

Сандық экономика жағдайындағы көліктік-логистика маркетингі

А.Ж. Садуов¹, З.Б. Муратхан², Н.Б.Хасенханов³

¹Маркетинг кафедрасының профессоры э.ғ.д.

²«Логистика» мамандығы бойынша 2 курс магистранты

³Маркетинг кафедрасының аға оқытушысы э.ғ.м.

saduovaj@mail.ru, zmbakh@gmail.com, nurshuak.mail.ru@mail.ru

^{1,2,3}Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті, Қарағанды қ.

Түйіндеме: «Цифрлы Қазақстан» дегеніміз ІТ саласын ғана емес, сонымен қатар көптеген әлеуметтік-экономикалық салаларды қамтитын ұғым. Ел экономикасына елеулі үлес қосып отырған саланың бірі көлік-логистикасы. Аталмыш секторды цифрландыру компанияларда сенімді ішкі сандық негіз құруға, жаңа бизнес-модельдер мен сервистерді енгізуге негізделуі тиіс.

Кілт сөздер: Маркетинг, логистика, цифрлы Қазақстан, көлік.

Маркетинг және логистика өзара тығыз интеграцияланған өндірістік - шаруашылық қызметтің дербес бағыттарын білдіреді. Кәсіпкерлер кәсіпорынды басқару үшін маркетинг және логистика концепцияларын тұтастай селбескен ұғым ретінде қолдана алады. Сонымен қатар, ең жақсы нәтижені бір уақытта екі тұжырымдаманы шебер пайдалану арқылы алуға болады.

Маркетингтің қазіргі тұжырымдамасы төрт негізгі кешенді функциядан тұрады:

1. Өнім ассортиментін әзірлеу және жоспарлау;
2. Ақпараттық ағындарды басқару;
3. Тауар қозғалысын және сатуды ұйымдастыру;
4. Жарнама және өткізуді ынталандыру.

Егер осы функциялардың орындалуын сараптайтын болсақ, олар логистика қызметінің қатысуынсыз толық көлемде және тиімді іске асырыла алмайтыны анық болады. Логистиканың көмегінсіз маркетинг функцияларын орындау қалай мүмкін болмаса, дәл солай логистика саласының цифрлану үдерісінің ауқымды дамуына маркетингтің алар орны ерекше екенін атап өткен жөн. Жалпы көлік -логистика саласының сандық экономика жағдайына көшуі ел экономикасының қарқынды дамуына әсері зор.

«Цифрлы Қазақстан» бағдарламасын жүзеге асыруда 4 бағыт бар. Бірінші бағыт – ауыл-аймақты кең жолақты интернетпен қамтамасыз етіп, Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру. Екінші бағыт экономиканың салаларына (көлік және логистика, денсаулық сақтау, білім беру, ауыл шаруашылығы және электронды сауда) цифрлы технологияны ендіру. Үшіншісі – мемлекеттік органдар жұмысының сапасын арттыру және төртінші бағыт – ІТ-мамандарды даярлау[1].

Екінші бағыттың біріне көлік-логистика саласы орныққаны тегін емес. "Түрлі көріністегі, соның ішінде көліктегі, кеден және ҚТЖ-ның барлық инфрақұрылымдық нысандарын цифрлау идеясы өте өзекті. Мұның бәрі бірыңғай түрде болуы керек, кейін көлік логистикасын жақсартатын түрлі қосымшаларды қосу қажет. Осыған ұқсас жұмыстар "зияткерлік көлік жүйесі" аясында жүргізілуде, бірақ бұл аз ғана бөлік» [2].

