвестициялар мен логистикалық инфрақұрылымды дамыту үшін одан да тартымды етеді.

Осылайша, Астананың орталық орналасуын, кең инфрақұрылымды, үкіметтік қолдауды және түрлі нарықтарға қызмет көрсетудегі икемділікті ескере отырып, бұл қала Қазақстанда жаңа көлік хабын құру үшін ең қолайлы орын болып табылады деген қорытынды жасауға болады. Астана елімізде көлік логистикасының табысты жұмыс істеуі мен дамуы үшін барлық қажетті жағдайларға ие [19].

3 АСТАНА ҚАЛАСЫНДАҒЫ КӨЛІК ХАБЫН ДАМУ: МӘСЕЛЕЛЕР, МҮМКІНДІКТЕР ЖӘНЕ СТРАТЕГИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕМЕ

3.1 Астана қаласының көлік дәліздері мен инфрақұрылымының дамуындағы мәселелер мен шектеуші факторлар

Қазақстанның стратегиялық тұрғыдан маңызды орналасуы, елдің көлік дәліздерін дамытуға байланысты көптеген мәселелермен және шектеуші факторлармен бетпе-бет келеді. Инфрақұрылым, логистика және сыртқы тәуекелдермен байланысты мәселелер көлік хабының тиімді жұмыс істеуіне кедергі келтіретін негізгі тосқауыл болып табылады.

Инфрақұрылымдық мәселелер:

Негізгі мәселе – көлік инфрақұрылымының ескіргені, ол әрдайым тауарларды тасымалдау қазіргі талаптарына сәйкес келмейді. Мысалы, теміржол желілері мен автомобиль жолдарының көпшілігі модернизациялауды және жақсартуды қажет етеді, бұл тиімді әрі жылдам жүк тасымалдауды қамтамасыз ету үшін маңызды. Айта кету керек, Қазақстандағы көлік инфрақұрылымының көп бөлігі кеңес заманында салынған және уақытылы жаңартылмаған 3.1 кестеде сипатталғандай.

Дүниежүзілік банктің (2023) есебіне сәйкес, Қазақстандағы автожолдар мен теміржолдардың көпшілігі қазіргі заманғы стандарттарға сәйкес келмейді, бұл тұрақты және қауіпсіз транзитті қамтамасыз етуге қиындықтар туғызады. Мысалы, теміржолдарды модернизациялау бойынша белсенді шараларға қарамастан, желі халықаралық транзиттік маршруттар аясында тиімді жұмыс істеу үшін жоғары жылдамдықты және жоғары өнімді учаскелерге мұқтаж [23].

Логистикалық мәселелер:

Басты мәселе – логистикалық инфрақұрылымның жеткіліксіз дамуы. Қазақстан заманауи қойма және мультимодальды жабдықтардың көптігін қажет етеді, бұл транзиттік ағындарды тиімді өңдеуге мүмкіндік береді. Елде қоймалық кешендер мен өңдеуші қуаттардың тапшылығы, бұл тауарларды тасымалдаудың жалпы тиімділігін төмендетеді.

Сонымен қатар, Қазақстан логистикасы халықаралық жеткізу тізбектеріне әлі күнге дейін жақсы интеграцияланбаған. Бұл тұрғыда заманауи логистикалық орталықтарды және мультимодальды терминалдарды дамыту маңызды қадам болып табылады, олар көрші елдермен және халықаралық көлік жүйелерімен тығыз интеграцияны қамтамасыз ете алады [25].

Саяси және экономикалық тәуекелдер:

Ауғанстан мен Таяу Шығыстағы кейбір көрші елдердегі саяси тұрақсыздық көлік дәліздерінің дамуына да әсер етеді. Геосаяси және экономикалық тұрақсыздықтармен байланысты тәуекелдер халықаралық инвесторлар үшін белгісіздік туғызып, жеткізілімдердің үзілуіне және транзит құнының көтерілуіне алып келуі мүмкін.

Мұнай мен басқа табиғи ресурстардың бағасы сияқты экономикалық тәуекелдер Қазақстан арқылы транзит көлемдеріне әсер етуі мүмкін. Ел өзінің

экономикалық байланыстарын белсенді түрде әртараптандырғанымен, табиғи ресурстарға тәуелділік көлік маршруттарының дамуын шектейтін маңызды фактор болып қалады [27].

3.1-кесте – Қазақстанның көлік дәліздерінің дамуына кедергі келтіретін негізгі мәселелер

Мәселе	Сипаттама
Ескірген инфрақұрылым	Теміржолдар мен автожолдарды модернизациялау үшін көп инвестиция қажет.
Логистикалық инфрақұрылым	Заманауи қоймалық кешендер мен мультимодальды терминалдардың тапшылығы.
Саяси тұрақсыздық	Көрші елдермен геосаяси тәуекелдер белгісіздік туғызады.
Экономикалық тұрақсыздық	Табиғи ресурстарға тәуелділік, мұнай мен басқа да тауарлардың бағасы өзгеруі мүмкін.
<i>Ескерту</i> – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған	

Астана Қазақстанның маңызды көлік торабы бола отырып, дамыған теміржол, автомобиль және әуе инфрақұрылымына ие. Дегенмен, халықаралық тасымалдарды тиімді қамтамасыз ету үшін бірқатар мәселелерді кешенді шешу қажет. Теміржол көлігі қаланы еліміздің басқа аймақтарымен, сондай-ақ Ресеймен және Орталық Азия елдерімен байланыстыруда маңызды рөл атқарады. Қалада Нұр-Сұлтан-1 және Нұрлы Жол сияқты ірі теміржол станциялары орналасқан, олар халықаралық бағыттармен байланысты қамтамасыз етеді. Дегенмен, халықаралық тасымалдар көлемін арттыру үшін теміржол инфрақұрылымын жаңғырту қажет, бұл жолдар мен өткелдердің сапасын жақсартуды, өткізу қабілетін оңтайландыруды және тасымалдардың жылдамдығын арттыруды қамтиды.

Автомобиль көлігі Астанадағы логистика үшін де маңызды. Қала Алматы мен Қарағанды сияқты негізгі автожолдармен байланысты, бұл ішкі және халықаралық тасымалдарды тиімді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Дегенмен, жолдардағы көлік жүктемесінің артуы байқалады, әсіресе пиков кезеңдерде, бұл жол желісін кеңейтуді және жол жамылғысын жақсарту жұмыстарын жүргізуді қажет етеді. Кейбір учаскелердің артық жүктелуі қозғалысты қиындатады, бұл көлік инфрақұрылымының тұрақты жұмыс істеуіне маңызды кедергі болып табылады.

