

Бизнес и управление

DOI: <https://doi.org/10.63377/3005-4966.2-2025-06>

УДК: 656:338:330.12

МРНТИ: 73.01.75

Транспорт и экономический рост в Республике Казахстан***¹Омарова А.Б.**¹Казахский автомобильно-дорожный институт им. Л.Б.Гончарова, г. Алматы, Казахстан*Автор-корреспондент e-mail: Aiman_1101@mail.ru

Поступила:
14 апреля 2025
Рецензирование:
12 мая 2025
Принята в печать:
03 июня 2025

Аннотация

Транспорт – одно из общих условий производства, важная составляющая экономических отношений. Осуществляя перевозки внутри предприятий, между предприятиями, районами и странами, транспорт влияет на масштабы общественного производства и его темпы. В современном мире увеличивается роль транспортной отрасли в экономике любого из государств, так как уровень развития транспорта непосредственно влияет на конкурентоспособность экономики страны. Транспорт отводится важнейшая роль в осуществлении межгосударственных связей. Их интенсивный рост предъявляет новые, возросшие требования к развитию транспортного комплекса, от состояния которого в значительной мере зависят результаты развития внутренней экономики республики и международного сотрудничества. Отрасль имеет значительный международный потенциал, который пока недостаточно задействован. Мировая торговля развивается высокими темпами в течение последних двух десятилетий. Выгодное географическое расположение Казахстана целесообразно использовать для прохождения грузопотоков между Европой и Азией, что содействует увеличению доходов в бюджеты транспортных компаний и госбюджет Казахстана. Транспорт в Казахстане имеет важнейшее значение. Транспортная система является ключевой составляющей инфраструктуры Казахстана и оказывает существенное влияние на уровень развития экономики страны. Так, эффективные транспортно-логические сети способны не только форсировать индустриализацию за счёт сближения промышленных центров внутри страны, но также создать базу для углубления регионального центрально-азиатского Евразийского экономического сотрудничества и дальнейшей интеграции Казахстана в мировую экономику.

Ключевые слова: транспорт, экономика, логистика, инфраструктура, транспортная отрасль, конкурентоспособность, услуга, перевозки, автомобильная и железная дорога, транзитный коридор.

Омарова А.Б.**Информация об авторе:**

старший преподаватель кафедры «Экономика», Казахский автомобильно-дорожный институт им. Л.Б. Гончарова, г. Алматы, Республика Казахстан. ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0005-3937-6982>. E-mail: Aiman_1101@mail.ru

Бизнес және басқару

DOI: <https://doi.org/10.63377/3005-4966.2-2025-06>

ӘОЖ: 656:338:330.12

GTAMP: 73.01.75

Қазақстан Республикасындағы көлік және экономикалық өсу***¹Омарова А.Б.**¹Л.Б.Гончаров ат. Қазақ автомобиль-жол институті, Алматы, Қазақстан*Автор-корреспондент: e-mail: Aiman_1101@mail.ru

Мақала келді:
14 сәуір 2025
Сараптамадан өтті:
12 мамыр 2025
Қабылданды:
03 маусым 2025