Көлік және логистика саласын цифрландыру транзиттік тасымалдардың көлемін ұлғайтуға тиіс. Бұл міндет "Цифрлық Қазақстан" мемлекеттік бағдарламасында белгіленген. Нәтиже электрондық құжат айналымына көшу есебінен де, зияткерлік көлік жүйесін енгізу арқылы да алынатын болады деп жоспарлануда. Ол Қазақстан өңірлері арасында және халықаралық қатынас шеңберінде сапалы және қауіпсіз жол инфрақұрылымын қамтамасыз ету есебінен көлік тасымалдау көлемін арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстанда осы салада сандық технологиялар сынақтан өтті. Мысалы, республикалық магистраль бойынша жол жүру ақысын алу. Осылайша, Астана – Щучинск тасжолы есебінен жыл сайын бюджет 1,5 млрд теңгеге толығуда. Бұл ақшаны жолды күтіп-ұстауға немесе автоматтандырылған өлшеу құралдарын енгізуге пайдаланады. Бірінші жылдан кейін оларды пайдаланғаннан кейін заң бұзушылықтар саны 85% - ға қысқарды. Бағдарламаның осы бағытын іске асыру үшін жол картасы әзірленді. Зияткерлік көлік жүйесінің компоненттері кезең-кезеңмен енгізілетін болады. 2018 жылдың өзінде қозғалыстағы көлікті өлшеудің 20 жүйесі іске қосылады, сондай-ақ тағы 6 учаскеде төлем алу жүйесі енгізіледі, 16 жылжымалы жол зертханасы іске қосылады. Жыл санап бұл жұмыс жалғасады. 2019 жылы автожолдардың 6 мың километрінде климаттық жағдайларды талдау және болжау жүйесі іске асырылды. 2020 жылы шешім қабылдауды қолдау және үлкен деректерді талдау жүйесі іске қосылады деп күтілуде. Ал 2022 жылы

видеомониторинг жүйесін іске асыру және ЖҚЕ бұзушылықтарын анықтау, сондай-ақ адамның қатысуынсыз көлік процестерін модельдеу, үйлестіру және басқару үшін жауап беретін жасанды интеллектті іске қосу көзделуде. Әзірлеушілердің болжамы бойынша, 2025 жылдың соңына дейін төлем алу жүйесі есебінен бюджет 200 млрд теңгеден артық толығады, ЖКО салдарынан зардап шеккендердің саны 30% - ға төмендейді, көлік ағыны 10% - ға ұлғаяды және елдегі жүк автотасымалдау көлемі 14% - ға артады[3].

Сандық экономика кезеңінде заман ағымынан қалмай, еліміздің экономикасының ілгері жылжуы үшін логистика саласының да маркетингтік жүйесі жүйелі іске асуы қажет. Тоғыз жолдың торабында орыналасқан елімізден өтетін жеңіл және ауыр автокөлік саны жыл өткен сайын артауда.

Өткен жылы Қазақстан аумағы арқылы 4,1 млрд тоннаға жуық жүк тасымалданды.

ЕАЭО елдеріндегі көлік-логистикалық қызметтер нарығы өткен жылы елеулі өсімді көрсетті, бұл бірінші кезекте жүк тасымалының өсуі есебінен мүмкін болды. Еуразиялық экономикалық комиссияның (ЕЭК) мәліметтері бойынша, Одақ елдерінде жүк тасымалдау көлемі 5,84 млрд тоннаға бағаланады, бұл ретте өткен жылға қарағанда өсім 103,7% құрады.

Жалпы, көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту қазіргі уақытта елдің кез келген стратегиялық құжатының негізгі бағыттарының бірі болып табылады. ЕАЭО-ға мүше елдер үкіметтерінің басым міндеттерінің қатарына өңірлік жол бағдарламаларын дамыту және оларды одан әрі қаржыландыру кіреді. Қазақстан соңғы онжылдықта көлік инфрақұрылымына \$30 млрд астам инвестиция салды, бұл шамамен 7 мың км автомагистральдарды қайта құруға мүмкіндік берді. Дегенмен, ЕАЭО ортақ логистикалық дәліздерін құру бойынша жұмыстарды үйлестіруде бірқатар кемшіліктер бар. Осыған байланысты мынадай сұрақ туындайды: ЕЭК барлық тараптарды жайластыру үшін Еуразиялық кеңістіктің көлік инфрақұрылымын цифрлауды қалай пысықтауы тиіс?

ҚР ҰЭМ КС ресми деректеріне сәйкес, 2018 жылы көлік саласы Қазақстанға өндірілген ЖІӨ жалпы көлемінің 8,3% - ын қамтамасыз етті (58,8 трлн теңге Республика ЖІӨ-ні өндіріс әдісімен құрады). Өткен жылы Қазақстан аумағы арқылы 4,1 млрд тоннаға жуық жүк тасымалданды, бұл онжылдықтағы көрсеткіштен екі есе көп. Жалпы, елдегі жүк айналымының көрсеткіші 2008 жылдан бастап 2018 жылға дейін 369,8 млрд. ткм-ден 596,1 млрд. ткм-ге дейін өсті, бұл 61% - ға артық.

