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 төмендігімен 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 траспорттық 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.

Репозиторий КарГУ

Анализ развития туризма в Казахстане целесообразно начать с объектов размещения и транспорта. Значимые изменения в структуре и количестве номерного фонда произошли в 2017 году в связи с проведением EXPO, а также Универсиады. По данным МНЭ РК, количество объектов размещения в столице увеличилось в данный период почти на 30%. В свою очередь объем реализованных гостиничных услуг увеличился на 70% по сравнению с 2016 годом. По данным отчета Colliers International Kazakhstan «Гостиничная недвижимость», загрузка пятизвездочных отелей Алматы составляет 46,2%, Нур-Султана – 28%, четырехзвездочных – 37% и 22,7% соответственно. В наименьшей степени загруженность наблюдается в отелях 3 звезды и ниже. Согласно мнению экспертов в сфере международного гостиничного бизнеса, объект размещения получает прибыль в том случае, если его загрузка составляет не менее 40% [2]. Ввиду малой заполняемости гостиниц, стоимость гостиничных услуг в Казахстане находится на достаточно высоком уровне, что тормозит развитие туризма в республике. Вместе с тем некоторые отели демонстрируют высокие результаты.Например, заполняемость The Ritz-Carlton Almaty в 2019 году составила 81% [2].Согласно мнению экспертов, такие высокие результаты достигаются благодаря визитам представителей бизнеса и вероятнее всего высокий спрос носит краткосрочный характер.

Для развития туризма важную роль играет транспортная инфраструктура. Наиболее востребованными видами транспорта во внутреннем туризме является автомобильный и железнодорожный. Одна из главных проблем автомобильного транспорта, тормозящих развитие туризма, по сей день остается отсутствие или ненадлежащее качество дорожного покрытия. Согласно анализу Boston Consulting Group (BCG), для достаточной обеспеченности Казахстана автомобильными дорогами, необходимо как минимум удвоить имеющийся на сегодняшний день ресурс [3]. Существует проблема высокого износа и чрезмерно продолжительного использования значительной доли вагонного парка.

Развитие воздушного транспорта является приоритетным для развития въездного туризма. Одна из главных преград развития авиатранспорта является несоответствие большого количества аэропортов международным стандартам, достаточно высокий износ авиационной техники, а также недостаточность подготовки кадров в данной сфере. Все это в конечном счете приводит к снижению безопасности перевозок. Кроме того, развитие данной отрасли тормозит высокая стоимость перевозок казахстанских авиакомпаний. Вместе с тем, в сфере воздушного транспорта Казахстана произошло значительное изменение в пользу внутренних перелетов с появлением местного лоукостера Fly Arystan. Доступность перевозок лоукостера повысила количество внутренних перелетов.

Все вышеприведенные данные позволяют провести SWOT-анализ туристской отрасли Казахстана.

В числе сильных сторон туризма в Казахстане: богатые природные и рекреационные ресурсы, достаточное количество объектов размещения; размещение в Казахстане крупных гостиничных цепей, электронные туристические визы для граждан 117 стран, появление лоукостера, стимулирующего развитие внутреннего туризма; наличие авиасообщения по 99 международным маршрутам и другие.

В числе слабых сторон: несовершенная инфраструктура, достаточно высокий износ железнодорожного и авиационного транспорта, несоответствие большого количества аэропортов международным стандартам, отсутствие продвижения туристского бренда на международном рынке и дороговизна гостиничных услуг и услуг воздушного транспорта.

К возможностям относятся: создание рабочих мест, в том числе в сельских районах; узнаваемость казахстанской туристской дестинации на международном уровне; стимулирование развития смежных с туризмом отраслей за счет мультипликативного эффекта.

Угрозами для казахстанской туристской отрасли являются: недостаточный уровень инвестиционной активности, снижение доходов населения, девальвация и форс-мажорные обстоятельства (климатические, экономические, социально-экономические).

Литература

1. Информационный портал Inbusiness.kz [Электронный ресурс] / URL: https://inbusiness.kz/ru/last/turisticheskaya-populyarnost-kazahstana-v-2019-godu-vyrosla-na-10-unwto

2. Информационное агентство «Курсив» [Электронный ресурс] / URL: https://kursiv.kz/news/biznes/2019-12/kazakhstanskie-oteli-spasut-tolko-inostrannye-turisty

Репозиторий КарГУ