Түйіндеме

Көлік өндірістің жалпы шарттарының бірі және экономикалық қатынастардың маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Кәсіпорын ішінде, кәсіпорындар, аймақтар және елдер арасында тасымалдауды жүзеге асыра отырып, көлік қоғамдық өндірістің ауқымына және оның қарқынына әсер етеді. Қазіргі әлемде кез келген мемлекеттің экономикасында көлік саласының рөлі артып келеді, өйткені көліктің даму деңгейі ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігіне тікелей әсер етеді. Көлік мемлекетаралық қатынастарды жүзеге асыруда маңызды рөл атқарады. Олардың қарқынды өсуі көлік кешенін дамытуға жаңа, жоғары талаптар қояды, оның жай-күйіне республиканың ішкі экономикасы мен халықаралық ынтымақтастықтың даму нәтижелері көп жағдайда байланысты. Саланың айтарлықтай халықаралық әлеуеті бар, ол әлі толық пайдаланылмаған. Соңғы екі онжылдықта әлемдік сауда қарқынды дамып келеді. Қазақстанның қолайлы географиялық орналасуы Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағындарын жеңілдету үшін пайдаланылуы мүмкін, бұл көлік кәсіпорындарының бюджеттеріне және Қазақстанның мемлекеттік бюджетіне түсетін түсімдердің ұлғаюына ықпал етеді. Қазақстандағы көлік өте маңызды. Көлік жүйесі Қазақстан инфрақұрылымының негізгі құрамдас бөлігі болып табылады және ел экономикасының даму деңгейіне айтарлықтай әсер етеді. Осылайша, тиімді көлік-логистикалық желілер ел ішіндегі өнеркәсіп орталықтарын жақындастыру арқылы индустрияландыруды жеделдетіп қана қоймай, сонымен қатар аймақтық Орталық Азия еуразиялық экономикалық ынтымақтастығын тереңдету және Қазақстанды жаһандық экономикаға одан әрі интеграциялау үшін негіз жасауға қабілетті.

Түйін сөздер: көлік, экономика, логистика, инфрақұрылым, көлік индустриясы, бәсекеге қабілеттілік, қызмет көрсету, тасымалдау, автомобиль және темір жол, транзиттік дәліз.

Омарова А.Б.**Автор туралы ақпарат:**

Ғылыми дәрежесі, экономика кафедрасының аға оқытушысы, Л.Б.Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол институті, Алматы қ., Қазақстан Республикасы. ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0005-3937-6982>. E-mail: Aiman_1101@mail.ru

Business and management

DOI: <https://doi.org/10.63377/3005-4966.2-2025-06>

UDC: 656:338:330.12

IRSTI: 73.01.75

Transport and economic growth in the Republic of Kazakhstan*¹**Omarova A.B.**¹Kazakh Automobile and Road Institute named after L.B.Goncharov, Almaty, Kazakhstan*Corresponding author e-mail: Aiman.1101@mail.ru

<p>Received: 14 April 2025 Peer-reviewed: 12 May 2025 Accepted: 03 June 2025</p>	<p>Abstract</p> <p>Transport is one of the general conditions of production, an important component of economic relations. Carrying out transportation within enterprises, between enterprises, regions and countries, transport affects the scale of social production and its pace. In the modern world, the role of the transport industry in the economy of any state is increasing, since the level of transport development directly affects the competitiveness of the country's economy. Transport plays a vital role in the implementation of interstate relations. Their intensive growth imposes new, increased demands on the development of the transport complex, on the state of which the results of the development of the internal economy of the republic and international cooperation largely depend. The industry has significant international potential that has not yet been sufficiently exploited. World trade has been growing rapidly over the past two decades. The advantageous geographical location of Kazakhstan is expedient to use for the passage of cargo flows between Europe and Asia, which contributes to the increase of income in the budgets of transport companies and the state budget of Kazakhstan. Transport in Kazakhstan is of the utmost importance. The transport system is a key component of Kazakhstan's infrastructure and has a significant impact on the level of development of the country's economy. Thus, effective transport and logical networks are capable of not only accelerating industrialization by bringing industrial centers closer together within the country, but also to create a basis for deepening regional Central Asian Eurasian economic cooperation and further integration of Kazakhstan into the global economy.</p>
	<p>Keywords: transport, economy, logistics, infrastructure, transport industry, competitiveness, service, transportation, road and railway, transit corridor.</p>
<p>Omarova A.B.</p>	<p>Information about author: senior lecturer of the Department of Economics, Kazakh Automobile and Road Institute named after L.B. Goncharova, Almaty, Republic of Kazakhstan. ORCID ID: https://orcid.org/0009-0005-3937-6982. E-mail: Aiman.1101@mail.ru</p>

Введение

Транспорт является важнейшим сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим весомую долю в структуре ВВП. Значительная территория республики и низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Соответственно, передвижение населения и грузопотоков в рамках межхозяйственных связей, экономического развития и взаимодействия регионов Казахстана с каждым годом становится все более востребованной услугой. Помимо экономической функции, транспорт осуществляет социальную функцию: обеспечивает контакты населения в рамках родственного, дружеского общения, участвует в организации отдыха, образования, культурного развития, а также в решении различных социальных проблем. Казахстан удален от основных мировых рынков. По этой причине экономика Казахстана отличается высокой грузоемкостью. Более 80% грузоперевозок приходится на сухопутный транспорт. Транспортной отводится важнейшая роль в осуществлении межгосударственных связей. Их интенсивный рост предъявляет новые, возросшие требования к развитию транспортного комплекса, от состояния которого в значительной мере зависят результаты развития внутренней экономики республики и международного сотрудничества [1].