Жүк тасымалының көлемі үлкен жүкпен, контейнерлік тасымалдармен жүк тасымалдау көлемінің артуы ЕАЭО-ның Шығыс-Тынық мұхиты аймағы елдерімен тауар айналымындағы маңызды буын болып табылатыны анық. Атап айтқанда, Қытаймен осындай жүк ағыны e-commerce технологиясы негізінде жүзеге асырылады. Бүгінгі күні Еуропаны Шығыс Азиямен байланыстыратын ең қысқа бағыттар бойынша жобаларды іске асыру жалпы ұзындығы 10,7 мың км бетон жолдарының құрылысы арқасында жүзеге асырылуда.

Қазақстанда 2019 жылдан бастап жүк тасымалдау көлемінің артуы " Батыс Еуропа – Батыс Қытай "жүрдек автожолының құрылысын аяқтау есебінен мүмкін болды. Динамика көрсетіп отырғандай, жол қазірдің өзінде сегіз қазақстандық өңірдің ЖІӨ-нің артуына ықпал етеді. Айта кетерлік жайт, өңірлік бөліністегі негізгі көрсеткіштерді талдау Қазақстан бойынша жүк тасымалдау бойынша көшбасшыларды анықтады. Мәселен, Қарағанды, Шығыс Қазақстан және Қостанай облыстарына елдегі тасымалданған жүктің 44%-ы келді. Сондай-ақ, Қытай мен Еуропа арасындағы тауар айналымы есебінен Қазақстанның бюджеті айтарлықтай толықтырылғанын атап өту маңызды. Жүк тасымалының арқасында Қытайдан Шығыс Еуропаға 2025 жылға дейін Өңірлерді дамытудың базалық сценарийі кезінде Қазақстан өңірлерінің ЖІӨ бірнеше есеге артуы мүмкін. Алайда, одан да зор оптимистік болжамдар бар. "Цифрлық Қазақстан" мемлекеттік бағдарламасына сәйкес, елдің ЖІӨ көліктік-логистикалық инфрақұрылымын одан әрі дамыту кезінде ҚР-да жүк тасымалы есебінен жыл сайын алдағы 5 жылда 4,5-5% - ға өседі.

Бүгінгі күні ЕЭК күн тәртібіндегі басты мәселелердің бірі-көліктік-логистикалық инфрақұрылымды цифрландыру. Комиссия мүшелері үшін Қазақстанның осы бастамасын ЕАЭО-да іске асыру сандық технологиялар және "Индустрия 4.0" элементтері (интернет құралдардың, 3D-баспа, физикалық сигналдарды өңдеу технологиясы, бизнес-процестерді автоматтандыру) есебінен жүзеге асырылуы мүмкін. Айта кету керек, автоматтандырылған жүк тасымалын басқару, қоймалау, бейнебақылау және т.б. кіретін көлік-логистикалық инфрақұрылым осындай жүйелерді қолданады.

Қазақстан мен ЕАЭО -ға мүше елдердің экономикасында ерекше елеулі нәтижелер бәсекелестік артықшылықтарға ие технологияларға салымдар әкелуі мүмкін. Мысалы, "көлік құралдарының интернет" түрі бойынша көліктегі цифрлық технологияларды енгізу шет елдердің озық тәжірибесін алуға ықпал етіп. Маркетингтік құралдарын кеңінен қолдануға мүмкіндік берер еді.

Батыс, Жапония және АҚШ елдерімен салыстырғанда қазақстандық экономиканың көптеген салаларында АТ-технологияларын дамыту жеткіліксіз дәрежеде болғанын мойындау керек.

Салаларда цифрлық жаңғыртуды мүмкіндігінше тезірек жүргізу маңызды. Қазақстан экономикасының бәсекеге қабілеттілігі және тиісінше, азаматтардың әл-ауқаты осыған тікелей байланысты болғандықтан. "Цифрлық Қазақстан" мемлекеттік бағдарламасына сәйкес, "көлік және қоймалау" секциясы бойынша еңбек өнімділігінің өсімі 2022 жылы шамамен 21% құрауы тиіс.

