

Айғожин Б.Е., академик Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, экономикалық факультет, МГМУ-61к-21 тобы, магистрант
(*Ғылыми жетекші – э.ғ.к., профессор Ержанова С.К.*)

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕСІН ЦИФРЛАНДЫРУДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІҢ РӨЛІ

Көлік-логистикалық кешен – Қазақстанның өндірістік, әлеуметтік-экономикалық, ғылыми-техникалық әлеуетін, оның шет мемлекеттермен сауда-экономикалық байланыстарды тереңдету және кеңейту мүмкіндіктерін айқындайтын ұлттық экономиканың маңызды салаларының бірі. Заманауи көліктік инфрақұрылым тауарлар мен жолаушыларды бір жерден екінші орынға ішкі және сыртқы нарықта тез жеткізіп қана қоймай, мемлекет қазынасын толықтыруға мүмкіндік береді. Қолайлы жерден Қазақстан тауарлар мен жолаушылар транзиті арқылы қосымша экономикалық бонустар ала алады.

Көптеген елдерде көлік-логистикалық кешенді дамытудың негізгі бағыттары айқындалған:

- еуразиялық көлік дәліздерін құруға және дамытуға қатысу, тартымды және икемді тарифтік жағдайлар жасау;
- кедендік және бақылаудың өзге де түрлерінің рәсімдерін оңайлату;
- тікелей аралас тасымалдарды дамыту;
- зияткерлік көлік жүйелерін (оның ішінде ақпараттық жүйелерді) енгізу және тауарлар мен көлік құралдары туралы ақпаратты беруді жеңілдетуге мүмкіндік беретін қазіргі заманғы техникалық құралдарды (техникалық жарақтандыруды) қолдану;
- қазіргі жол бойындағы және ілеспе сервисті дамыту;
- көлік байланыстарын кеңейтуге, транзиттің еркіндігін қамтамасыз етуге, кедергілерді жоюға және жолаушылар мен жүктердің орын ауыстыруына әсер ететін рәсімдерді оңайлатуға бағытталған шараларды әзірлеу және іске асыру;
- көлік инфрақұрылымын дамыту, тасымалдау процестерін оңтайландыруды қамтамасыз ететін логистикалық орталықтар мен көлік ұйымдарын құру;
- көлік саласындағы жоғары кәсіби мамандарды ұтымды пайдалану үшін жағдай жасау, мамандарға қойылатын кәсіби және біліктілік талаптарын үйлестіру, оқыту саласындағы ынтымақтастықты дамыту, сондай-ақ мамандарды даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру, кадрлар даярлауды және персоналдың біліктілігін арттыруды қамтамасыз ететін бәсекеге қабілетті орталықтарды дамыту жолымен кадрлық әлеуетті тарту және пайдалану;
- балама отын мен балансты пайдалануды кеңейтетін технологияларды қоса, инновациялық технологиялар мен интеллектуалды көлік жүйелерін, энергияны үнемдейтін технологияларды, экологиялық («жасыл») технологияларды әзірлеу және енгізу бойынша зерттеулерді жоспарлау мен қаржыландыруды қоса, көлік саласындағы ғылым мен инновацияны дамыту, парниктік газдардың, жылдамдықты және жоғары жылдамдықты көлік жүйелерінің, навигациялық спутниктік жүйелердің, тасымалдауды ұйымдастырудың ақпараттық технологияларының шығарылуын азайтуға мүмкіндік беретін, басқарылмайтын көліктер;
- заманауи, бәсекеге қабілетті ғылыми-білім беру орталықтарының қалыптасуы мен дамуы.

Жоғарыдағы аталғандарды ескере отырып көлік-логистика жүйесін зияткерлік көлік, ақпараттандыру, цифрландыру салаларының маңыздылығы ұсынылады. Жүк жөнелтушілер мен логистикалық компаниялар үшін логистикалық процестерді модельдеу және құжат айналымы мен ақпарат берудің қағазсыз тәсілдеріне көшу үшін интеграцияланған ақпараттық жүйені құру өзекті болып табылады. «Тікелей аралас тасымалды» дамыту тиісті сапалы ақпараттық қолдаудың болуын және барлық тасымалдау процестерін цифрландыруды талап етеді. Бұл бағыт «зияткерлік көлік жүйесі» ұғымымен сәйкес келеді [1].

Infolio Research деректері бойынша логистикадағы жасанды интеллект нарығы 2023 жылға дейін орта есеппен 43%-ға өсіп, нарықтық құны 6,5 млрд долларға жетеді. Осыны ескере отыра саланы цифрландырудың басымдылықтары:

- компаниялардың бәсекеге қабілеттіліктерін арттырады;
- миллиондаған долларлық венчурлық капиталдарды тартады;

- жыл сайын өсіп келе жатқан онлайн сатып алудың кең мүмкіндігін ашады.