Астана халықаралық Нұрсұлтан Назарбаев әуежайына да ие, ол 2017 жылы жаңғыртудан кейін халықаралық стандарттарға сай болып, ірі әуе кемелерін қабылдауға қабілетті. Әуежайдың дамып келе жатқан жүк инфрақұрылымы әуе тасымалдары үшін логистиканы жақсартуға ықпал етеді. Дегенмен, жүк және жолаушы ағындарының артуы терминалдардың өткізу қабілетімен байланысты мәселелер туындатуы мүмкін, бұл инфрақұрылымға қосымша инвестициялар тартуды талап етеді. Жүк қуаттылықтарын кеңейту халықаралық тасымалдардың өсуін қолдау үшін өзекті болып отыр, себебі қазіргі деңгейлер әлі де өзінің шегіне жеткен жоқ.

Астананың логистикалық инфрақұрылымы әртүрлі қойма және терминал кешендерінен тұрады. Олардың болуына қарамастан, қазіргі нысандардың қуаттылығы халықаралық тасымалдар жағдайында тауар ағынының өсіп келе жатқан көлемін қамтамасыз ету үшін жеткіліксіз болуы мүмкін. Дегенмен, соңғы жылдары жаңа логистикалық орталықтар мен қоймалардың белсенді құрылысы байқалуда, бұл тауарларды сақтау және тарату үшін қажетті инфрақұрылымды жасайды. Астананың стратегиялық орналасуы оны транзиттік және ішкі тасымалдар үшін ыңғайлы пункт етеді, бірақ қойма орындарының шектеулі өткізу қабілеті және мультимодальды терминалдар қажеттілігі маңызды мәселелер болып табылады. Мұндай терминалдардың дамуы автомобиль, теміржол және авиациялық көлік арасындағы өзара әрекеттесуді жақсарту үшін өте қажет.

Қаладағы қоймалық инфрақұрылым дамуды жалғастыруда, алайда халықаралық хабтың толыққанды жұмыс істеуі үшін заманауи қойма орындарының көп көлемі және сапа стандарттарының жоғарылатылуы қажет. Қоймалық жылжымайтын мүлік нарығының өсуі бизнесті жүргізу үшін қолайлы жағдайлар жасаса да, кейбір тауар түрлерін, мысалы, тез бұзылатын немесе қауіпті жүктерді сақтау үшін мамандандырылған қоймалардың жетіспеушілігі байқалады. Халықаралық тасымалдарды жоғары талаптармен қамтамасыз ете алатын ірі қойма кешендерінің тапшылығы да Астананың логистикалық жүйесінің әрі қарай дамуында қиындықтар тудыруы мүмкін.

Осылайша, Астананың көлік және логистикалық инфрақұрылымының тиімділігін арттыру үшін барлық негізгі көлік тораптарын жаңғырту мен кеңейтуге инвестициялар салу қажет, бұл қаланың аймақтағы маңызды логистикалық хаб ретіндегі әлеуетін жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

3.2 Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғыртудағы перспективалар мен мемлекеттік бағдарламасы

Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғырту - елдің жаһандық көлік хабы ретінде дамуындағы маңызды басымдық болып табылады. Соңғы жылдары Қазақстан көлік дәліздерін дамытуға белсенді түрде инвестиция салып, инфрақұрылымдық проблемаларды жеңуге тырысады.

Теміржол желісін дамыту:

Жаңғыртудың негізгі бағыттарының бірі – теміржол желісін жақсарту. «Теміржол көлігі – 2030» бағдарламасы аясында Қазақстан теміржолдардың өткізу қабілетін едәуір арттырып, қызмет көрсету сапасын жақсартуды жоспарлап отыр. 2023 жылы Транссібір дәлізінің учаскелерін жаңғырту басталды, бұл Қытай мен Еуропа арасындағы транзит көлемдерін арттыруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, жаңа жоғары жылдамдықты маршруттар салынатын болады, ал бұрыннан бар желілер тиімділігін арттыру үшін жаңартылатын болады.

Автожол инфрақұрылымы:

Қазақстан автожолдарды жақсарту бойынша да белсенді жұмыс істеуде. Ірі жобалардың бірі – «Трансазиялық магистраль» құрылысы, ол Қазақстанды Қытай, Ресей және Орталық Азиямен байланыстырады. Бұл жол тауарларды жылдам әрі қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етеді және логистикалық шығындарды төмендетеді.

Мультимодальды терминалдарды дамыту:

Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғыртуда маңызды элементтердің бірі – түрлі көлік түрлерін біріктіретін мультимодальды терминалдардың құрылысы. Мысалы, Қытай мен Қазақстан арасындағы транзиттік ағындарды интеграциялап, логистиканы жақсартатын халықаралық логистикалық хаб «Хоргос – Шығыс қақпасы» жобасы осындай бастамалардың бірі болып табылады.

Авиациялық инфрақұрылымға инвестициялар:

Халықаралық тасымалдардың өсуін ескере отырып, Қазақстан авиация саласында да жұмысын күшейтуде. Алматыдағы жаңа халықаралық әуежайының құрылысы, сондай-ақ қолданыстағы терминалдарды жаңарту, авиациялық көлік саласын дамыту бойынша мемлекеттік бағдарламаның бір бөлігі болып табылады 3.2-кестеде көрсетілгендей.

3.2-кесте – Қазақстанның көлік инфрақұрылымын жаңғырту

Жоба	Сипаттама	Күтілетін нәтижелер
Теміржолдарды жаңғырту	Жоғары жылдамдықты маршруттар салу және өткізу қабілетін арттыру	Транзит көлемін ұлғайту және тасымалдау сапасын жақсарту
Трансазиялық магистраль	Қазақстанды Қытай мен Ресеймен байланыстыратын автожол құрылысы	Тауарларды тасымалдауды жылдамдату және арзандату
Халықаралық логистикалық хаб «Хоргос - Шығыс қақпасы»	Мультимодальды терминалдардың құрылысы	Логистиканы тиімдірек ету және транзит шарттарын жақсарту
Авиациялық инфрақұрылымды дамыту	Жаңа әуежайлар мен терминалдарды салу және жаңарту	Жолаушылар ағынын және жүк тасымалдауды арттыру
<i>Ескерту</i> – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған		

Қазақстанда көлік инфрақұрылымын жаңғырту және дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарлама елдің логистикалық және көлік инфрақұрылымын жақсартуға бағытталған жобаларды белсенді түрде қолдайды, бұл әсіресе ел астанасы, Астана үшін өте маңызды. Бұл бағытқа соңғы жылдары айтарлықтай инвестициялар тартылып, нәтижесінде бұл салада елеулі жақсартулар байқалуда. Мемлекеттік қолдау, логистикалық компанияларға арналған инвестициялар мен салықтық жеңілдіктер арқылы көрініс табады, бұл саланың өсуі мен дамуы үшін тұрақты жағдайларды қалыптастырады. Мұндай бастамалар көлік секторын дамытуға ынталандырып, нарыққа жаңа қатысушыларды тартуға ықпал етеді.

