

## ЕАЭО шегіндегі көліктік-логистикалық инфрақұрылым

Ж.З. Арынова<sup>1</sup>, А. Т. Кулдеева<sup>2</sup>

<sup>1</sup>э.ғ.к., маркетинг кафедрасының доценті,

<sup>2</sup> "Логистика" мамандығы бойынша 3-ші оқу жылының студенті  
mamatai1966@mail.ru, kuldeeva aiken@mail.ru 1,2

<sup>1,2</sup>Академик Е. А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды қ.

Аннотация: Мақалада логистика экономиканың маңызды бөлігінің бірі екені туралы айтылған. Көліктік-логистикалық жүйеге анықтама беріліп, оны құраушылар көрсетілген. Қазақстан Республикасының дамушы көлік логистикасының проблемалары қарастырылған, сонымен қатар, көліктік-логистикалық жүйені дамыту аясында қазіргі кезде жүзеге асырылып жатқан іс-шаралар көрсетілген. Дамыған елдер үшін логистиканың маңыздылығы көрсетіліп, ЕАЭО бірінғай ортақ нарығын дамыту үшін қажетті ұсыныстар келтірілген.

Кілт сөздер: Кедендік Одақ аумағы, көлікті-логистикалық инфрақұрылым, транзиттік потенциал, транзиттік тасымалдар нарығы

Қазіргі жаһанданған, дамыған әлемде логистика ел экономикасының дамуына әсер етуші маңызды фактор ретінде саналады. Кейбір мемлекеттерде логистикалық жүйе индустриалды дамудың негізі болып табылады. Қазақстанның тұңғыш Президенті Н.Ә.Назарбаев көліктік-логистикалық жүйені қолға алып дамыту экономикалық жағдайды жақсартудың бірден бір алғышарты екенін бірнеше рет айтып өткен болатын. Мысалы, Шетелдік инвесторлар Кеңесінің 25- пленарлық жиналысында «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы», Азия мен Еуропа арасындағы «көпір» жобаларын жүзеге асыру арқылы Қазақстанның Орта Азиядағы ең ірі транзиттік және логистикалық хаб ретінде қалыптасуына ниет білдіруі туралы мәлімдемесі. Сонымен қатар, Ұлт көшбасшысы «Қазақстан-2050» Қазақстан халқына Жолдауында көлік-логистикалық қызмет саласын дамытуды ең маңызды міндеттердің бірі ретінде айқындап, көліктік инфрақұрылымды өнеркәсіптің, экономиканың және қоғам дамуының қантамыр жүйесі екенін атап өтіп, логистикалық қызмет секторын дамыту қажеттілігіне назар аударды. Отандық өнімдерді тасымалдау барысында Кедендік Одақ аумағын қолдануды басты мақсат етіп бекітті [1].

Көліктік логистикалық жүйе дегеніміз - бұл өнімді тасымалдау, орналастыру, тарату міндеттерін орындайтын материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындармен өзара әрекеттестікте болатын көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілері мен субъектілерінің жиынтығы [2].

Көлікті-логистикалық инфрақұрылым келесілерден тұрады:

- құбыр жолдарын қоса алғандағы барлық көлік түрлерінің көлік жолдарынан;
- әуе, өзен және теңіз порттарынан тұратын көлік тораптарынан;
- контейнерлік терминалдардан;
- қайта тиеу және сұрыптау сипатындағы теміржол станцияларынан;
- аралас типтегі көлік терминалдарынан;
- техникалық ережелерге сай қоймалау мен сақтау қызметтерін жүзеге асыратын, жинақтау, түсіру мен тиеу, қайта жинақтау және қаптау сияқты қызметтерді қосқандағы жүк ағындарымен жұмыс жасауға мүмкіндік беретін ғимараттар мен құрылымдардан; теміржол және автомобиль рампаларынан;
- тарату орталықтарын, логистикалық қызмет орталықтарын, көліктік-қоймалық үлгідегі объектілерді біріктіретін логистикалық инфрақұрылымның тораптық құраушыларынан;
- ақпараттық ағымның жеткізілуі мен тоқтаусыз өңделуін қамтамасыз ететін, қажетті программалық жабдықтаулары бар құралдар мен аппараттық құрылғылардан [3].