Соңғы онжылдықтардың үрдістері озық көлік-логистикалық компаниялар қызметінің орта мерзімді перспективаға арналған негізгі бағыттарының бірі цифрлық технологияларды енгізу болып табылатынын көрсетіп отыр. Жалпы, бүгінгі таңда экономиканы цифрландыру мен блокчейн-жүйелерді дамыту тақырыбы өте өзекті және үлкен қызығушылық тудыруда. Бұл, ең алдымен, әлемдік нарық тауар қозғалысының көлемін, оның ішінде логистиканы цифрландыру есебінен ұдайы ұлғаюына мүдделі болуымен байланысты.

Жүк тасымалдарын цифрландыру бүкіл әлемдегі салалық БАҚ-тағы ең танымал тақырыптардың біріне айналууда. Осыған орай, дамыған және дамушы елдердің үкіметтері осы нарықтың барлық стейкхолдерлері тарапынан технологияларды дамытуды қолдауға көбірек қызығушылық танытуда. Мұндай қызығушылық саланы цифрландыру барлық қатысушыларға пайда әкелетіндігін түсінуге негізделгендігі анық. Сондықтан, осының салдарынан көптеген елдер логистикалық секторды дамытудың жан-жақты ұлттық стратегияларын әзірлеуге үлкен көңіл бөле бастады. Сөзсіз, бүгінгі күні логистикалық процестерді цифрландыру Орталық Азия аймақ елдерінде орналасқан компаниялар өмірінің барлық аспектілеріне де әсер етеді. «KAZLOGISTICS» корпоративтік қорының, ЕҚДБ, ЕЭК, Дүниежүзілік Банктің (ДБ) зерттеулері көрсетіп отырғандай, қазіргі уақытта Орталық Азия арқылы өтетін көлік дәліздері шегінде аймақ елдері тасымалдау процесін қамтамасыз етуге ғана мүдделі, дәліздер мен логистикалық көрсетілетін қызметтердің әлеуеті толық пайдаланылмай отыр. Мысалы, логистикалық қызметтерді автоматтандыру деңгейі төмен. Осыған байланысты, өзінің көлік желілерін белсенді дамытушы дамыған елдердегі ұқсас процестермен салыстыруға келмейтін, ОА аймағындағы көлік инфрақұрылымын цифрландырудың ауқымы мен даму қарқынын зерделеу қызықты болар еді [2].

Әлем елдерінің логистика саласын цифрландыру ісінде бүгінде салыстырмалы талдаудың интерактивті құралдары белсенді пайдаланылууда. Олар үкіметтерге проблемаларды, сонымен қатар, сауда логистикасы саласындағы қызметінде кездесетін мүмкіндіктерді анықтауға көмектеседі. Салыстырмалы талдаудың осындай интерактивті құралы LPI болып табылады, ол 160 ел бойынша талдау жүргізуге мүмкіндік береді. Сонымен, бұл көрсеткіш елдердің логистика саласында кездесетін мәселелері мен мүмкіндіктерін анықтауға көмектеседі. Осылайша, ОАА-да цифрландыру дәрежесін анықтау үшін біз бірінші кезекте логистика тиімділігінің индексі (LPI) талдадық. Сондай-ақ, бұл индексте ұпайлар 1-ден 5-ке дейін өзгеретінін, жоғары балл енгізудің жоғары дәрежесін білдіретінін атап өту керек [3].

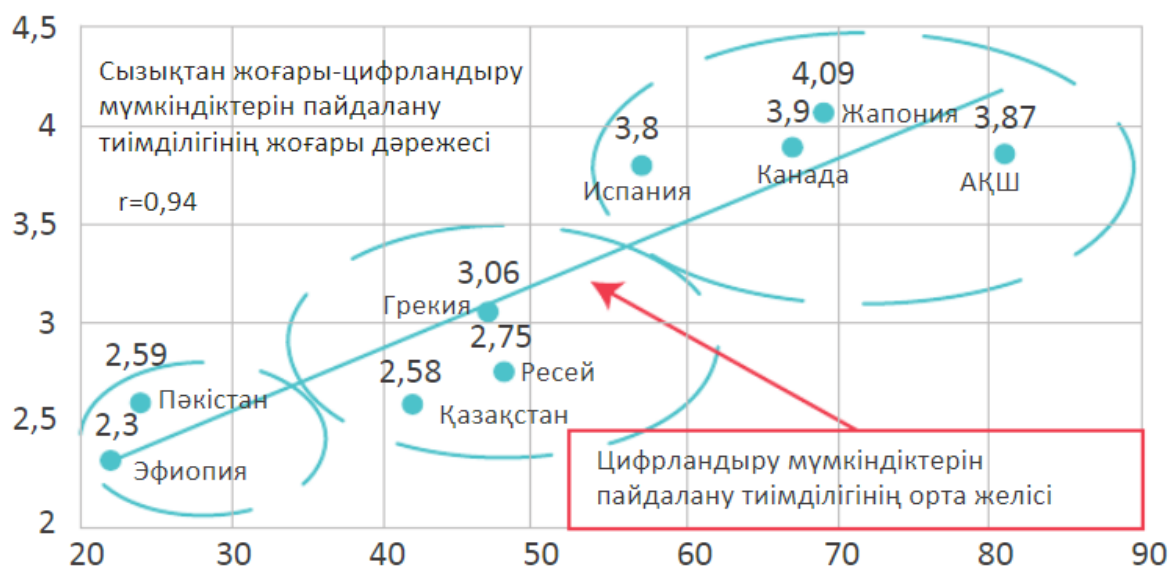
1-кесте. Дүниежүзілік Банк ақпараты негізінде 2007-2018 жылдардағы логистика тиімділігінің индексі бойынша саланың даму серпіні