Дегенмен, Астанадағы көлік хабының тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін шешуді қажет ететін бірқатар мәселелер бар. Ең алдымен, бұл көлік түрлерінің арасында координацияны одан әрі жақсарту қажеттілігі. Шынымен тиімді логистикалық хаб құру үшін теміржол, автомобиль және әуе көлігі арасындағы интеграцияны дамыту қажет, бұл тасымал уақытын қысқартуға және шығындарды азайтуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, ірі инфрақұрылымдық жобалар ұзақ мерзімді инвестицияларды талап етеді, және жұмыстар басталғанымен, олардың аяқталуы үшін қосымша ресурстар мен уақыт қажет, бұл өз кезегінде амбициялық жоспарлардың іске асырылуын баяулатуы мүмкін.

Астананың инфрақұрылымын көлік хабын құру тұрғысынан бағалағанда, жалпы ол перспективалы болып көрінеді, бірақ бірнеше негізгі салаларда жаңғырту мен жақсартуды талап етеді. Теміржол және автомобиль желілері жұмыс істеп тұрса да, олар көлік тасымалдарының көлемінің өсуіне бейімделу үшін өткізу қабілетін арттыруды қажет етеді. Қойма қуаттары мен мультимодальды терминалдар жетілдіруді қажет етеді, өйткені халықаралық жүк тасымалдары мен сақтауға деген сұраныс артып келеді. Әуежай халықаралық стандарттарға сай болса да, жүк өңдеу қуаттарын кеңейту қажет, бұл логистикалық хабтың толыққанды жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін маңызды.

Осылайша, Астананың жалпы инфрақұрылымын бағалай отырып, оның жоғары әлеуеті бар екенін айтуға болады, бірақ сонымен қатар негізгі салаларды жаңғырту мен кеңейтуді қажет ететін бағыттар бар. Мен кәсіби маман ретінде, халықаралық көлік дәліздері контекстінде көлік хабын құру қажеттілігін анықтау үшін сұраныс пен ұсыныстың жан-жақты талдауын жүргізудің маңыздылығын атап өтемін. Бұл талдау хаб жобасының Қазақстан астанасында пайдасы мен негізділігін, сондай-ақ оның экономика мен аймақтың дамуына әсерін түсінуге көмектесетін бірнеше маңызды факторларды ескеруі керек.

Соңғы жылдары Қазақстан көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған инвестициялық жобаларды белсенді түрде жүзеге асырып келеді, бұл жобалар логистика мен көлік маршруттарын жақсартуға бағытталған. Бұл жобаларға мемлекеттік және жеке инвесторлар қолдау көрсетеді.

Мемлекеттік қолдау:

Мемлекеттік қолдау жеке компанияларға көлік инфрақұрылымын дамытуға салық жеңілдіктері мен субсидиялар ұсынумен тұрады. «Индустриалды-инновациялық даму» бағдарламасы және басқа мемлекеттік бастамалар тиімді әрі бәсекеге қабілетті көлік жүйесін құруға бағытталған.

Жеке инвестициялар:

Жеке сектор да көлік дәліздерін дамытуға белсенді түрде инвестиция салады. Мысалы, «Транстелеком» және «ҚазТрансОйл» сияқты ірі компаниялар инфрақұрылымдық жобаларды жаңғырту мен жаңа объектілерді салу бойынша жұмыстар жүргізуде. Сонымен қатар, Қазақстан нарығы халықаралық инвесторлар үшін тартымды болуда, Қытай мен Ресей сияқты шетелдік компаниялар көлік дәліздерін және логистикалық хабтарды салуға белсенді түрде қатысуда.

Мемлекеттік бағдарламалар мен халықаралық серіктестік:

Қазақстан сондай-ақ «Бір белдеу, бір жол» сияқты халықаралық бастамаларға белсене қатысуда, бұл халықаралық инвестицияларды тарту мүмкіндіктерін кеңейтеді. Осы бағдарламаның аясында Қазақстан инфрақұрылымды жаңғырту және жаңа транзиттік маршруттарды дамыту бойынша елеулі инвестициялар алған [22].

3.3-кесте – Көлік саласының инвестициялық жобалары мен мемлекеттік қолдау

Жоба	Қаржыландыру көзі	Күтілетін нәтижелер
Трансаялық магистральды салу	Мемлекеттік және жеке инвестициялар	Көрші елдермен автожол байланысын жақсарту
Теміржолдарды жаңғырту	Жеке және мемлекеттік инвестициялар	Өткізу қабілетін және тасымалдау жылдамдығын арттыру
Логистикалық хаб «Хоргос»	Жеке және қытайлық инвестициялар	Мультимодальды көлік түйінін дамыту
«Бір белдеу, бір жол» жобасы	Халықаралық және мемлекеттік инвестициялар	Еуропа мен Қытай арасындағы транзит маршруттарын нығайту
<i>Ескерту</i> – автор [11] дереккөз негізіне құрастырылған		

3.3 Астана қаласында көлік хабын құрудың SWOT-талдауы

Астана қаласында көлік хабын құру – Қазақстанның халықаралық логистика саласындағы маңызды ойыншы ретінде одан әрі дамуына бағытталған стратегиялық қадам. Осы жобаны тереңірек түсіну үшін SWOT-талдауды жүргізу орынды, себебі бұл талдау жобаның күшті және әлсіз жақтарын, сондай-ақ мүмкіндіктер мен қауіптерді анықтауға мүмкіндік береді.

Күшті жақтар (Strengths)

Астана өзінің көлік хабы ретінде дамуына ықпал ететін бірнеше күшті жақтарға ие. Ең бастысы, қаланың географиялық орналасуы — Қазақстанның орталығында орналасқандығы, бұл Транссібір магистралі мен Жібек жолы сияқты маңызды халықаралық көлік дәліздеріне тікелей қол жеткізуге мүмкіндік береді. Бұл Астананы Азия мен Еуропа арасындағы жүк тасымалдау үшін маңызды түйінге айналдырады.