Отрасль имеет значительный международный потенциал, который пока недостаточно задействован. Мировая торговля развивается высокими темпами в течение последних двух десятилетий. Выгодное географическое расположение Казахстана целесообразно использовать для прохождения грузопотоков между Европой и Азией, что содействует увеличению доходов в бюджеты транспортных компаний и госбюджет Казахстана. Транспорт в Казахстане имеет важнейшее значение. Огромные территории страны (2,7млн км²), низкая плотность населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также удалённость от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы жизненно необходимым для Казахстана. Транспортная система является ключевой составляющей инфраструктуры Казахстана и оказывает существенное влияние на уровень развития экономики страны. Так, эффективные транспортно-логические сети способны не только форсировать индустриализацию за счёт сближения промышленных центров внутри страны, но также создать базу для углубления регионального центрально-азиатского Евразийского экономического сотрудничества и дальнейшей интеграции Казахстана в мировую экономику. Транзитный потенциал нужно рассматривать как точку экономического роста страны. Для этого нужно обеспечить повышения привлекательности и создания самой современной эффективной транспортно-логистической системы в СНГ. А также совершенствование транспортно-логистических операций на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг, предложение конкурентоспособных тарифов.

Методы

К транспортным услугам относятся все виды труда, непосредственно не занятые изменением и преобразованием форм материи и сил природы и производящие особую потребительную стоимость, которая выражается в общественно полезной деятельности самого труда в различных отраслях общественного хозяйства (наука, образование, здравоохранение и т.д.). «К услугам относят также и те виды труда, которые, будучи заняты собственно в материальном производстве, не овеществляются в предметно осязаемом, обособленном продукте труда (транспорт, связь)» [2].

Услуга – вид деятельности, в процессе выполнения которой не создается новый, ранее не существовавший материально-вещественный продукт, но изменяется качество уже

имеющегося, созданного продукта. Это блага, предоставляемые не в виде вещей, а в форме деятельности. Таким образом, само оказание услуг создает желаемый результат. Услуги транспорта относятся к услугам, завершающим и (или) предваряющим процесс материального производства. Услуги транспорта определяются как подвид деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей потребителей и характеризующийся наличием необходимого технологического, финансового, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Под услугой, следовательно, подразумевается не только собственно перевозка груза, но и любая операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением. Следовательно, одним из главных направлений совершенствования хозяйственной деятельности на транспорте в условиях рыночной экономики является обоснование важнейших экономических и производственных показателей его работы, наиболее полно отражающих степень удовлетворения потребителей в перевозках грузов, экономичность и качество транспортной работы.

Процесс доставки товара в международной торговле как правило, включает:

Его перевозку от внутреннего пункта производства до пограничного пункта (порта) страны-экспортера (страна-экспортер);

Международную транзитную или морскую перевозку от пункта страны-экспортера до пограничного пункта (порта) страны-импортера (если между данными странами не установлена общая сухопутная граница);

Транспортировку от пограничного пункта страны-импортера до внутреннего пункта потребления товара» [3].

Транспортные операции считаются международными, если они связаны с перемещением внешнеторговых грузов на внешних относительно страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки. В широком смысле, международные транспортные услуги включают помимо непосредственно перевозочной деятельности различные сопутствующие операции:

- доставку груза от склада отправителя до ближайшего грузового терминала;
- его погрузку на магистральные транспортные средства;
- перегрузку на другие виды транспорта в промежуточных пунктах;
- выгрузку в пункте назначения;
- временное хранение груза в промежуточных пунктах;
- переоформление перевозочных документов [4].

