

Әдебиеттер тізімі

1 BREDÁ, Z.; COSTA, R.; COSTA, C. Do clusters and networks make small places beautiful? The case of Caramulo (Portugal). In: LAZZERETTI, L.; PETRILLO, C. (Ed.). Tourism local systems and networking. [S.l.]: Elsevier, 2004.

2 FRANCO, M. A cooperação entre empresas como meio de redimensionamento e reforço da competitividade das PMEs: o caso da região da Beira Interior. Dissertação (Mestrado em Gestão) □ Universidade da Beira Interior, Covilhã, Portugal, 1995.

3 KERNAGHAM, K. Partnership and public administration: conceptual and practical considerations. Canadian Public Administration, v.36, p.57-76, 1993.

4 WTO - World Tourism Organization. Public-private sector cooperation – enhancing tourism competitiveness. Madrid, 2000.

5 KIM, D.; KIM, C.; LEE T. Public and private partnership for facilitating tourism investment in the Apec Region. APEC Tourism Working Group (TWG) & Ministry of Culture and Tourism, Republic of Korea, Asia-Pacific Economic Cooperation, 2005.

Вызовы и перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг в Казахстане

К.А. Утегенов¹, Ж.З. Арынова², Ж.Ж. Тебаев³

¹магистрант 1-го года обучения по специальности «Логистика» (по отраслям)

²к.э.н., ассоциированный профессор кафедры маркетинга

³м.э.н., старший преподаватель кафедры маркетинга

utegenovalikhan@mail.ru

^{1,2,3} Карагандинский университет имени академика Е.А. Букетова, г. Караганда

Аннотация: В статье рассматривается стратегическая роль Казахстана в евразийской логистике благодаря его выгодному географическому положению и развитой транспортной инфраструктуре. Анализируются ключевые международные транспортные коридоры, такие как Транскаспийский маршрут, TRACECA и коридор Север-Юг, а также усилия по модернизации дорог, железных дорог и портов. Особое внимание уделено проблемам, связанным с зависимостью от соседних стран и необходимостью улучшения пограничных переходов. Рассматриваются приоритеты Казахстана в развитии логистического сотрудничества, включая создание индустриально-логистических центров и укрепление регионального взаимодействия.

Ключевые слова: Казахстан, логистика, транспортная инфраструктура, Транскаспийский маршрут, TRACECA, международный транспортный коридор Север-Юг, региональное сотрудничество, транспортные коридоры, модернизация инфраструктуры.

Казахстан расположен на пересечении важнейших транспортных путей и входит в число крупнейших игроков на рынках розничной торговли – Китая, России, Восточной и Западной Европы – и, следовательно, представляется перспективным направлением для реализации нового Шелкового пути через развитие и размещение современных логистических центров в Казахстане и соседних странах. По территории республики проходят пять международных железнодорожных транзитных маршрутов, шесть международных транспортных коридоров и несколько крупных трубопроводов. Создание и развитие международных логистических центров ЕврАзЭС в перспективе до 2020 года является дополнительной возможностью для развития логистических услуг в Казахстане [1]. Тем самым обеспечивается высокая актуальность задач по развитию транспортно-логистической инфраструктуры.

Казахстан обладает одной из самых обширных и развитых транспортных систем в

Центральной Азии, как с точки зрения автомобильной, так и железнодорожной сети. Дорожная сеть страны охватывает более 100 000 километров, из которых около 20 000 километров являются международными и межрегиональными маршрутами, которые являются неотъемлемой частью транзитных перевозок по всему региону.

Текущие оценочные данные предполагают, что система дорожного сообщения Центральной Азии содержит около 66 000 километров основных дорог, что само по себе включает 29 000 километров трансграничного движения. Кроме того, железнодорожные линии государств Центральной Азии составили более 22 000 километров по состоянию на 2019 год [2]. Таким образом, можно сказать, что транспортные средства по автомобильным и железнодорожным системам являются основными средствами доставки товаров через регион Центральной Азии. Здесь, казахстанская железнодорожная система считается наиболее эксплуатируемой железнодорожной линией, поскольку государство перевозит около 84% от общего объема грузовых перевозок в регионе.