Екінші маңызды аспект – қарқынды дамып келе жатқан инфрақұрылым. Соңғы жылдары Астанада заманауи теміржол станциялары мен халықаралық әуежай салынды, бұл қаланың көлік мүмкіндіктерін айтарлықтай жақсартты. Сонымен қатар, логистикалық компаниялар үшін салықтық жеңілдіктер мен субсидиялар түрінде мемлекет тарапынан көрсетілетін қолдау инвестицияларды тартуға қолайлы жағдайлар жасайды.

Мультимодальды тасымалдарға әлеует те маңызды артықшылық болып табылады. Астана әртүрлі көлік түрлерін интеграциялай алады, соның ішінде

автокөлік, теміржол және авиация, бұл тауарларды жеткізуді тиімдірек етеді. Ақырында, транзиттік тасымалдарға сұраныстың артуы Астананы халықаралық жүк тасымалдаушылары үшін тартымды етеді, себебі Қазақстан Қытай, Орталық Азия, Ресей және Еуропа арасындағы тауарлар үшін маңызды транзиттік түйінге айналууда.

Әлсіз жақтар (Weaknesses)

Сонымен қатар, көлік хабын құру жобасы бірқатар әлсіз жақтарға да тап болады. Олардың ең маңыздысы – қолданыстағы көлік инфрақұрылымдарының жүктелу деңгейінің жоғары болуы. Көптеген жолдар мен теміржол учаскелері қазіргі уақытта үлкен жүктемеге ұшырап отыр, бұл олардың өткізу қабілетін шектеп, жеткізу уақытын ұзартады.

Тағы бір мәселе – қойма қуаттарының жетіспеушілігі. Қазіргі логистикалық объектілер халықаралық тасымалдардың өсіп келе жатқан көлемін толық қамтамасыз ете алмайды, бұл жаңа қоймаларды және мультимодальды терминалдарды салуды талап етеді. Сонымен қатар, инфрақұрылымды жаңғырту, оның ішінде жолдар мен теміржол желілерін жөндеу, үлкен қаржылық шығындар мен уақытты қажет етеді, бұл жобаның іске асуын баяулату мүмкін.

Аймақтағы басқа логистикалық хабтармен бәсекелестік, мысалы, Алматы, Шымкент және Ақтау, тағы бір қиындық болып табылады. Бұл қалаларда дамыған инфрақұрылым бар, олар Астананың халықаралық көлік түйіні ретінде орнына бәсекелес болуы мүмкін, бұл ірі тасымалдаушыларды тартуда қиындықтар тудыруы мүмкін.

Мүмкіндіктер (Opportunities)

Дегенмен, Астанада көлік хабын құру бірнеше тартымды мүмкіндіктер ашады. Халықаралық сауданың, әсіресе «Жібек жолы» бастамалары аясындағы өсуі, Қазақстанға Азия мен Еуропа арасындағы логистикалық тізбектегі маңызды орын алуға ерекше мүмкіндіктер береді. Мультимодальды тасымалдарды дамыту әртүрлі көлік түрлерінің интеграциясын жақсартады, бұл жеткізу процесін жылдам әрі экономикалық етеді.

Мемлекеттік инфрақұрылымға инвестициялар мен көлік және логистика саласындағы қолдау бағдарламалары қазіргі объектілерді жақсартуға және жаңаларын салуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, логистикада инновациялық технологияларды енгізу тиімділікті арттырып, шығындарды азайтуға жаңа мүмкіндіктер туғызады. Бұл барлық факторлар халықаралық жүк тасымалдаушылардың қызығушылығын арттырып, бизнестің қолайлы жағдайларын жасайды.

SWOT-талдау Астанада көлік хабын құрудың болашағы зор жоба екенін көрсетеді, бұл Қазақстанның халықаралық логистикадағы позициясын айтарлықтай күшейте алады. Жобамен байланысты күшті және әлсіз жақтарды, сондай-ақ мүмкіндіктер мен қауіптерді түсіну қажетті қадамдарды тиімді жоспарлауға және іске асыруға мүмкіндік береді. Тұрақты даму, инфрақұрылымды жаңғырту және мемлекеттік қолдау хабты табысты енгізу үшін маңызды факторлар болады, бұл Астанаға халықаралық логистикалық

картада стратегиялық маңызды орын қамтамасыз етеді 4-суретте көрсетілгендей.



4-сурет – Астанада көлік хабын құру контекстіндегі SWOT-талдауы
Ескерту – автор [24] дереккөз негізіне құрастырылған

3.4 Астанада қаласындағы көлік хабын құрудың қаржылық есептеулері мен технологиялық қамтамасыз етілуі

Астанада көлік хабын құру қаржылық аспектілерін мұқият жоспарлауды талап етеді, оған капиталдық шығындар (CapEx), операциялық шығындар (OpEx), табыстар, таза пайда, жобаның өтелу мерзімі және инвестициялардың рентабельділігі (ROI) кіреді. Осы көрсеткіштердің барлығы жобаның экономикалық тиімділігін бағалауға мүмкіндік береді.

Көлік хабын құруға арналған капиталдық шығындар 200 миллиард теңгені құрайды. Бұл шығындардың бөлінуі келесідей:

- Жер және құрылыс – 147,44 млрд теңге,
- Жабдықтар мен технологиялар – 48,08 млрд теңге,
- Басқа шығындар – 4,48 млрд теңге.

Жалпы капиталдық шығындар мынадай формуламен есептеледі:

$$(CapEx)=147,44 \text{ млрд} + 48,08 \text{ млрд} + 4,48 \text{ млрд} = 200 \text{ млрд теңге}$$

Келесі қадам операциялық шығындарды анықтау, олар хабты ұстауға арналған үнемі шығындар болып табылады. Бұл шығындардың жалпы сомасы жылына 10,8 миллиард тенгені құрайды және келесілерді қамтиды:

- Жалақы – 5,6 млрд теңге,
- Жалдау және коммуналдық қызметтер – 1,12 млрд теңге,
- Амортизация – 3,20 млрд теңге,
- Көлік шығындары – 0,48 млрд теңге,
- Сақтандыру және заңды шығындар – 0,16 млрд теңге,
- Басқа операциялық шығындар – 0,24 млрд теңге.

Операциялық шығындардың жалпы сомасы былай есептеледі:

$$(\text{OpEx}) = 5,6 + 1,12 + 3,20 + 0,48 + 0,16 + 0,24 = 10,8 \text{ млрд теңге} \quad (1)$$

мұндағы:

OpEx – операциялық шығындардың жалпы сомасы

Ал енді хабтың қызметінен түсетін табыстар жылына 36 миллиард тенгені құрайды, оған мыналар кіреді:

- Сақтау орындарын жалға беру – 10,8 млрд теңге,
- Көлік қызметтері – 19,8 млрд теңге,
- Қосымша қызметтер – 5,4 млрд теңге.

