

Литература

1. Концепция по переходу Республики Казахстан к «зеленой экономике» Указ Президента Республики Казахстан от 30 мая 2013 года № 577 Астана, 2013.
2. Technology Roadmap Biofuels for Transport, МЭА 2011 [Электронный ресурс] — 2006 — URL: http://www.iea.org/papers/2011/biofuels_roadmap.pdf (Дата обращения 13.12.2016).
3. Краткий обзор альтернативных энергоресурсов // Альтернативные виды топлива [Электронный ресурс]. — 2006 — URL: <http://www.altfuel.ru/viewpage.php> (Дата обращения 10.12.2016).
4. Кожевников Ю.А. Приготовление смесевых котельных биотоплив с использованием животноводческих отходов [Текст] / Ю.А. Кожевников и др. // Международный Конгресс «Биомасса: топливо и энергия - 2013» (16-17 апреля 2013 г., Москва). [Электронный ресурс]. — 2006 — URL: <http://biotoplivo.com> (Дата обращения 11.12.2016).
5. Марков В.А. Рапсовое масло как альтернативное топливо для дизеля // Марков В.А., Гайворонский А.И. / Автомобильная промышленность. — 2006. — №2. С.10.
6. Биодизельное топливо // Альтернативная энергетика [Электронный ресурс]. — 2013 — URL: http://greenwatt.ru/biodiesel/bio_diesel (Дата обращения 15.12.16).<http://www.altfuel.ru/viewpage.php>
7. Марков В.А. Токсичность отработавших газов дизелей. // Марков В.А., Баширов Р.М., Габитов И.И. — М.: Изд_во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2002. — 376 с.

**Ержанова С.К., к.э.н., доцент (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)
Досжанов Д.Е., магистрант (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)**

ОСНОВНЫЕ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

В современной экономике и международной торговле логистика играет огромную роль, так как работает на повышение эффективности перевозок. В Казахстане транспортная логистика пока слабо развита из-за отсутствия инфраструктуры (разветвленной системы логистических центров, работающих по международным стандартам и требованиям) и кадров. Однако логистика объявлена стратегическим приоритетом развития страны. В связи недостаточной квалификацией кадров, непрофессионально составленные бизнес-планы компаний по перевозке грузов часто отпугивают, а не привлекают потенциальных зарубежных клиентов.

Казахстан, как известно, является девятым по величине территории государством в мире. Находясь в сердце евразийского континента на стыке рубежей Европы и Азии, наша страна обладает высоким транзитным потенциалом.

Учитывая рост объема грузопотоков между крупным производителем Китаем и значительным потребителем Европой в период преодоления последствий мирового кризиса, основной целью транспортной политики Казахстана остается дальнейшее создание евразийского трансконтинентального моста.

Располагая комплексом сетей автомобильных и железных дорог, воздушными трассами, а также стратегически важным портом в г. Актау на Каспийском море, Казахстан способен реализовать имеющийся национальный транзитный ресурс для обеспечения бесперебойного евразийского транспортного сообщения.

В своем ежегодном Послании народу Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев отметил семь ключевых кластеров, определяющих долгосрочную специализацию экономики в не сырьевых отраслях. В их числе отмечена и транспортная логистика, которая в перспективе должна адекватно удовлетворять потребности экономики и населения в грузовых перевозках и успешно конкурировать на мировых рынках [1].

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Оно будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов. При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Прежде всего, нужно реализовать основные автодорожные проекты. Это Западный Китай - Западная Европа;

Астана-Алматы; Астана-Усть-Каменогорск; Астана-Актобе-Атырау; Алматы - Усть-Каменогорск; Караганда - Жезказган - Кызылорда; Атырау-Астрахань.

Также необходимо продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны. Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты - Ерсай.

Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе, транзитных. Например, установлено, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7%. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижаются.