Также, главным характером логистической цепочки Центральной Азии является тот факт, что большинство основных дорог направлены с севера на юг или наоборот, где транзит узбекских товаров в основном проходит через территории Казахстана и России, что в свою очередь отражает проблему зависимости от соседних стран в реализации развития транспорта [3]. Позиция Казахстана как ключевого транзитного узла еще больше укрепляется за счет постоянного развития его инфраструктуры. Страна вкладывает значительные инвестиции в модернизацию и расширение своей транспортной сети, включая улучшение автодорог и модернизацию железнодорожных линий. Основное внимание уделяется расширению транзитных коридоров, соединяющих Казахстан с соседними странами, включая Россию, Китай и Узбекистан.

Одним из наиболее значимых международных транспортных проектов, в которых участвует Казахстан, является Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который соединяет Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Турцию [4]. Этот маршрут становится все более важным как альтернатива морским торговым путям и дает Казахстану возможность расширить свою роль в глобальной логистике. Кроме того, Казахстан является ключевым участником Международного транспортного коридора Север-Юг (МТК), который соединяет Индию, Иран, Россию и Казахстан, еще больше укрепляя его стратегическое значение в региональной и международной торговле.

Казахстан также играет ключевую роль в развитии портов и логистических узлов. Расширение порта Актау на Каспийском море является ключевым проектом, направленным на улучшение связей Казахстана с международными рынками [5]. Инвестиции в модернизацию инфраструктуры страны направлены на повышение эффективности, снижение транспортных расходов и обеспечение того, чтобы Казахстан оставался критически важным звеном в глобальной цепочке поставок.

Несмотря на свои достижения, Казахстан сталкивается с трудностями в полной реализации своего транспортного потенциала, особенно с точки зрения зависимости от соседних стран в транзитной торговле. Однако постоянные усилия страны по модернизации своей инфраструктуры и ее активное участие в глобальных и региональных транспортных инициативах открывают существенные возможности для роста.

Казахстан играет центральную роль в нескольких ключевых международных транспортных коридорах благодаря своему стратегическому расположению и хорошо развитой инфраструктуре. Участие страны в этих сетях укрепляет ее позиции как важного транзитного узла, соединяющего Центральную Азию с Европой, Китаем и Ближним Востоком.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также известный как Средний коридор, является значимым глобальным транспортным маршрутом, связывающим Китай и Европу через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию. Казахстан является ключевым игроком в ТМТМ, предлагая различные пути доставки, соединяющие его с Китаем, и облегчая транзит товаров в страну и из нее. Роль Казахстана в этом коридоре имеет

решающее значение, поскольку страна предлагает несколько железнодорожных и автомобильных маршрутов для транзитных грузов [6].

В 2021 году в портах Казахстана, таких как Курык и Актау, перевалка грузов увеличилась на 6%, составив 1988 тыс. тонн. Продолжение развития Казахстана инфраструктурой вдоль ТМТМ очевидно, поскольку пропускная способность маршрута достигнет 2,76 млн тонн грузов в 2023 году, что на 65% больше по сравнению с показателями 2022 года. Активное участие Казахстана в этом коридоре повышает его значимость как центрального транзитного звена между Китаем, Центральной Азией и Европой.

Казахстан является участником проекта ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), интермодальной транспортной сети, которая связывает Европу, Кавказ и Центральную Азию. Официальное основание ТРАСЕКА датируется 1993 годом, когда Казахстан подписал соглашение об «Основном многостороннем соглашении о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» в 1998 году [7]. Этот коридор расширяет доступ Казахстана к европейским рынкам, в частности, в обход России и Ирана, и включает 47 маршрутов и более 45 000 километров автомобильных и железных дорог.

Участие Казахстана в ТРАСЕКА способствовало расширению сотрудничества с другими странами Центральной Азии и региональными игроками, такими как Грузия и Азербайджан. Оно также открывает возможности для транспортировки ключевых продуктов, таких как сырая нефть, хлопок и сельскохозяйственные товары, в Европу, Турцию и другие регионы и из них.

Участие Казахстана в Международном транспортном коридоре Север-Юг (МТК) является еще одним ключевым элементом его транспортной стратегии. МТК, направленный на соединение Индии, Ирана и России, предлагает альтернативу маршруту Суэцкого канала, значительно сокращая время и расходы на транзит. Казахстан присоединился к инициативе МТК в 2002 году вместе с другими странами Центральной Азии, способствуя созданию более короткого и экономически эффективного маршрута, соединяющего Индийский океан с Каспийским морем и далее.