Табыстың жалпы сомасы былай есептеледі:

$$\text{ЖТ} = 10,8 \text{ млрд} + 19,8 \text{ млрд} + 5,4 \text{ млрд} = 36 \text{ млрд теңге} \quad (2)$$

мұндағы:

ЖТ – жалпы табыс

Енді таза пайданы есептеуге болады, мұнда операциялық шығындар мен амортизация табыстан алынады. Амортизация жылына \$2 миллионды құрайды:

$$\text{ТП} = \text{Т} - \text{ОШ} - \text{А} \quad (3)$$

мұндағы:

ТП – таза пайда,

Т – жалпы табыс,

ОШ – операциялық шығындар,

А – амортизация.

Мәндерді қойып есептейік:

$$\text{ТП} = 36 \text{ млрд} - 10,8 \text{ млрд} = 25,2 \text{ млрд теңге}$$

Өтелу мерзімі жобаның барлық капиталдық шығындарын қайтару үшін қанша уақыт қажет екенін көрсетеді. Ол келесі формула бойынша есептеледі:

$$\Theta M = \frac{K_{\text{ш}}}{\text{ТП}} \quad (4)$$

мұндағы:

ӨМ – өтелу мерзімі,

КШ – капиталдық шығындар,

ТП – жылдық таза пайда.

Мәндерді қойып есептейік:

$$\text{ӨМ} = \frac{200 \text{ млрд тенге}}{25,2 \text{ млрд тенге}} \approx 7.94 \text{ жыл}$$

Бұл жобаның өтелу мерзімі шамамен 3.4 жылды құрайтынын білдіреді.

Инвестициялардың рентабельділігі (ROI) – бұл жоба салыстырмалы түрде қанша пайда әкелетінін көрсететін көрсеткіш. Ол келесі формула бойынша есептеледі:

$$\text{ROI} = \left(\frac{\text{ТП}}{\text{КШ}} \right) \times 100 \quad (5)$$

мұндағы:

ROI – инвестициялардың рентабельділігі,

ТП – таза табыс,

КШ – капиталдық шығындар.

$$\text{ROI} = \left(\frac{25,2 \text{ млрд}}{200 \text{ млрд}} \right) \times 100 \approx 12.6\%$$

Бұл жобаның жыл сайынғы инвестицияланған қаражаттан шамамен 12.6% пайда әкелетінін білдіреді.

Дәлдеу үшін таза ағымдағы құн (NPV) мен ішкі кірістілік нормасын (IRR) есептеу үшін әдетте дисконттау мөлшерлемелерін және ұзақ мерзімді болжамдарды ескеру қажет. Бұл есептеулерді қаржылық калькуляторлар немесе Excel бағдарламасында жүргізуге болады, онда болашақ ақша ағындарының ағымдағы құнын есептеу мүмкіндігі бар.

Қорытынды қаржылық нәтижелер. Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, қорытынды қаржылық нәтижелер мынадай:

- Капиталдық шығындар (CapEx): 200 млрд тенге.
- Операциялық шығындар (OpEx): 10,8 млрд тенге жылына.
- Табыстар: 36 млрд тенге жылына.
- Таза пайда: 25.2 млрд тенге жылына.
- Өтелу мерзімі: 7.94 жыл.
- Инвестициялардың рентабельділігі (ROI): 12.6%.

Бұл көрсеткіштер Астанадағы көлік хабын құру жобасының қаржылық тұрғыдан тиімді екенін және 8 жыл ішінде жақсы рентабельділікпен қайтарым алатынын көрсетеді.

Қазақстан – Еуропа мен Азия арасындағы негізгі халықаралық көлік маршруттарының тоғысқан нүктесінде орналасқан стратегиялық маңызы зор ел.

Осы орайда Қазақстан Еуразиялық кеңістіктегі ықтимал көлік-логистикалық хаб ретінде қарастырылуда. Елдің транзиттік әлеуеті өсуде, себебі Еуропа мен Қытай арасындағы сауда жолдары кеңейіп, жылдам әрі тиімді логистикалық шешімдерге сұраныс артып отыр. Мысалы, тасымалдау көлемі жыл сайын 5-10 пайызға өссе, бұл қосымша кірістер әкеліп, жобаның өзін-өзі ақтау мерзімін айтарлықтай қысқарта алады. Сонымен қатар, Қазақстанның «Бір белдеу, бір жол» бастамасына қатысуы халықаралық транзитті дамытудағы белсенді ұстанымын көрсетеді.

Мемлекеттік деңгейде көлік инфрақұрылымы мен логистиканы дамытуға бағытталған жобаларға үлкен қолдау көрсетіледі. Оған салық жеңілдіктері, субсидиялар, жеделдетілген кедендік рәсімдер және басқа да мемлекеттік көмек түрлері жатады. Бұл шаралар жобаның қаржылық тәуекелдерін азайтып, инвестициялардың қайтарылу мерзімін қысқартуға септігін тигізеді.

Технологиялық жаңғырту да жобаның табыстылығын арттыруда маңызды рөл атқарады. Қоймаларды автоматтандыру, жасанды интеллект көмегімен маршруттарды оңтайландыру, автономды жүк тасымалдау сияқты заманауи технологияларды енгізу операцияларды тиімдірек жүргізуге, шығындарды азайтуға және кірісті арттыруға мүмкіндік береді. Бұған қоса RFID, IoT және Big Data технологиялары жүк қозғалысын нақты уақыт режимінде бақылауға және логистикалық процестерді оңтайландыруға жағдай жасайды.

Инфрақұрылымдық тұрғыдан алғанда, транспорттық хаб мультимодальды жүйе ретінде құрылып, негізгі халықаралық көлік желілеріне – теміржол, автомобиль жолдары, әуе және су көліктеріне қосылады. Бұл жүктерді өндеуде икемділік пен бәсекеге қабілеттілікті қамтамасыз етеді. Теміржол магистралі арқылы Қытай, Ресей және Еуропа елдерімен байланыс орнатылып, автомобиль жолдары халықаралық дәліздермен жалғасады. Сонымен қатар, Астана мен Алматы қалаларындағы әуежайлар арқылы жедел жеткізу мүмкіндіктері қарастырылған. Ақтау портының болуы су көлігімен жүк тасымалдауды қамтамасыз етеді, бұл мультимодальдылықты толықтырады.