Әлемдік банк құрастыратын логистика дамуын көрсететін Logistics Performance Index (LPI) объективті рейтингіне сәйкес, Қазақстан 2019 жылы 160 мемлекеттің ішінен 85 орынға жайғасқан. Бұл рейтингтің көшбасшысы – Германия (ҚХР – 16-орын, Ресей – 93-орын).

Қазақстан Республикасының қазіргі логистикалық жүйесіндегі қалыптасқан жағдайды зерттей келе, инфрақұрылымды дамыту, жаңа технологиялармен жабдықтау, ақпараттық қолдау мен ортақ ақпараттық кеңістік құру сияқты мәселелер туындайтынын атап өткен жөн.

Елімізде логистиканы дамытуға жұмсалатын шығындар дамыған елдерде жұмсалатын шығындарға қарағанда бірнеше есе көп. Мысалы, қазіргі таңда ҚР-дағы шығарылған өнімнің өзіндік құнындағы логистикалық шығындар үлесі кейбір кездерде 25 %-ға дейін жетеді. Айта кету керек, әлемде бұл көрсеткіштің орташа шамасы 11% және әлемдік державалар деңгейінде қарастырсақ ҚХР-

да – 14%, ЕО елдерінде – 11%, АҚШ пен Канадада – 10%, жоғарыда аталған еліміздегі үлес пайызы салыстырмалы түрде жағымсыз деңгейде екенін көруге болады. Нәтижесінде, дамыған елдерге қарағанда, еліміздің экономикасына көлік қызметтерінен 2 есе көп шығын келеді. Сондай-ақ, жүксійымдылық деңгейі бойынша Қазақстан экономикасының тиімділігі 4 есе кем. Бұны ЖІӨ бірлігінің жүксійымдылығына қатынасы арқылы анық көруге болады (АҚШ долларымен есептегенде): Қазақстанда бұл арақатынас – 1:9, ал ЕО елдерінде көлік жұмысының тонна-километріне 1:1-ді құрайды [4].

Қазақстанның үлкен транзиттік потенциалын ескерсек, қазіргі уақыттағы транзит деңгейі төмен болып есептеледі. Отандық транзиттік мүмкіндіктеріміз жыл сайын шамамен 2 млрд. АҚШ доллары сомасында бағаланады. Ал шын мәнінде, қазіргі уақытта бұл көрсеткіш шамамен 750 миллион АҚШ долларына тең. Бұл сомма негізінен Ресейден ҚХР мен Орта Азияға Қазақстан арқылы өтетін транзиттік аймақтағы жүк ағымдарынан құралады. Оңтүстік-шығыс Азия мемлекеттері мен Ресей арасындағы және Еуропа елдеріне қарай өтетін дәліздер аз игерілген [5].

Осыған қарамастан, бұл салада жақсы перспективалар да бар. Еуразиялық құрлықтағы тиімді географиялық орны мен үлкен дамыған көлік-коммуникациялық жүйесінің болуы елімізге Еуропа мен Азия арасындағы көлік көпірі болуға мүмкіндік береді.

Қазақстан арқылы өтетін үш дамыған транзитті бағыттың қалыптасуын атап өтуге болады:

- Ресей, Еуропа және Балтық елдері;
- Қытай, Жапония, Оңтүстік-Шығыс Азия елдері;
- Орта Азия елдері, Кавказ елдері; Қара теңіз, Парсы шығанағы елдері және Түркия.

Еліміздің транзиттік-көліктік мүмкіндіктерін жүзеге асыру аясында, 2020 жылға қарай көлік инфрақұрылымына 58 млрд. АҚШ доллары шамасында қаржы бөлінді. Бірінші кезекте жаңа транзиттік маршруттарды дамытуға басымдық беріледі, Қазақстан аумағы арқылы өтеді деп жоспарланған жаңа бағыттарға назар аударылады. Транзиттік дәліздерді қолдану жүк және жолаушы тасымалы кезіндегі арақашықтықты азайтуға мүмкіндік береді. Мысал келтірсек, Қазақстан арқылы өтетін ЕО-пен ҚХР-ыны байланыстыратын тасымал жолы теңіз жолымен тасымалдағанға қарағанда екі есеге қысқарады.

