

В 2018 году Компания расширила географию и способы поставок, в том числе в рефрижераторных контейнерных поездах. Контейнеризация перевозок позволила расширить географию экспортных поставок и оптимизировать транспортную составляющую за счет ускорения оборота контейнерных поездов.

В рамках проекта государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы в железнодорожной отрасли планируется модернизация участка Достык – Мойынты и электрификация участка Мойынты - Актогай. Планируется обеспечить рост железнодорожного транзита на 49% (с 18 до 26,9 млн. тонн); рост контейнерного железнодорожного транзита с 825 тыс. до 1,661 млн. ДФЭ; рост перевозки пассажиров на 35%, в том числе транзитных в 2 раза [3].

Казахстан по итогам работы 2020 года планирует подняться на 38-е место по Индексу эффективности логистики (ИЭЛ), оценка которого производится каждые 2 года. В 2018 году Казахстан занимал 71-е место. По показателю «Инфраструктура» Глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума (ГИК ВЭФ) планируется занять место не ниже 49-го места, по итогам 2019 года Казахстан занял 67-е место. В достижении поставленных целей непременно огромный вклад внесет железнодорожная отрасль экономики Казахстана, производственный потенциал которой стабильно растет с каждым годом.

Литература

1. Мусапирова А. Как развивается транспортная отрасль Казахстана [Электронный ресурс]// Журнал Курсив-URL: <https://kursiv.kz/news/tendencii-i-issledovaniya/2019-04/kak-razvivaetsya-transportnaya-otrasl-kazakhstana>(дата обращения 13.02.2020).
2. Отчет в области устойчивого развития за 2018 год [Электронный ресурс]// АО НК «ҚТЖ»-URL <https://www.railways.kz/ru/sustainable-development/otchet-ob-ustoychivosti-razvitiya> (дата обращения 12.02.2020).
3. Проект программы «Нурлы жол» до 2025 года [Электронный ресурс] //Центр деловой информации Капитал-URL: <https://kapital.kz/economic/82093/razrabotan-novyy-proyekt-programmy-nurly-zhol-do-2025-goda.html> (дата обращения 12.02.2020).

Ныгыметолла А.К., 2 курс (академик Е.А Бөкетов атындағы ҚарМУ)
Ғылыми жетекші - э.ғ.д., профессор Садуов А.Ж.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЛОГИСТИКАНЫҢ ДАМУ МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ БОЛАШАҒЫ

Еліміздегі логистиканың даму мәселелеріне тоқтала кетейік. Логистиканың тәжірибелі тәсілдерді және ғылыми көзқарасты талап етуі Қазақстанның нарықтық қатынастарға көшуінің бастауымен сай келді. Шетелдік тәжірибе және жоғарыда қарастырылған шетелдегі логистикалық концепциялардың эволюциясы көрсеткендей, нақты теориялық аппаратта және логистикалық менеджменттің тәжірибелік әдістеріне қажеттілік өндіруші күштердің, технологиялардың, саяси жағдайдың, белгілі тарихи уақытта қалыптасқан нарықтық қатынастардың ересектігіне байланысты болып келеді. Отандық бизнестегі логистикалық көзқарастың мүмкіндіктерін және қарқынын бүгінгі күнгі Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық, саяси жағдайдан және экономикалық реформалар қадамының болжамынан бөліп-жарып қарауға болмайды [1].

Жұмыстың мақсаты болып табылмайтын экономикалық талдауға берілмей-ақ Қазақстандағы логистикалық концепцияның даму жолындағы негізгі проблемаларды қарастырып өтейік:

Біріншіден, қоғамның барлық қабаттарындағы ауыр жалпыэкономикалық жағдай және әлеуметтік қиыншылық көптеген қазақстандық кәсіпкерлер, менеджерлер, инженерлі-техникалық жұмысшылар үшін таңсық логистикалық идеялардың отандық бизнесте өрлеуіне көмегін тигізбейді. Экономиканың стагфляциясы, монополизм және мемлекеттік меншіктің маңызды салалардағы жоғары дәрежесі, қаржылық дағдарыс және төлемеушіліктері, өндіріс көлемдерінің және өмір сүру деңгейінің төмендеуі, созылмалы негативті экономика реструктуризациясы және инвестиция ашылуы – бұның барлығы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық жағдайдағы логистиканы енгізу және дамытудағы толық теріс сипаттамасы емес.