Осы факторлар транзиттік әлеуеттің өсуіне, мемлекеттік қолдаудың беріктігіне, технологиялық жаңартуларға және кешенді инфрақұрылымға негізделе отырып, жобаның қаржылық тиімділігін арттырады және Қазақстанды аймақтағы жетекші көлік-логистикалық орталыққа айналдыруға мүмкіндік береді. Бұл өз кезегінде инвесторлар үшін тартымдылықты арттырып, жоба табыстылығының жоғары деңгейін қамтамасыз етеді.

Егер тасымалдау көлемі жыл сайын 5-10% аралығында өссе, бұл Қазақстан арқылы өтетін транзиттік ағындардың қарқынды өсуіне әкеледі. Мұндай өсім қосымша табыстар мен логистикалық қызметтердің кеңеюіне мүмкіндік береді. Сонымен қатар, транзит көлемінің ұлғаюы көлік хабтарының тиімділігін арттырып, жоба өзін-өзі ақтау мерзімін қысқартуға ықпал етеді.

Жүк ағындарының өсуі жаңа инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыруға, көлік желілерін кеңейтуге және автоматтандыруға қажеттілікті арттырады. Бұл өз кезегінде Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттырып, оны халықаралық көлік-логистика жүйесінің маңызды орталығына айналдырады.

3.5 Астанадағы Ozon және жобаланған А++ класты логистикалық орталықтардың салыстырмалы талдауы

Ozon Fulfillment Center Астанадағы өңірдегі ең ірі логистикалық орталықтардың бірі болып табылады. Оның жалпы аумағы 70 000 шаршы метрді құрайды және екі кезеңде салынды: бірінші кезең – 40 000 м², екінші кезең – 30 000 м². Мұндай кеңістік 9 миллионға дейін тауарды сақтау мүмкіндігін береді, бұл үлкен ассортимент пен ауқымды көлемдермен жұмыс істеуге мүмкіндік туғызады. Орталықтың өткізу қабілеті тәулігіне 260 000 тапсырысқа жетеді, бұл оны елдегі ең өнімді фулфилмент орталықтарының біріне айналдырады. А+ класты қоймаға тән жоғары автоматтандыру деңгейі сақтау, жинау және жөнелту процестерін оңтайландырады, еңбек шығындарын азайтып, өңдеу жылдамдығын арттырады. Сонымен қатар, жұмыс істеп тұрған объектінің болуы іске қосу мен қызмет көрсету тәуекелдерін едәуір төмендетеді, себебі процестер мен логистика жақсы реттелген.

Алайда, Ozon Fulfillment Center-дің де кемшіліктері бар. Біріншіден, қаржылық көрсеткіштер туралы ашық ақпарат жоқ: жылдық табыс, операциялық шығындар және таза пайда туралы деректер жарияланбайды, бұл жобаның тиімділігін бағалауды қиындатады. Екіншіден, жоғары автоматтандыру деңгейіне қарамастан, қойма А+ классына жатады, яғни жақсы, бірақ ең жоғары деңгейдегі технологиялық деңгей емес. Бұл жаңа инновациялық шешімдерді енгізуге шектеу қоюы мүмкін. Соңында, жобаның инвестициясы 40 миллиард теңгені құрайды – бұл айтарлықтай үлкен сома, оны тиімді басқару және тезірек қайтару қажет.

Астанада жобаланған А++ класты хаб технологиялық жабдықталуы мен автоматтандырылуы әлдеқайда жоғары деңгейде болады, бұл оның А++ класына жатуында көрініс табады – ол қойма мен логистиканы басқарудың заманауи технологиялары мен инновациялық жүйелерін қолдануды білдіреді. Жаңа хабтың жалпы аумағы сәл аз болады – 50 000-60 000 шаршы метр аралығында, және оның сақтау сыйымдылығы шамамен 5 миллион тауарды құрайды, бұл Ozon-ға қарағанда аз, бірақ бұл шешім тек ауқымға емес, сапа мен тиімділікке бағытталған. Тәулігіне шамамен 150 000 тапсырысты өңдеу қабілеті жоғары қызмет көрсету деңгейін қамтамасыз етеді, бірақ жұмыс істеп тұрған Ozon орталығының көрсеткіштерінен төмен 3.4 кестеде көрсетілгендей.

Жобаның басты артықшылығы – қаржылық модельдің айқындығы мен мұқият ойластырылғандығы. Жоспарланған жылдық табыс 36 миллиард теңгені, операциялық шығындар 10,8 миллиардты құрайды, бұл таза пайданың 25,2 миллиард теңге болуына мүмкіндік береді. 200 миллиард теңге көлеміндегі инвестицияның өтелу мерзімі шамамен 7,94 жыл деп бағаланады, бұл жоғары технологиялық ірі инфрақұрылымдық жобалар үшін қалыпты көрсеткіш. Сондай-ақ, жоба жергілікті Қазақстандық және халықаралық клиенттерге, соның ішінде ЕАЭО елдеріне бағытталған, бұл экспорт және серіктестіктерді кеңейтуге мүмкіндік береді.

3.4-кесте – Астанадағы Ozon және жобаланған А++ класты логистикалық орталықтардың салыстырмалы талдауы

Параметр	Ozon Fulfillment Center (Астана)	Жобаланған А++ класты хаб (Астана)
Алаңы	70 000 м² (1-кезең – 40 000 м², 2-кезең – 30 000 м²)	50 000–60 000 м²
Сақтау сыйымдылығы	9 млн-ға дейін тауар	~5 млн тауар
Өткізу қабілеті	Тәулігіне 260 000 тапсырысқа дейін	~150 000 тапсырыс тәулігіне
Инвестициялар	40 млрд теңге	200 млрд теңге
Жылдық табыс	ашық емес	36 млрд теңге
Операциялық шығындар	ашық емес	10,8 млрд теңге
Таза пайда	ашық емес	25,2 млрд теңге
Өтелу мерзімі	ашық емес	7,94 жыл (шамамен 8 жыл)
Жұмыс модельдері	BTS, фулфилмент, мультимодальды тасымалдау	BTS, фулфилмент, мультимодальды тасымалдау
Нысаналы аудитория	Қазақстандық сатушылар, Ресей мен ЕАЭО елдеріне экспорт	Жергілікті және халықаралық клиенттер, соның ішінде ЕАЭО елдері
Түрі	А+ класты, автоматтандырылған қойма	А++ класты, жоғары технологиялы қойма
<i>Ескерту – [30] дереккөз негізіне құрастырылған</i>		

Минустарының қатарында инвестицияның үлкен көлемі – 200 миллиард теңге бар, ол бизнесті тиімді басқару мен тәуекелдерді мұқият қадағалауды талап етеді. Сондай-ақ, жоба әзірлеу сатысында болғандықтан, оның жүзеге асуымен байланысты белгісіздіктер бар: мүмкін болатын кідірістер, нарық өзгерістері немесе технологиялық қиындықтар мерзімдерге және соңғы нәтижеге әсер етуі мүмкін. Ozon-ға қарағанда кіші аумақ пен сақтау көлемі қызметтің ауқымын және тапсырыстарды өңдеуді шектеуі ықтимал.