Расходы, связанные с выполнением сопутствующих транспортных операций и затраты по перевозке груза магистральными видами транспорта образуют полные транспортные расходы грузовладельца. Таким образом, в международном транспортном процессе помимо грузовладельцев и перевозчиков участвуют различные хозяйствующие субъекты, включая операторов грузовых терминалов в портах и на станциях. При международных перевозках, особенно готовой продукции и полуфабрикатов, груз многократно последовательно переходит от перевозчиков к операторам терминалов, от них снова к перевозчикам и т.д. Одновременно изменяются и субъекты ответственности за груз. «Для защиты своих коммерческих интересов во всех географических пунктах, где осуществляются операции с его грузами, грузовладельцы прибегают к услугам посредников-экспедиторов (в некоторых странах их называют фрахтовыми агентами и др.). По договору экспедиции грузовладелец поручает экспедитору выполнение точно оговоренных операций с его грузами, например погрузку и выгрузку, хранение груза, оформление грузовых документов. Грузовладелец может доверить экспедитору заключение от его имени и по его поручению договоров с перевозчиками; выполнение расчетов по фрахту с перевозчиками и за стивидорские работы с операторами терминалов; выступление в судах и арбитражах на стороне грузовладельца. Экспедитор по законам многих стран является комиссионером.

Развитая сеть посреднических организаций в большинстве стран мира позволяет грузовладельцам заключать договоры непосредственно с экспедиторскими фирмами в каждом из интересующих их пунктов или договор с одним генеральным экспедитором, которому поручается организовать перевозку в целом. Генеральный экспедитор заключает от имени грузовладельца договоры с перевозчиками разных видов транспорта и с экспедиторскими организациями в пунктах прохождения грузов» [5].

Следует так же отметить, что в мире не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. Международные перевозки обслуживаются национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свой подвижной состав (морские и речные суда, самолеты, вагоны, автомобили), а также транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и транспортные узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные станции, автостанции, грузовые и пассажирские терминалы), относящиеся к транспортным системам отдельных стран. Обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов делают его экономикой одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы. Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским государствам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Относительно равнинный ландшафт и наличие больших запасов природного каменного материала позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта. «Основная доля сети наземных путей сообщений приходится на автомобильные и железные дороги (порядка 88,4 и 14,0 тыс.км соответственно). Протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3,9 тыс.км, воздушных трасс — 61 тыс.км. Плотность сети на 1000 кв. км территории составляет около 5,1 км железных дорог, 32,4 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1,5 км внутренних водных путей» [6].

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями. «Доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции относительно высока и находится на уровне свыше 8% и 11% для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок соответственно, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5%.

В результате, экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза большую чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в пять раз менее эффективна, так на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 т-км транспортной работы, в странах ЕС грузоемкость - менее 1 т-км/долл. ВВП. По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора. В частности: Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык – Актогай - Саяк - Мойнты – Астана - Петропавловск (Пресногорьковская). Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы – Шу- Арысь- Сарыагаш). ТРАСЕКА: Восточная Европа — Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык - Алматы - Актау). Север-Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау - уральские регионы России и Актау - Атырау. Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить Центральный коридор ТАЖМ,

имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш- Арысь - Кандагач - Озинки. Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов» [7].

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров. Вместе с тем, по оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Поскольку практически все транспортные услуги оказываются частными предприятиями, эти предприятия самостоятельно покрывают свои эксплуатационные и капитальные расходы. В отношении пассажирских железнодорожных перевозок действуют особые механизмы субсидирования, разработанные в рамках реализации Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2020-2025 годы.

Опорная (магистральная) сеть автомобильных и железных дорог, а также и внутренняя судоходная инфраструктура остаются в государственной собственности. Терминалы передались в собственность частному сектору. Система воздушной навигации в максимальной степени самоокупаемой за счет навигационных сборов аэропортов и маршрутных навигационных сборов. Авиационные терминалы находятся в сфере ответственности аэропортов и финансируются за счет терминальных сборов. Главные аэропорты вошли в частный сектор, который отвечает за техническое обслуживание и обновление инфраструктуры, финансируемой за счет сборов за взлет-посадку в аэропортах. Строительство и техническое обслуживание терминалов морских портов в основном входит в сферу ответственности частного сектора. Морская инфраструктура общего пользования находится в сфере ответственности государства.