Аталмыш іс-шараларды жүзеге асырудан бөлек, бұл транзиттік дәліздің дамуына 2014 жылы салынған келесі маршруттар да оң ықпалын тигізеді: ел ішіндегі Жезқазған – Бейнеу теміржолы, халықаралық Карс – Ахалкалаки теміржолы, яғни Грузия мен Түркияны байланыстырушы және Босфор бұғазы арқылы өтетін Мармарай теміржол тоннелінің құрылысы. Осы жолдардың салынуы нәтижесінде Қытай, Түркия және Оңтүстік Еуропа елдерінің арасындағы жүк тасымалының көлемі артты.

Автомобиль жолдарын құру саласына келсек, Ұлы Жібек жолын жаңғырту аясында біздің еліміз Батыс Еуропамен Батыс Қытайды байланыстырушы халықаралық көлік дәлізінің салынуына қатысуда. Себебі, жалпы ұзындығы – 8444 километрды құрайтын бұл жолдың біраз бөлігі, атап айтқанда, 2786 километр Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтеді.

Транзиттік әлеуетті дамытудың маңызды бөліктерінің бірі «Хоргос (Қорғас) – Шығыс қақпасы» экономикалық аймағының құрылысы болып табылады. Оны жүзеге асыру аясында Жетіген мен Хоргос арасында әуежай, құрғақ порт және теміржол құрылысының салынуы, Ақтау теңіз портымен тікелей автомобиль қатынасын салу жоспарлануда. Хоргос «Батыс–Шығыс» халықаралық маңызы бар көлік дәлізінің маңызды бөлігінде орналасқан, ол Қазақстанның батысы арқылы өтетін «Солтүстік – Оңтүстік» халықаралық көлік жолына шығуға мүмкіндік береді.

Осы мақсатты жүзеге асыру үшін, «Хоргос» ХШЫО және Ақтау портының дамуының тиімді нормаларын жасап шығару мақсатында әлемдегі ірі теңіз терминалдары операторларының бірі, осы салада әлемде үшінші орын алатын DP World операторымен бірлесіп жұмыс жасалында. Контейнерлік қызмет операторы бірлескен YuXinOu (Chongqing) Logistics Co.Ltd компаниясы болып табылады, оның еншілес компаниялары «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ, «РЖД» ААҚ, Deutsche Bahn AG, ҚХР ТЖМ және Чунцин қаласының муниципалитеті.

Сонымен қатар, осы бағдарламаларды жүзеге асыру барысында, стратегиялық серіктес компания Zurich Airport International AG-мен бірлесіп «Airport Management Group» ЖШС бастамасымен мемлекеттік әуежайлар желісін басқару құрылымы құрылды; Нұр-Сұлтан, Қостанай, Көкшетау, Петропавловск қалаларындағы әуежайларға мемлекеттік акциялар пакеті берілді. Lufthansa Consulting компаниясы «Airport Management Group» ЖШС үшін жоғарыда аталған әуежайлардың шаруашылығы мен қызметіне аналитикалық зерттеу жүргізіп берді

Атап өткен бағыттарды дамыту арқылы Еуропа мен Азия арасындағы жүк тасымалының өсімі байқалуда, бұл өз кезегінде көлік құрылымындағы кірістің өсуіне және біздің еліміздің мемлекеттік бюджетінің айтарлықтай толығына әкеледі.