Жалпы алғанда, Ozon Fulfillment Center – бұл жоғары өткізу қабілеті мен үлкен тауар қорына ие, қазіргі уақытта жұмыс істеп тұрған ауқымды және тиімді логистикалық кешен, бірақ оның технологиялық деңгейі төменірек және

қаржылық есептілігі жабық. Ал жобаланған А++ класты хаб – жоғары автоматтандыру деңгейі, ашық қаржылық модель және халықаралық бағытталған заманауи логистикалық шешім, бірақ ол үлкен инвестицияны талап етеді, тәуекелдерге ие және ауқымы кіші.

Сондықтан екі объектінің арасындағы таңдау басымдықтарға байланысты: егер дәлелденген тиімділік пен ауқым маңызды болса – Ozon Fulfillment Center ең қолайлы; ал егер инновация, ашықтық және халықаралық даму басты орын алса – жобаланған А++ класты хаб перспективалырақ.

ҚОРЫТЫНДЫ

Астанада көлік хабын салу жобасы – бұл Қазақстан үшін стратегиялық маңызы зор әрі экономикалық тиімді жоба, оның басты бағыты «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізіне интеграциялану болып табылады. Елорданың географиялық орналасуы, орталықтағы ыңғайлы орналасуы және дамыған инфрақұрылымы бұл хабты ұлттық және аймақтық деңгейде маңызды транзиттік торапқа айналдыруға үлкен мүмкіндік береді. Бұл дәліз Еуразияның экономикалық ынтымақтастығын арттырып, Қытай мен Батыс Еуропа арасындағы тауар айналымын жеделдету үшін маңызды көлік артериясы ретінде қалыптасып отыр.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізі арқылы өтетін транзиттік тасымалдар көлемінің өсуі және Қазақстанның бұл бағыттағы негізгі буынға айналуы елдің халықаралық саудадағы орны мен логистикалық әлеуетін арттырады. Осы дәлізді дамыту – елдің экономикалық даму стратегиясының маңызды бөлігі, ол ішкі нарыққа ғана емес, сонымен қатар халықаралық нарықтарға қол жеткізуді жеңілдетеді. Бұл жоба арқылы Қазақстан логистикалық қызмет көрсету саласында бәсекеге қабілеттілігін күшейтіп, транзиттік әлеуетін толық пайдалана алады.

Жоба ішкі экономиканың өсуіне серпін беріп, жаңа жұмыс орындарының құрылуына, бизнестің дамуына және аймақтық инвестициялық климаттың жақсаруына ықпал етеді. Сонымен қатар, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізі арқылы өтетін жүк ағындарының ұлғаюы Қазақстанның Еуразиядағы транзиттік хаб ретінде рөлін нығайтады. Бұл транзиттік дәліздің дамуы елдің халықаралық сауда жүйесіндегі маңызын арттырып, логистикалық инфрақұрылымды дамытуға жаңа мүмкіндіктер ашады.

Қорытындылай келе, Астанадағы көлік хабын құру жобасы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізін тиімді пайдалана отырып, Қазақстанның логистикалық әлеуетін арттыратын, экономикалық тұрақтылықты қамтамасыз ететін және елдің халықаралық транзиттік бағытын күшейтетін маңызды инвестициялық жоба болып табылады. Бұл жоба арқылы Қазақстан Еуразия кеңістігінде бәсекеге қабілеттілігін нығайтып, өз позициясын тұрақты түрде күшейте алады.

1. Капиталды шығындар мен операциялық шығындар: Көлік хабын құру үшін қажетті капиталды шығындар 200 млрд теңгені құрайды. Бұл ірі инвестиция болып табылады, бірақ жобаның ұзақ мерзімді перспективада тиімділігі мен нарықтағы сұраныстың артуын ескере отырып, бұл шығындар орынды деп бағалануда. Операциялық шығындар жылына 10,8 млрд теңгеге тең, бұл шығындардың оңтайландырылғандығын және тұрақты қызмет көрсету мүмкіндігін көрсетеді. Осы екі фактордың бірігуі жобаның экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін мұқият жоспарланғанын дәлелдейді.

2. Табыс және таза пайда: Көлік хабының жылдық болжамды табысы 36 млрд теңгеге жетеді, ал таза пайдасы 25,2 млрд теңге деңгейінде болады. Бұл көрсеткіштер жобаның қаржылық тұрақтылығын және оның операциялық

шығындардан бөлек, елеулі пайда әкелетінін айқын көрсетеді. Мұндай табыстылық инфрақұрылымды одан әрі кеңейтуге және жаңғыртуға мол мүмкіндік береді.

3. Окупация мерзімі: Жобаның өтелу мерзімі 7,94 жылды құрайды. Бұл ірі инфрақұрылымдық жобалар үшін қалыпты және инвестициялардың қайтарылуы үшін қабылдауға болатын уақыт аралығы болып табылады. Сонымен қатар, бұл көрсеткіш инвесторлар үшін жобаның тартымдылығын көрсетеді, өйткені олар салыстырмалы түрде орта мерзімде өз қаражаттарын қайтара алады.

4. Инвестициялардың рентабельділігі (ROI): Жобаға инвестициялардың рентабельділігі 12,6% деңгейінде бағалануда. Бұл көрсеткіш салынған қаражаттың табыстылығын және жобаның қаржылық негізділігін көрсетеді. Инвестициялардың рентабельділігі жоғары болмағанымен, жобаның стратегиялық маңыздылығы мен тұрақты нарықтағы орны оны тартымды әрі перспективалы етеді.