В инфраструктуре автодорожного сектора сборы за пользование более непосредственно привязаны к пользованию дорогами. Поощряется участие частного сектора в различных сферах транспортного сектора, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура, в конечном счете, будет возвращаться государству. Наряду с государственным финансированием объектов транспортной инфраструктуры предусматривается привлечение институтов развития (Банк развития Казахстана, Инновационный фонд), других отечественных и международных финансовых организаций (ЕБРР, АБР, Всемирный банк, ИБР и другие). Создание благоприятного климата для развития частного бизнеса осуществляется путем предоставления льгот и преференций, стимулирующих обновление основных средств. Таким образом, финансирование реализации программ проводится бюджетами всех уровней, через привлечение инвестиций, а также на коммерческой основе: в структуре государственно-частного партнерства, концессий, через создание совместных предприятий на основе частной инициативы.

Географическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента предопределяет его значительный транспортный потенциал в области транзитных перевозок. Протяженность наземных транспортных магистралей республики составляет 106 тыс. км. Из них 13,5 тыс. км — магистральные железные дороги, 87,4 тыс. км — автомобильные магистрали общего пользования с твердым покрытием, 4 тыс. км. — речные пути. Строительство пограничного железнодорожного перехода Дружба — Алашанькоу между Казахстаном и Китаем и открытие железнодорожного перехода Серахс — Мешхед между Туркменистаном и Ираном открыли новые транзитные коридоры по маршруту Великого шелкового пути: от тихоокеанских портов Китая - Ляньюньган, Циньдао, Тяньцзинь - в Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турцию, к портам Средиземноморья и Персидского залива. Сегодня по всему этому пути полным ходом идут грузы. Имеющаяся сеть автодорог дает выход на Россию и бывшие союзные республики, а также в Китай, Турцию и Иран, что обеспечивает выход к портам Черного и Средиземного морей и Индийского океана. Морское судоходство осуществляется на Каспийском море

(порт Актау) с выходом через речные пути России на Черное и Балтийское море. Национальной авиакомпанией «Эйр Казахстан» освоено более 40 маршрутов по Казахстану, странам СНГ и дальнего зарубежья. В республике также работают ведущие иностранные компании, такие как: British Airways, Lufthansa, KLM, Transaero, PIA, Turkish Airlines, Iran Air и др.» [8].

Результаты

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в территориальном перемещении объектов или людей с по мощью транспортных средств. Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отраслей человеческой деятельности, а отдельные его виды вообще обладают естественной монополией (железнодорожный транспорт). В связи с этим необходимы нормы, регулирующие отношения перевозки таким образом, чтобы были в полной мере защищены интересы участников данных правоотношений. Основными нормативными документами, регулирующими отношения по перевозке, являются Гражданский кодекс РК, Закон республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21. 09. 1994г. а также специфические законы, регулирующие перевозку от дельными видами транспорта. Транспорт в Казахстане имеет важнейшее значение. [9] Огромные территории страны (2,7 млн км²), низкая плотность населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также удалённость от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы жизненно необходимым для Казахстана. Сегодня в нашей стране реализуется ряд проектов, направленных на развитие транзитного потенциала и транспортной логистики Республики Казахстан. В наиболее перспективных и выгодных точках страны формируются транспортно-логистические центры. В целях развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан с привлечением международных консультантов разработан Мастер-план развития транспортно — логистической системы (ТЛС). Данный документ представляет собой программу развития отрасли транспортной логистики в рамках текущих программ Правительства, в частности Государственной программы форсированного и индустриально-инновационного развития. Актуальность проекта обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом страны, что подразумевает отход от традиционного «узко транспортного» подхода и применение новой современной парадигмы ТЛС.