Ел өңірлерінде іске асырылып жатқан "Smart city" жобаларының міндеттеріне сәйкес, ақылды жолдар жақын арада Қазақстанның аса жүктелген қалаларының тұрғындарына жайлылықтың жеткілікті жоғары деңгейін қамтамасыз ете алады. Қалалық билік пен бизнес тиісінше барлық бизнес-үдерістерді үнемдеп, тиімділігін арттыра алады. Мысалы, Алматыдағы Ақылды көлік пен жолдарды одан әрі дамыту есебінен 2025 жылға қарай сатылатын әрбір оныншы автокөлік қауіпсіз және экологиялық таза болуына қол жеткізуге болады. Көлік инфрақұрылымы объектілерінің тиімділігін 2-3 есе арттыру үдерісіне Автомобиль және темір жол қатынасында Нұр-Сұлтан, Алматы және Шымкент сияқты ірі мегаполистерде инновацияларды енгізу ықпал етуі мүмкін.

ҚР ҰЭМ КС деректері 2018 жылдың соңында Қазақстанда көліктің барлық түрлерімен жылына 23 млрд – қа жуық жолаушы тасымалданды (2008 жылы-11,3 млрд.), ал жалпы жолаушылар айналымы жыл ішінде 281,5 млрд. жкм құрады. Айта кету керек, 2008 жылы жолаушылар ағыны 127 млрд пкм (121% - ға өсті) құрады. ЕАЭО –ға мүше елдердің көлік инфрақұрылымы объектілерін цифрландыру есебінен тасымалдау көлемі бірнеше есеге артады деп күтілуде, бұл ЖІӨ-нің бұрын-соңды болмаған өсуіне әсер етеді [4].

Қорытындылай келе Елбасымыз «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты жолдауында цифрлы технологияны қолдану арқылы құрылатын жаңа индустрияларды өркендетуге тиіс екеніміз айтылған. Сандық экономика жағдайындағы көліктік-логистиканың дамуы өркениетке бір қадам жақындатарлығы анық

Әдебиеттер тізімі

1. http://old.baq.kz/kk/news/zhangirtu_30/tsifrli_kazakstan_bagdarlamasi_4_bagit_boiynsha_zhuzege_a_sadi20170303_091600
2. <https://atameken.kz/ru/news/27454-komitetpodkomitetlogistikiiperevozok>
3. <https://24.kz/ru/news/social/item/219236-tsifrovoj-kazakhstan-transport-i-logistika>
4. <https://kapital.kz/tehnology/81824/vygody-ot-tsifrovizatsii-transportnoy-infrastruktury-yeaes.html>

Қазақстан туризмнің даму перспективасы

З.А.Талғатқызы¹, А.Т.Алдабергенова²

¹«Маркетинг» кафедрасының 1 курс студенті
²ғ.м., «Маркетинг» кафедрасының оқытушысы
zekenova09@gmail.com, aigolek_09.87@mail.ru

^{1,2}Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті Қарағанды қаласы

Аннотация. Мақалада Қазақстан Республикасындағы туристік бизнестің дамуы, отандық туризмді әлемдік туристік нарық жүйесіне интеграциялау қарастырылған. Авторлармен Қазақстан туристік жағдайы зерделенген.

Кілт сөздер: туризм, туристік қызмет, этнотуризм, жарнама, туристік бизнес.

Туризм - отандық бизнестің тұрақты дамып келе жатқан түрлерінің бірі. Біздің Президентіміз Нұрсұлтан Назарбаев Қазақстан Республикасының әлемдегі бәсекеге барынша қабілетті елу елдің қатарына кіру стратегиясының маңызды басымдықтарының қатарына бекер жатқызбаған.

Мемлекеттік тәуелсіздіктің басынан Қазақстан Республикасында туристік сала принципшіл құрылым мен маңызды өзгертулерге ие болмады. Қазақстандағы туризм индустриясының дамымау себептерінің бірі бұл-экономиканың саласы ретінде мемлекеттік деңгейде онымен мақсатқа бағытталып айналыспау. Кешендік болжамдауға, ұзақмерзімді жоспарлауға, туризмнің территориялық ұйымдары және мемлекеттік емес құрылымдарына назар аударылмады. Оған қоса, туризмнің дамуына жауапты және оларды сақтауға қаржыландыруды қысқарту туризм саласындағы жағдайға мемлекеттік басқарма органдарын жүйелі түрде қайта ұйымдастыру жиі айтылды.

Саланың дамуына кері әсер етіп тұрған фактор – туризмнен түскен табыстың көп бөлігі жергілікті бюджетке түсетініне қарамастан, жергілікті басқару органдарының туристік қызметтің