Роль Казахстана в МТК особенно важна, поскольку он связывает инфраструктуру страны с глобальной сетью через Иран и Азербайджан, облегчая торговлю с Индийским субконтинентом и Европой. Этот коридор также поддерживает усилия Казахстана по интеграции в более широкую евразийскую транспортную сеть, помогая создавать более эффективные логистические маршруты для товаров по всему региону [8].

Стратегическое расположение Казахстана и надежные транспортные сети позиционируют его как важнейший связующий элемент в расширяющихся глобальных торговых маршрутах, стимулируя региональную экономическую интеграцию и содействуя более тесным связям между Центральной Азией, Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Прежде всего, необходимо рассмотреть приоритеты рассматриваемых региональных государств в контексте логистики, что, в свою очередь, имеет важное значение для определения возможности регионального сотрудничества в ближайшем будущем, если следовать приоритетам стран Центральной Азии. В свою очередь, национальный приоритет другой вовлеченной страны, изложенный в Концепции развития транспортного и логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, указывает на то, что динамика торговли на всей территории Центральной Азии требует ускоренной модернизации и создания общей экосистемы торговых и производственных центров вдоль границы. Согласно этому документу, основными предпосылками являются улучшение институционального качества существующей инфраструктуры: железных и автомобильных дорог, а также способности пограничных переходов Казахстана. Основная цель Концепции заключается в необходимости содействия национальному экономическому развитию и повышению уровня жизни населения за счет доступных, надежных и эффективных логистических решений. В результате к 2030 году страна должна занять одно из лидирующих мест в регионе по разработанным транспортным и транзитным возможностям для удовлетворения местных и внешних требований по грузовым перевозкам. В связи с этим будет создана система трансграничных

коммерческих узлов для продвижения логистики и межмодальных перевозок, что позволит установить площадки для сотрудничества с соседними государствами, такими как Китай, Кыргызская Республика, Узбекистан и Россия. Кроме того, было отмечено, что на кыргызской границе будет создан "Индустриально-торговый и логистический комплекс", а на узбекской границе — "Международный центр промышленного сотрудничества "Центральная Азия" [9].

Важно отметить, что в 2023 году произошло одно из ключевых мероприятий сотрудничества между Казахстаном и Кыргызстаном, в рамках которого стороны заключили соглашение о создании и мониторинге логистических процессов на границе государств. Также, именно в области развития логистического сотрудничества активно участвуют лидеры Казахстана и Узбекистана, в отличие от других стран Центральной Азии. Например, в обращении президента Токаева к народу на совместном заседании палат Парламента Казахстана в 2023 году он подчеркнул необходимость усиления позиций страны как логистического хаба в Евразии и, в конечном итоге, становления полностью развитой транспортной и логистической державой [10]. Более того, в ходе 5-й Консультативной встречи глав Центральной Азии президент Токаев отметил важность продолжения совместной работы с соседями в Центральной Азии в их инициативе по улучшению транспортной и логистической инфраструктуры с целью устранения региональных блокировок.

В свою очередь, официальная Третья Консультативная встреча состоялась в августе 2021 года в Туркменистане, в которой приняли участие президенты Республики Казахстан, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Республики Узбекистан. Данная консультативная встреча в Туркменбаши позволила всесторонне рассмотреть перспективные направления, формы и механизмы для дальнейшего развития взаимовыгодного сотрудничества в сферах безопасности и стабильности, торговли, экономики и инвестиций, транспорта и транзита, а также в сельском хозяйстве. Стороны подчеркнули необходимость ускорить создание Региональной конференции по транспортным коммуникациям, координировать Программу и Соглашение о совместном развитии транспортной системы в Центральной Азии с учетом реализуемых и перспективных проектов по формированию выгодных международных транспортных коридоров с участием государств региона. Ключевым моментом здесь стало продвижение новой инициативы. Лидеры государств поручили внешним министерствам в кратчайшие сроки завершить работу по координации проекта "Дорожной карты" по развитию регионального сотрудничества на 2022-2024 годы, которая должна быть готова к следующей регулярной встрече [11].