Выводы

Основной целью является повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, доступность глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентоспособности РК на глобальном рынке в целом. В Республике Казахстан проводится системная работа по улучшению качества транспортных услуг. Это прежде всего сокращение транспортного времени, снижение затрат на перевозки, оптимизация тарифов, сохранность грузов и, что немаловажно, подготовка качественного кадрового потенциала, который призван обеспечить нормальное функционирование всей логистической системы. Транспортная система является ключевой составляющей

инфраструктуры Казахстана и оказывает существенное влияние на уровень развития экономики страны. Так, эффективные транспортно-логические сети способны не только форсировать индустриализацию за счёт сближения промышленных центров внутри страны, но также создать базу для углубления регионального центрально-азиатского Евразийского экономического сотрудничества и дальнейшей интеграции Казахстана в мировую экономику. Более того стратегически выгодное географическое положение Казахстана позволяет получать значительные источники дохода за счёт активной реализации отдельных возможностей.

Конфликт интересов. Корреспондент автор заявляет, что конфликта интересов нет.

Ссылка на данную статью: Омарова АБ. Транспорт и экономический рост в Республике Казахстан. Вестник Казахского автомобильно-дорожного института = Bulletin of Kazakh Automobile and Road Institute = Kazakh avtomobil-zhol institutynyn Khabarshysy. 2025; 2(10): 59-68. <https://doi.org/10.63377/3005-4966.2-2025-06>

Cite this article as: Omarova AB. Transport i ekonomicheskij rost v Respublike Kazahstan [Transport and economic growth in the republic of Kazakhstan]. Vestnik Kazahskogo avtomobil'no-dorozhnogo institute = Bulletin of Kazakh Automobile and Road Institute = Kazakh avtomobil-zhol institutynyn Khabarshysy. 2025; 2(10): 59-68. (In Russ.) <https://doi.org/10.63377/3005-4966.2-2025-06>

Литература

- [1] Сабден О. Новый Казахстан в меняющемся мире: стратегия экономических преобразований и путь к лидерству. 27.
- [2] О Стратегии индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003–2015 годы. Указ Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года. 1096.
- [3] О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года. Казахстанская Правда. 2006, 87(25058).
- [4] Тулембаева А.Н. Логистика. Учебник, Алматы Триумф "Т", 2008, 358.
- [5] Есентугенов А. Экономические горизонты развития Республики Казахстан и стран СНГ. Сборник работ. 2008, 43.
- [6] Лавриненко Ю. Транзитный потенциал Казахстана и пути сотрудничества с соседними государствами. Экономист. 2003; 11: 36-40. <http://library.volnc.ru/article/view?id=95375>
- [7] Тулембаева А.Н., Алимкулов Е.Ш. Логистика в топливно-энергетическом комплексе Республики Казахстан. Алматы. 2010, 240.
- [8] Сабден О. Логистика: (экономика и управление). Алматы. ИП МОН РК. 2010, 120.
- [9] Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И. Транспортная логистика. Часть 1. 2010; 26-27.
- [10] Можарова В. Транспорт в Казахстане: текущая ситуация, проблемы и перспективы развития. Алматы. 2011; 235-236.
- [11] Даулет Б.С., Тулембаева А.Н. Стратегическое управление в транспортно-коммуникационном комплексе Республики Казахстан. Алматы. 2010, 110.
- [12] Нургалиев К.Р. Экономика Казахстана. Алматы. 2011, 98.
- [13] Назарбаев Н.А. Стратегия 2030. Алматы. 2011.
- [14] Бишимбаев С.К. Совершенствование системы экономических показателей оценки деятельности оптово-посреднических предприятий. Алматы. 2011, 29.
- [15] <http://articlekz.com/article/5996>
- [16] <http://www.marketingcenter.kz/2016/03-04-kazakhstan-marketingovy-issledovaniya-rynok-logistiki.html>
- [17] Маркетинговые исследования рынка логистики в Казахстане. http://www.centralasia-biz.com/cabiz/kazakhstan/transport/abt_transport_kz.htm. 21.05.2025.
- [18] http://www.kremzk.gov.kz/rus/menu2/analiz_tovarnyh_rynkov/?cid=0&rid=25424