Логистика экономиканың секторы ретінде әлем елдері үшін тиімді болып келеді. Көлік логистикасының әлемдік нарықтағы үлесі шамамен 2,7 трлн. АҚШ долларын немесе әлемдік ЖІӨ-нің 7 %-ын құрайды. Өз кезегінде экономикасы дамыған мемлекеттерде көлік логистикасының үлесі ЖІӨ-нің 13-14 %-ын алады. Мысалы, көлік логистикасының үлесі Ирландияда 14,2%; Сингапур, Гонконг, Германияда сәйкесінше 13,8%, 13,6%, 13,1%-ды құрайды. Бұл дегеніміз дамыған елдер экономиканың бұл сегментін ең табысты бөлігі ретінде қарап, өсуі мен жақсаруына айтарлықтай көңіл бөлетінін білдіреді. Қазақстанда көлік логистикасының үлес салмағы шамамен ЖІӨ-нің шамамен 7%-ын құрайды.

Еуразиялық экономикалық одақтың құрылуы ортақ нарық пен бірыңғай тарифтердің пайда болуына себеп болды. Дәл осы факторлар стратегиялық сипаттағы транзиттік жүк тасымалы барысында ЕАЭО арқылы өтетін бағыттарды таңдауда басымдық көрсетеді, оның мақсаты ортақ экономикалық кеңістікте орналасқан елдердің шаруашылық қатынастарын реттеу үшін транспорттық-логистикалық базаны қалыптастыру. Осы стратегияны іске асыруда ЕАЭО қатысушылары – Ресей, Қазақстан және Беларусь темір жолдарының бірлескен көліктік – логистикалық компаниясын құру бойынша қызмет жүзеге асырылуда. Бұл елдердің көліктік-логистикалық сипаттағы активтерін біріктіру транзиттік тасымалдау саласында ЕАЭО аумағы арқылы өтетін өнімдерді «өтпелі» бағалар және технологиялық шарттармен өткізуге арналған бірыңғай жүйені ұсынуға жол ашады.

Қазіргі таңда транзиттік тасымалдар нарығы оған кіретін ірі қатысушылар арасында бөлініп қойған және ЕАЭО аумағына кіретін мемлекеттердің ортақ мәселесі транзиттік әлеуетті өсіру мақсатында ірі шетелдік қатысушыларды тарту болып табылады. Бәсекелестігі жоғары осы нарықта, бұл мәселені шешу үшін шетелдік серіктестерге әлемдік деңгейдегі сервистік қызметтер кешенін ұсыну қажет.

Әлемдік нарықта көлік-логистикалық қызметтерді ұсыну кезінде негізгі сәттердің бірі–қажетті өкілеттіктердің жылдам өсуі. Сондықтан да, экономиканың көлік-логистикалық саласын дамытуда үлкен серпіліс қажет. Дәл осы мақсатта Бірыңғай экономикалық кеңістік аумағында көліктік-логистикалық қызметтерді жүзеге асыру үшін ірі әлемдік компанияларды тарту қажет.

#### **Әдебиеттер тізімі:**

- 1 Логистика: учебное пособие для бакалавров / [Б. А. Аникин и др.]. – М.: Проспект, 2017. – 405 б.
- 2 Сабден О., Раимбеков Ж.С. Логистика (экономика и управление): учеб.- Алматы: ИЭ КН МОН РК, 2019. – 911 б.
- 3 Можарова В. В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2019. – 216 б..
- 4 Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник/ Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2018 —242 б.
- 5 Григорьев, М.Н. Логистика: продвинутый курс: учебник для магистров / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров – М.: Юрайт, 2017. – 734 б.

#### **Қазақстанда хостел бизнесінің даму әлеуеті**

Ш.Б. Джумабаева<sup>1</sup>, Т.Н. Жаңабай<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Маркетинг кафедрасының аға оқытушысы, э.ғ.м.

<sup>2</sup> «Туризм» мамандығының 3 курс студенті

sholpan\_dzhumabaeva1@mail.ru, zhanabaeva1409@mail.ru

<sup>1,2</sup> академик Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды қ.

Түйіндеме: Хостелдер - бұл Қазақстан үшін орналастыру нысандарының жаңа форматы. Көбінесе Қазақстандағ ыхостелдар тұрғын үй қорында орналасады, бұл соңғы өнімнің форматына әсер етеді.

Кілт сөздер: туризм, хостел, хостел бизнесі, қонақ үй, орналастыру орындары