Таким образом, проанализированные взаимодействия государств в формате консультативных встреч выявляют общее стремление стран Центральной Азии увеличить сотрудничество в сфере транспорта и транзита, что сегодня становится все более важным драйвером устойчивого экономического роста стран Центральной Азии. Более того, президент Казахстана Токаев отметил, что наряду со строительством Транскаспийского международного транспортного маршрута, Казахстан готов внести свой вклад в строительство железной дороги, соединяющей Мазари-Шариф, Кабул и Пешавар. Также отдельно подчеркивался перспективы запуска железнодорожной линии "Дарбаза - Мактаарал", соединяющей Казахстан и Узбекистан, которая позволит увеличить пропускную способность в два раза и сократить время доставки грузов в 1,5 раза. В дополнение к этому Казахстан активно использует железную дорогу "Казахстан - Туркменистан - Иран", самый короткий маршрут из Восточной Азии в страны Персидского залива. Среди других проектов строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан было обозначено президентом Кыргызстана Жапаровым как значительное развитие в улучшении транзитного потенциала Центральной Азии. Реализация вышеупомянутых транспортных проектов, безусловно, повысит транзитные возможности Центральной Азии, содействует внутригосударственной и диверсификации внешней торговли, а также способствует превращению Центральной Азии в транспортный и логистический хаб, соединяющий Азию и Европу. Лидеры Таджикистана и Туркменистана, в свою очередь, поддерживая региональные инициативы в этой области, подчеркнули необходимость улучшения транспортных коридоров, укрепления региональной связанности и

улучшения условий транзита. Соответственно, предложения, высказанные в ходе встречи, согласуются с позицией Узбекистана и дополняют ее в реализации логистического и транзитного потенциала Центральной Азии.

Как видно, данный формат консультативных встреч, который приобрел ежегодный оперативный характер, охватывал проведение встреч во всех пяти центральноазиатских странах: Казахстане в 2018 году, Узбекистане в 2019 году, Туркменистане в 2021 году, Кыргызстане в 2022 году и Таджикистане в 2023 году. Это демонстрирует их востребованность как механизма регионального сотрудничества, позволяющего обсуждать и принимать общеприемлемые решения по всем вопросам многогранного сотрудничества между государствами региона. Таким образом, это стало значительной платформой для регионального сотрудничества в решении логистических вопросов [12].

Казахстан, благодаря своему расположению и инфраструктуре, играет ключевую роль в евразийской логистике, участвуя в проектах ТМТМ, TRASECA и коридоре Север-Юг. Однако страна сталкивается с проблемами: зависимостью от соседей в транзитной торговле, необходимостью модернизации дорог и пограничных переходов. Региональное сотрудничество и инвестиции в инфраструктуру помогают преодолевать эти трудности, укрепляя роль Казахстана как логистического центра, соединяющего Европу, Азию и Ближний Восток.

Список литературы:

1. Стратегия создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС. Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 года № 374. Available at: <http://evrazes.com/docs/view/434> [In Russian: Strategy of creation and development of international logistics centers of the Eurasian Economic Community (for the period of 2009 to 2020)].
2. Hasanova, S., & Hasanov, R. SDG drivers framework for North and Central Asia. 2020. 22-23p. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Background_paper_SDG_Drivers_Framework_for_North_and_Central_Asia.pdf
3. Джураев, Р. Р. Важность геостратегического расположения Узбекистана в развитии логистического потенциала со странами Центральной Азии и Афганистаном. Молодой ученый. — 2019. — № 32 (270). — С. 23-30;
4. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ). (2024, November 14). Middlecorridor.com. <https://middlecorridor.com/ru>
5. Морские ворота Казахстана: проблемы и перспективы порта Актау. (2023). Портал СНГ. <https://e-cis.info/news/566/111709/?ysclid=m3rcpuqiyd713794196>
6. Сафарова Афет Ага Али Гызы (2024). ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ (ТМТМ) В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ СРЕДИННОГО ТОРГОВОГО КОРИДОРА. Endless light in science, 20 (май 2), 65-72.
7. Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRASECA), Asia Regional Integration Center, 2015: <https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia>
8. Петрушина О.М., Дзирун И.А., Степин Н.Д., & Чичерова В.Н. (2022). РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА "СЕВЕР-ЮГ" КАК ИНСТРУМЕНТ РАСШИРЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА РЕГИОНОВ. Вестник Академии знаний, (6 (53)), 208-210.
9. Panasyuk, M. V. , Gafurov, I. R. , & Novenkova, A. Z. (2013). Influence of international transport and logistics systems on economic development of the region. World Applied Sciences Journal , 27 , 135–139.
10. Выступление Президента К.К.Токаева на IV Консультативной встрече глав государств Центральной Азии, Официальный сайт Президента Республики Казахстан, 2022, URL: <https://akorda.kz/ru/vystuplenie-na-iv-konsultativnoy-vstreche-glav-gosudarstv-centralnoy-azii-2163148>
11. OECD (2018), Enhancing Connectivity through Transport Infrastructure: The Role of