[19] <http://pt0008.kokshetau.akmoedu.kz/documents/view/CC75B3A3B639A6DE.html>

References

- [1] Sabden O. Novyj Kazahstan v menyayushchemsya mire: strategiya ekonomicheskikh preobrazovaniy i put' k liderstvu [New Kazakhstan in a Changing World: Strategy of Economic Transformations and the Path to Leadership]. 27. (in Russ.).
- [2] O Strategii industrial'no-innovacionnogo razvitiya Respubliki Kazahstan na 2003–2015 gody [On the Strategy of Industrial and Innovative Development of the Republic of Kazakhstan for 2003-2015]. Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 17 maya 2003 goda = Decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated May 17, 2003. 1096. (in Russ.).
- [3] O Transportnoj strategii Respubliki Kazahstan do 2015 goda [On the Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan until 2015]. Kazakhstanskaya Pravda. 2006, 87(25058). (in Russ.).
- [4] Tulembaeva AN. logistika [Logistics]. Uchebnik = Textbook. Almaty Triumph "T", 2008, 358. (in Russ.).
- [5] Esentugenov A. Ekonomicheskie gorizonty razvitiya Respubliki Kazahstan i stran SNG [Economic Horizons for the Development of the Republic of Kazakhstan and the CIS Countries]. Sbornik rabot = Collection of works. 2008, 43. (in Russ.).
- [6] Lavrinenko Yu. Tranzitnyj potencial Kazahstana i puti sotrudnichestva s sosednimi gosudarstvami [Transit potential of Kazakhstan and ways of cooperation with neighboring states]. Economist. 2003; 11: 36-40. (in Russ.). <http://library.volnc.ru/article/view?id=95375>
- [7] Tulembaeva AN., Alimkulov ESh. Logistika v toplivno-energeticheskom komplekse Respubliki Kazahstan [Logistics in the fuel and energy complex of the Republic of Kazakhstan]. Almaty. 2010, 240. (in Russ.).
- [8] Sabden O. Logistika: (ekonomika i upravlenie) [Logistics: (economics and management)]. Almaty: IE MES RK. 2010, 120. (in Russ.).
- [9] Suleimenov TB, Arpabekov MI. Transportnaya logistika [Transport logistics]. Part 1. 2010; 26-27. (in Russ.).
- [10] Mozharova V. Transport v Kazahstane: tekushchaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya [Transport in Kazakhstan: current situation, problems and development prospects]. Almaty. 2011; 235-236. (in Russ.).
- [11] Daulet BS, Tulembaeva AN. Strategicheskoe upravlenie v transportno-kommunikacionnom komplekse Respubliki Kazahstan [Strategic management in the transport and communications complex of the Republic of Kazakhstan]. Almaty. 2010, 110. (in Russ.).
- [12] Nurgaliev KR. Ekonomika Kazahstana [Economy of Kazakhstan]. Almaty. 2011, 98. (in Russ.).
- [13] Nazarbayev NA. Strategiya 2030 [Strategy 2030]. Almaty. 2011. (in Russ.).
- [14] Bishimbayev SK. Sovershenstvovanie sistemy ekonomicheskikh pokazatelej ocenki deyatel'nosti optovo-posrednicheskikh predpriyatij [Improving the system of economic indicators for assessing the activities of wholesale and intermediary enterprises]. Almaty. 2011, 29. (in Russ.).
- [15] <http://articlekz.com/article/5996>
- [16] <http://www.marketingcenter.kz/2016/03-04-kazahstan-marketingovyie-issledovaniya-rynok-logistiki.html>
- [17] Marketingovyie issledovaniya rynka logistiki v Kazahstane [Marketing research of the logistics market in Kazakhstan]. (in Russ.). http://www.centralasia-biz.com/cabiz/kazahstan/transport/abt_transport_kz.htm. (accessed on 21 May 2025)
- [18] http://www.kremzk.gov.kz/rus/menu2/analiz_tovarnyh_rynkov/?cid=0&rid=25424
- [19] <http://pt0008.kokshetau.akmoedu.kz/documents/view/CC75B3A3B639A6DE.html>