Қорытындылай келе, Астана қаласындағы көлік хабы жобасының қаржылық көрсеткіштерін талдау оның табысқа жету мүмкіндігінің жоғары екенін дәлелдейді әрі елдің инфрақұрылымдық дамуына айтарлықтай серпін береді. 200 миллиард теңге көлеміндегі капиталдық инвестициялар мен 10,8 миллиард теңге жылдық операциялық шығындар ескеріле отырып, жобаның жылдық табысы 36 миллиард теңгені құрап, таза пайдасы 25,2 миллиард теңгені көрсетеді. Бұл көрсеткіштер жобаның экономикалық тиімділігі мен тұрақтылығын айқын дәлелдейді. Өтелу мерзімі 7,94 жыл болып, инвестициялардың рентабельділігі (ROI) 12,6% деңгейінде, бұл үлкен инфрақұрылымдық жобалар үшін қалыпты және қолайлы көрсеткіш болып табылады.

Қазақстанның халықаралық логистикалық желідегі стратегиялық маңыздылығы мен көлік инфрақұрылымын дамытудағы белсенділігі аясында, Астана қаласындағы хаб тек ішкі нарықтағы логистиканы жақсартумен шектелмей, сондай-ақ халықаралық көлік дәліздері, атап айтқанда «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық көлік дәлізі аясында транзиттік түйін ретінде маңызды рөл атқарады. Бұл бағыт бойынша көлік ағындарының ұлғаюы Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттырып, елдің жаһандық сауда жүйесіндегі орнын нығайтады.

Жоба жаңа жұмыс орындарының құрылуына, аймақтың инвесторлар үшін тартымдылығын арттыруға және халықаралық жүк тасымалдарын жетілдіруге ықпал етеді, бұл өз кезегінде Қазақстан экономикасының өсуіне оң әсерін тигізеді.

Осылайша, Астана қаласындағы көлік хабын құру – бұл қаржылық жағынан тиімді, ұзақ мерзімді перспективада табыс әкелетін, инвесторлар үшін тартымды және ел экономикасы үшін стратегиялық маңызды жоба болып табылады.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Bekturganov, M., & Sarsembayev, A. (2022). Kazakhstan as a Central Asian Transport Hub: Opportunities and Challenges. *International Journal of Transportation Science and Technology*, 6(2), 55-66.
- 2 Drouin, J., & Lee, S. (2021). The Role of Central Asia in International Transportation Corridors. *Transport Policy*, 45(4), 193-205. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.05.007>
- 3 Kazantseva, I. & Dmitriev, P. (2020). Logistics and Transport Networks in the Eurasian Landbridge. *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), 122-135.
- 4 Kanysh, S. (2020). Development of Kazakhstan's Transport and Logistic Infrastructure in Global Supply Chains. *Transportation Research Procedia*, 45, 10-21. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.12.003>
- 5 United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). (2021). *Asia-Pacific Transport Outlook: Enhancing Connectivity in Asia*. ESCAP Publications.
- 6 Zhang, L. & Liu, X. (2021). New Silk Road: Economic Impact and Connectivity. *Journal of Asian Economics*, 71, 104 – 116. <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2021.101087>
- 7 Стратегия развития транспортной отрасли Республики Казахстан на 2020-2030 годы. (2020). Правительственный портал Республики Казахстан. Retrieved from <https://www.government.kz>
- 8 Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. (2020). *Национальная транспортная стратегия Республики Казахстан*. Алматы: Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.
- 9 «Транспорт и логистика в Центральной Азии: современное состояние и перспективы». (2019). *Географический журнал*, 5(10), 52-60.
- 10 Pan, H., & Yang, Y. (2021). China's Belt and Road Initiative: Implications for Central Asia and Kazakhstan. *Central Asian Survey*, 40(1), 60-80. <https://doi.org/10.1080/02634937.2020.1776703>
- 11 Всемирный банк. (2023). "Impact of Transport Corridors on Global Trade". Всемирный банк.
- 12 IATA. (2023). "The Role of Air Transport in Global Trade". International Air Transport Association.
- 13 Европейская комиссия. (2022). "European Transport Policy". European Commission.
- 14 Shanghai Port Authority. (2022). "Annual Port Statistics". Shanghai Port Authority.
- 15 Международная торговая палата (ICC). (2021). "The Future of International Transport Corridors". ICC Report.
- 16 Федеральный закон от 27.07.2010 N 161-ФЗ (ред. от 25.12.2018) «О развитии транспортной инфраструктуры Российской Федерации». – М.: Право, 2018. – 112 с.

- 17 Смирнов, А. И. Логистика международных перевозок: теория и практика / А. И. Смирнов, М. В. Ерофеев. – М.: КНОРУС, 2020. – 248 с.
- 18 Абрамов, И. В. Экономика транспорта: Учебник / И. В. Абрамов, А. Л. Глазунов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Инфра-М, 2019. – 392 с.
- 19 Минкин, А. М. Стратегия и политика транспортного развития в Казахстане / А. М. Минкин. – Алматы: Экономика, 2017. – 276 с.
- 20 Всемирный банк. (2023). «Транспорт и логистика в Центральной Азии: вызовы и возможности». – Вашингтон, D.C.: Всемирный банк. – 120 с. URL: <https://www.worldbank.org>
- 21 Международная ассоциация транспортников (2022). «Транспортные коридоры: анализ и перспективы». – Брюссель: IATA. – 98 с.
- 22 Назарбаев, Н. А. «Стратегия Казахстан-2050: новый политический курс состоявшегося государства». – Алматы: Отау, 2014. – 80 с.
- 23 World Economic Forum. (2023). «The Global Competitiveness Report». – Geneva: WEF. – 320 p.
- 24 Каримов, Ш. Ж. Транспортная инфраструктура и устойчивое развитие Казахстана: Монография / Ш. Ж. Каримов. – Алматы: ҚазҰУ, 2021. – 215 с.
- 25 International Transport Forum. (2022). «Transport Outlook 2022». – Paris: OECD Publishing. – 344 p. DOI: 10.1787/9789264513479-en.
- 26 Кузнецова, Н. В. Рынок транспортных услуг: зарубежный и российский опыт / Н. В. Кузнецова. – М.: Юрайт, 2018. – 290 с.
- 27 КазТрансГаз. (2022). «Транспортная логистика Казахстана: Этапы развития и прогнозы». – Алматы: КазТрансГаз. – 152 с.
- 28 Казахстанская ассоциация транспортников и логистов. (2021). «Роль Казахстана как транзитного хаба в Центральной Азии». – Алматы: ИСКО, 2021. – 102 с.
- 29 Беляев, П. В. Геополитика транспортных маршрутов / П. В. Беляев. – М.: Наука, 2019. – 175 с.
- 30 Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан. Ozon открыл логистический парк в Астане [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://invest.gov.kz/ru/media-center/press-releases/ozon-otkryl-logisticheskiy-park-v-astane/> (дата обращения: 28.05.2025).