По мнению экспертов, за счет логистики в странах-членах Таможенного союза (ТС) формируется 10-12 % ВВП. В странах ЕС данный показатель составляет 20-25 %. Для логистики первоочередное значение имеет снижение логистических издержек в конечной стоимости продукции. На сегодняшний день доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах-членах ТС остается пока стабильно высокой и составляет в среднем 20-25 %, а иногда доходит до 35 %. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11 %, в Китае - 14%, в странах ЕС - на уровне 11%, в США и Канаде — 10%.

В настоящее время в стране ведется активная работа по реформированию транспортного комплекса и созданию транспортно-логистической системы республики.

Первая инновационная Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. была принята в 2013 г. Главной целью программы является создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории республики и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта. Также ведется работа по созданию стратегии развития транспортно-логистической системы (ТЛС).

В частности, что касается развития сети автомобильных дорог, к 2020 году в первую техническую категорию в целях повышения безопасности дорожного движения будет переведено 4,5 тыс.км дорог республиканского значения. Таким образом, количество автодорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии составит 89%. В их числе дороги по направлениям "Центр-Юг", "Центр-Восток" и "Центр-Запад", а также международный коридор "Западная Европа – Западный Китай".

Также предусмотрены меры по увеличению регулярных автобусных маршрутов. Отметим, в настоящий момент работой регулярных автобусных маршрутов охвачено 75% сельских населенных пунктов численностью свыше 100 человек. Между тем к 2020 году планируется обеспечить 100% охват путем открытия 300 дополнительных маршрутов. Кроме того, планируется привести все автовокзалы и автостанции в соответствие требованиям национальных стандартов.

В нашей стране в 2014 году состоялось открытие железнодорожных линий «Жезказган-Бейнеу» и «Аркалык-Шубарколь». Общая протяженность железных дорог «Жезказган-Бейнеу» и «Аркалык-Шубарколь» составляет более 1200 км. К строительству железных дорог было привлечено свыше 10 тысяч человек и еще 3 тысячи будут обеспечены постоянной работой. Ввод магистрали «Жезказган-Бейнеу» обеспечивает формирование кратчайшего железнодорожного направления из Центрального Казахстана в порт Актау, до границы с Туркменистаном и в страны Персидского залива. Железнодорожная линия «Аркалык-Шубарколь» обеспечивает выход из центра Казахстана в Россию и далее в западноевропейские страны.

Железнодорожные госкомпании Казахстана, России и Белоруссии создают единый логистический оператор на паритетных условиях. Стоимость проекта составит более 2 миллиардов долларов. "На ОТЛК возлагаются задачи целевого освоения объема грузопотока через территорию Казахстана в объеме 1,7 миллионов контейнеров к 2020 году. Реализация проекта обеспечит дополнительный доход железнодорожной инфраструктуре к 2020 году в размере 780 миллионов долларов и, кроме того, мультипликативный эффект экономики Казахстана составит 5,3 миллиарда долларов США".

В рамках деятельности ОТЛК три железнодорожные администрации – Казахстана, России и Белоруссии – будут предоставлять интегрированные услуги по принципу одного окна – единой технологии стандарта качества и ценовой политики, и как следствие координировать технологические параметры развития магистрально-терминальной инфраструктуры транспортных коридоров.

Выделены три основных приоритетных направления и задачи в развитии транспортно-логистической системы Казахстана:

- задачи по реализации транзитного потенциала;
- задачи по развитию пассажирских перевозок;
- задачи по развитию экспорта и внутренних потребностей экономики.

Конечной целью является формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, обеспечение ее интеграции в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала страны.

Ожидается, что в рамках Программы 2020 и 2050 гг. начнется реализация проекта создания сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в регионах Казахстана. Первый этап строительства начнется в Астане, Павлодаре, Шымкенте, Актау и Атырау, с увеличением их количества до 34 в 2020 г.

Как показывает мировой опыт, объекты логистической системы, в зависимости от поставленных перед ними целей, могут отличаться преобладающими видами деятельности (специализацией), набором осуществляемых функций, местоположением, размерами и архитектурно-планировочными решениями. Они могут представлять собой как специализированные или многопрофильные логистические комплексы, так и мультимодальные логистические узлы, формирующиеся при объединении комплексов. Единственно обязательным условием для всех логистических объектов является внедрение инновационных технологий в процессы производства и управления, а также повышенные требования к качеству услуг.