Мемлекеттер	2018 ж. LPI бағасы	2007ж. LPI бағасы	Серпін	2007-2018 жылдардағы агрегирленген көрсеткіш (жиынтық LPI)			
				Кеден	Халықаралық тасымалдар	Логистикалық құзыреттілік	Қадағалау
LPI индексі бойынша көшбасшы елдер							
Германия	4,2	4,1	2,4	4,09	3,83	4,26	4,22
Нидерланды	4,02	4,18	-3,8	3,97	3,76	4,12	4,08
Швеция	3,9	4,08	-4,4	3,95	3,88	4,04	4,02
Бельгия	4,04	3,89	3,8	3,74	3,97	4,1	4,11
Сингапур	4	4,19	-4,5	4	3,72	4,08	4,05
Біріккен Корольдік	3,99	3,99	0	3,85	3,69	4,04	4,1
Жапония	4,03	4,02	0,2	3,91	3,61	4,03	4,03
Австрия	4,03	4,06	-0,7	3,71	3,78	4,04	4,13
Гонконг	3,92	4	-2	3,85	3,85	3,94	3,95
АҚШ	3,89	3,84	1,3	3,76	3,54	3,93	4,13
ЭАЭО мүше мемлекеттерінің LPI индексі							
Қазақстан	2,81	2,12	32,5	2,57	2,73	2,6	2,81
Ресей	2,76	2,37	16,1	Дереккөздер жоқ			
Армения	2,61	2,14	21,9				

Белорусь	2,57	2,53	1,6				
Қырғызстан	2,55	2,35	8,5	2,38	2,2	2,21	2,49

Қазақстанда соңғы екі есеп бойынша кедендік көрсеткіш 56 пунктке өсті: 2016 жылғы 121 орыннан 86 орынға. Бұл шекара өткізу пункттерінде «бір терезе» қағидатын кеден органдарының құзыретіне кіретін бақылау функцияларын шоғырландырумен, шекарада көлік құралдарының тоқтап қалуының қысқаруымен және жаңа ASTANA-1 ақпараттық жүйесін енгізумен байланысты.

Осы зерттеуде қолданылатын екінші көрсеткіш «цифрлық экономикаға трансформация – GCI» (қытайлық Huawei компаниясына тиесілі) АКТ-ға инвестициялар, АКТ жетілуі, экономиканы цифрландыру, кең жолақты интернетке қолжетімділік, бұлтты технологиялардың, заттар интернетінің, жасанды интеллекттің дамуы және т.б. сияқты параметрлер бойынша 79 елдің бағалауы негізінде қолданылғанын атап өткен жөн.



1-сурет. Халықаралық жүк тасымалдарын жүзеге асыру кезіндегі логистика тиімділігінің желілік өзара іс-қимылға тәуелділігі (2021, желтоқсан)

Сонымен, ұсынылған шашырау диаграммасы (жоғарыдағы сурет) цифрлық экономика мен халықаралық жүк тасымалдарының дамуы арасында желілік өзара іс-қимыл индекстерін регрессиялық талдау және логистика тиімділігі негізінде өзара тәуелділіктің болуын дәйектейді. Көріп отырғандай, LPI көрсеткіштері мен цифрлық экономикаға трансформация индексі – GCI арасында күшті оң корреляция бар ($r=0,94$). Мұндай корреляция ОАА елдерінің көлік-логистикалық қызметтерді цифрландыру саласындағы бәсекелестік позициясына баға бере алатынын атап өту маңызды.

Қорытындылай келе, ЕО аумағында AEOLIX «логистикалық ақпаратпен алмасуға арналған еуропалық құрылым», Оңтүстік Кореяда – SP-IDC жобасы, Жапонияда – COLINS жобасы, Қытайда – LOGINK-Көлік және логистиканың ұлттық ашық ақпараттық платформасы жоғары нәтиже берді. Сондықтан, еліміздің логистика жүйесін цифрландыруда мемлекеттік ортақ ақпараттық жүйе құрылып, ол өзара көршілес ынтымақтас елдермен байлыныс орнатылса экономикалық, жүкті жеткізу жылдамдығы, сенімділік тұрғыларында басымдылық беретін еді.

Әдебиеттер:

1. "KAZLOGISTICS" Корпоративтік қоры Қазақстанның көліктік-логистикалық кешенін 2030 жылға дейін дамытудың кешенді жоспарын қалыптастыру бойынша талдау шолу және тұжырымдамалық ұсыныстар, Нұр-Сұлтан, 2020 ж.
2. Қоғам & Дәуір ғылыми-сараптамалық журналы, №3 (75) 2022 ж.
3. International LPI/URL: <https://lpi.worldbank.org/international> (21.01.2022)