Official Development Finance and Private Investment, The Development Dimension, OECD Publishing, Paris;

12. Raimbekov, Zhanarys & SYZDYKBAYEVA, Bakyt & Rakhmetulina, Zhibek & ZHENSKHAN, Darima. The effectiveness of logistics development and its impact on the economies of the countries along the silk road passing through Kazakhstan. Transport Problems. 13. 127-142. 10.20858/tp.2018.13.4.12

Анализ позиций блюд в меню объекта питания «КАФИШКА» посредством матрицы BCG

М.О. Хамидуллин¹

¹Студент 2 курса обучения ОП «Ресторанное дело и гостиничный бизнес»
Научный руководитель – Аяганова М.П.²

²PhD, ассоциированный профессор кафедры маркетинга

maksimham3010@gmail.com

¹²Карагандинский университет имени академика Е.А. Букетова г. Караганда

Аннотация: в данной статье рассматривается создание и анализ матрицы Бостонской консалтинговой группы (BCG Matrix) как инструмента стратегического управления. Особое внимание уделено алгоритму формирования матрицы, её практическому применению для оценки портфеля компании и формированию стратегических рекомендаций. Приведены примеры использования матрицы BCG в кафе быстрого питания «КАФИШКА».

Ключевые слова: темп роста рынка, общая доля рынка, «Трудные дети», «Восходящие звезды», «Дойные коровы», «Изгоняемые собаки», матрица BCG, прибыль, производство, объем реализации, маркетинговая стратегия, жизненный цикл товара.

Матрица BCG (Boston Consulting Group) появилась в 1968 году благодаря основателю Boston Consulting Group Брюсу Хендерсону. Брюсу Хендерсону предложил стратегию для нахождения способа фиксации стабильного роста прибыли. Он предложил график с осями X, Y и каждому из 4 разделов дал названия: «Трудные дети», «Восходящие звезды», «Дойные коровы» и «Изгоняемые собаки» [1].

«Трудные дети» - это новые во всех пониманиях товары на рынке, при введении которых производитель выпускает малые (ограниченные) партии, с неокончательной ценой, экспериментальной упаковкой и слабой рекламной поддержкой. Основной задачей для производителя является проанализировать спрос на новый товар и вынести решение о дальнейшем продвижении и снятии с производства данного товара.

«Восходящие звезды» - это товары, находящиеся в стадии активного роста ЖЦТ (жизненного цикла товара). Товары находящиеся в данной стадии вероятно уже окупают издержки на рекламу, а может быть и приносят небольшую прибыль. Основной задачей предпринимателя на данном этапе является активная реклама данного товара в целях перевода его на следующий сектор матрицы BCG.

«Дойные коровы» - товары находящиеся на пике своего ЖЦТ, это этап снятия сливок, когда товар уже не требует больших издержек для стимуляции спроса. Основной задачей производителя является максимально долгое удержание товара в данной позиции.

«Изгоняемые собаки» - это товары находящиеся в стадии спада в ЖЦТ, спрос на товар спал по каким либо причинам и компания не получает большой прибыли, возможно только убыток. Основной задачей для производителя является избавление от данного товара если нет веских причин оставлять его в своем списке товаров [2].

Актуальность данного инструмента стратегического управления товарной политикой компании высокая, так как с момента создания и до сегодняшнего дня примерно 85% компаний