Для достижения цели формирования структуры логистической системы на территории страны логистические объекты необходимо дифференцировать по уровню обслуживания товаропотоков и работы транспортных систем. Предполагается, что основными логистическими объектами системы станут различные транспортно-логистические центры, кластеры, складские комплексы. При этом создание транспортно-логистических центров предполагается осуществлять с использованием двух основных подходов:

- создание логистического центра «с нуля» — с поиском (приобретением) на рынке земельного участка и дальнейшим строительством комплекса;
- модернизация (переоборудование) существующей промышленной или складской недвижимости в современные логистические центры.

Логистическая система Казахстана включает совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности и будут формироваться ТЛЦ. Вместе с тем необходимо развивать и оптово-логистические (торговые), и многофункциональные логистические центры.

В крупных общесетевых узлах и морских портах, таких как Алматинский, Астанинский транспортные узлы, Актауский морской порт, целесообразно создание крупных терминалов и международных логистических центров, объединенных в

региональные логистические транспортно-распределительные системы (РЛ ТРС) на основе формирования единой системы организационно-экономического, информационного и нормативно-правового обеспечения управления системой грузо- и товародвижения.

Создаваемые в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно-аналитические центры будут подключаться к логистическим центрам более высокого иерархического уровня - региональным (районным, городским, областным), межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем различного иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Учитывая огромные размеры территории страны, масштабы промышленного производства, разветвленность сети путей сообщения, потребуются также наличие системы средних по мощности автомобильных и автомобильно-железнодорожных терминалов площадью от 8-10 га до 15-20 га. Их формирование может происходить на базе существующих автопредприятий и складов, грузовых дворов и железнодорожных сортировочных станций в районах городов с мощным грузообразующим потенциалом, в крупных промышленных зонах, таких как Караганда, Усть-Каменогорск, Семей, Тараз и т.д.

Использование в качестве основополагающего ядра сети действующих терминалов и складов позволит осуществлять поэтапный ввод очередней развития терминалов за счет подключения действующих коммуникаций и основных производственных фондов, сократить инвестиции в дорогостоящие объекты терминальной инфраструктуры [2].

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Алматы, Астана, Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау и Атырау. Здесь необходимо создать территориальные ТЛЦ общего пользования. Местные региональные власти совместно с Минтрансом обеспечивают привлечение инвесторов для строительства в этих городах ТЛЦ общего пользования и подвод, при необходимости, инженерной и транспортной инфраструктуры. Формирующийся грузопоток экспортных грузов будет консолидироваться с транзитным грузопотоком региональных ТЛЦ.

Литература

1. Послание Президента РК Нурсултан Назарбаева: «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства». 14 декабря 2012 года.
2. Логистика производства: теория и практика: учебник / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев. – Москва: Юрайт, 2014. – 454 с.

Карибаев Е.С., к.э.н., доцент (КарГУ им. Е.А. Букетова)

Казбеков Т.Б., к.э.н., доцент (КарГУ им. Е.А. Букетова)

Жетписбаев К.А., м.э.н. ст. преподаватель (КарГУ им. Е.А. Букетова)

ОЦЕНКА ЗЕМЕЛЬНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ АГРОЭКОСИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

Республика Казахстан расположена в центре Евразийского континента и по территории (2724,9 тыс. кв. км) занимает девятое место в мире. В административно-территориальном отношении она подразделяется на 14 областей. Протяженность территории с запада на восток составляет около 3000 км, с юга на север – 1800 км. Западная граница проходит по акватории Каспийского моря, Приволжским степям, поднимаясь на север к южным отрогам Урала, далее на восток вдоль юга Западно-Сибирской равнины до Алтайских хребтов. Восточная граница проходит по хребтам