Екіншіден, көп уақыт бойы отандық экономикада логистиканы қолдану саласы (қамтамасыздандыру және өнім өндіру) бағаланбаған, ал Батыста логистика негізгі (фундаменталды) орынды алады. Тарихқа қарасақ, елімізде қолдану саласы өндірістік саладан, соның ішінде, тауарды

және қызметті өндіруді ұйымдастырудан біршама артта қалып қойған. Айналым сферасы тауардың өндірушіден тұтынушыға жай жетуімен, қанағаттандырылмаған сұраныс жоғары дәрежесімен, төмен сенімділігімен және тұтынушыларға қызмет көрсету деңгейі сапасының төменділігімен сипатталады. Айналым сферасы қашанда қалдықтық принциппен қаржыландырылады; басқару персоналының жетекшілері экономикадағы айналым саласының рөлін дұрыс бағалай білмеген.

Үшіншіден, бүгінгі таңда Қазақстан экономика инфрақұрылымы даму деңгейінің әлемдік орташа деңгейінен әлдеқайда қалып бара жатыр (ең алдымен өнімді қолдау саласында). Осы жерде келесі негізгі негативті жағдайларды көрсетуге болады:

– тауар өндіруші құрылымдардың бейрационалды дамуы (өнеркәсіпте және саудада ойластырылған тауар өткізу жүйесінің стратегиясының жоқтығы, ірі және орташа көтерме деңгейлерінде ұйымдастырылған тауарлы нарықтың жоқтығы);

– заманауи электронды коммуникациялар жүйесінің, электронды желілердің, байланыс және телекоммуникация жүйелерінің даму деңгейінің төмендігі;

– автомобильді жолдар саласында қалып қойған транспорттық инфрақұрылымы; жүк автомобильдерінің, мультимодальдық және кедендік терминалдардың техника-технологиялық деңгейінің төмендігі және санының аздығы;

– транспорттың барлық түрлерінде әлемдік стандарттарға сай заманауи транспорттық құралдардың болмауы; транспорттың жылжымалы құрамының физикалық және моральдық жоғары дәрежелі тежелуі.

Жоғарыда көрсетілген факторлар мен негативті жағдайлардың Қазақстан экономикасына логистикалық концепцияларды енгізуді біршама дәрежеде тежейді, ал бұл жұмысты қысқа мерзім ішінде орындау мүмкін емес.

Дегенмен, 1990-шы жылдардың басында, яғни нарықтық қатынастарға өтудің алғашқы қадамдары жасалып жатқан кезде, Қазақстанда экономиканың әртүрлі салаларында логистикалық идеяларды дамытуға арналған алғашқы нақты қадамдар жасалған болатын. Аталған қадамдарды екі үлкен топқа бөлуге болады: ғылыми-теориялық және өндірістік-техникалық (технологиялық).

Қорыта келгенде, қазіргі таңда Қазақстандағы логистиканың дамуы нарық заңдары мен қағидаларынан туындағандай логистиканы игеру және оны кәсіпорындағы басқару жүйесімен бірігуі нарықтық экономиканың даму деңгейін көрсетеді.

Әрбір кәсіпорынның нарыққа дұрыс қадам жасау үшін логистика ауадай қажетті нәрсе, бірақ бұл логистика өз бетінше кешенді сала ретінде қызмет етеді деп айту қиын, себебі кәсіпорынға логистиканы жүргізу беймәлім белгісіз зат, оны қалай өткізу, қалай жоспарлау, қандай әдіс қолдану деген сұрақтар туындайды бұл сауалдардың әр бірі өз бетінше тағыда сұрақтар туғызады, ал осының бәрін дұрыс қолданбауы нақты мәліметтердің бетін ашпайды, яғни сондықтан нарықтағы кәсіби маманданған логистиканы жүргізумен айналысатын ұйымдарға жүгіну дұрыс шешім болады [2].

Әдебиеттер

1 Брагин С. В., Сабетов А. «Экспедирование, экономика, транспорт». Учебное пособие. – Алматы, 2002.

2 Экология транспорта. Учебник для ВУЗов/ Е.И. Павлов – М.: Высш. шк. 2006. – 344 с.

Раздобудько М.Е. магистрант 1-го года обучения (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)
Научный руководитель - к.э.н., ассоциированный профессор Мамраева Д.Г.

РАЗВИТИЕ КАЗАХСТАНСКОЙ ТУРИСТСКОЙ ОТРАСЛИ

Туризм в Казахстане на сегодняшний день является одним из перспективных направлений не сырьевого сектора экономики. По данным UNWTO, туристическая популярность республики возросла в 2019 году на 10%. По данному показателю из стран Средней Азии Казахстан уступил Узбекистану, Армении и Азербайджану [1].

Как известно, туризм базируется на таких важных составляющих, как высокий уровень развития транспорта, социальной сферы, а также сферы услуг. Для выявления возможностей развития казахстанского туризма, его угроз и оценки текущего состояния целесообразно проведение SWOT-анализа.