

Құсайынқызы А.,
Тажмуратова А.А.

**Жаһандық экономикадағы
қазақстандық логистиканың
бүгіні, ертеңі және ағымдық
кедергілер**

Бұл мақалада Қазақстанның логистика саласындағы жетістіктері мен кемшіліктері әлемдік рейтинг тұрғысынан қарастырылады. Дүниежүзілік банктің логистиканың дамуына қоятын талаптарына жеке талдау жасалып, Қазақстанның логистиканы дамыту саласындағы стратегиялық бағыттары көрсетілген. Логистикалық көрсеткіш индексі бойынша даму бағыттарына сараптама жүргізілген. Отандық логистиканың мүмкіндіктері мен келешегі Панама елімен салыстырылып, даму бағыттары бойынша ұсыныстар берілген.

Түйін сөздер: сыртқы сауда, тауар айналымы, логистика, Әлемдік банк, рейтинг.

Kussaiynkyzy A.,
Tazhmuratova A.A.

**Kazakhstan's logistics in the
global economy: status quo,
perspectives and the current
barriers**

In this article has been considered Kazakhstan's pros and cons in the field of logistics in terms of global rankings. Terms and conditions of the World Bank regarding of development of logistics were analyzed and strategic plans of Kazakhstan in terms of development of this field had been considered. Perspectives and the future of Kazakhstan's logistics had been compared with Panama and modern suggestions had been offered by the authors.

Key words: external trade, chain of goods, logistics, World Bank, rankings.

Құсайынқызы А.,
Тажмуратова А.А.

**Казахстанская логистика
в глобальной экономике:
сегодня, завтра и
текущие барьеры**

В статье рассматриваются проблемы и перспективы Казахстанской логистики с точки зрения мирового рейтинга. Условия Всемирного Банка касательно развития логистики были проанализированы и указаны стратегические планы Казахстана по развитию этой отрасли. Рассмотрены направления развития по индексу логистического показателя. Потенциал и будущее Казахстанской логистики были рассмотрены на примере Панамы и даны предложения по развитию этой отрасли.

Ключевые слова: внешняя торговля, товарооборот, логистика, Всемирный банк, рейтинг.

**ЖАҒАНДЫҚ
ЭКОНОМИКАДАҒЫ
ҚАЗАҚСТАНДЫҚ
ЛОГИСТИКАНЫҢ
БҮГІНІ, ЕРТЕҢІ ЖӘНЕ
АҒЫМДЫҚ КЕДЕРГІЛЕР**

Франция логистика тиімділігінің индексі көшбасшы мемлекеттердің бірі болып табылады. Бұл Францияның бәсекеге қабілеттілігін көрсететін фактор болып табылады. Бұл, Францияның ЖІӨ-нің 10 пайызына жетіп, 200 миллиард еуро көлеміндегі қаржыны құрап, 1,8 млн. адамды жұмыспен қамтып отыр. Бірақ, бұл тек логистикалық көрсеткіш индексінен 13-орынды иеленетін мемлекеттің көрсеткіші. Осы көрсеткіштің өзі мемлекет дамуы үшін логистиканың маңыздылығын көрсетсе керек. Ал Қазақстандағы логистикалық көрсеткіш индексі қандай?!

2007 жылы Бүкіләлем банкімен және Турку қ. (Финляндия) университетімен алғашқы рет түрлі елдердегі логистика дамуының деңгейін бағалау әдіснамасы әзірлеген болатын. Сол уақыттан бері зерттеулер екі жылда бір мәрте өткізіліп, бүгінгі күні LPI индексі 2007, 2010, 2012 және 2016 ж. қорытындылары бойынша жарияланып отыр.

LPI (Logistics Performance Index) логистика тиімділігінің индексі халықаралық, ұлттық немесе өңірлік логистикалық және қоймалық операторлардың, көліктік-экспедиторлық компаниялардың сауалнамасы негізінде есептеледі. Аталмыш сауалнама екі бөліктен құралған: LPI халықаралық индексі (бесбаллдық шкала бойынша сауалнама қатысушылары логистикалық компания қызмет жүргізетін 8 ел қатынасында логистикалық жүйенің тиімділігін көрсететін белгілерін бағалайды) және ішкі индекс (бесбаллдық шкала бойынша сауалнама қатысушылары жұмыс істейтін елдегі логистикалық жүйені бағалайды) анықталады. Осылардың негізінде LPI индексінің интегралдық көрсеткіші мен рейтингке қатысатын әлем елдері ішіндегі орын есептеліп шығарылады. Логистика тауарлар қозғалысын ғаламдық, аймақтық және жергілікті ауқымда ұйымдастырып қана қоймай, еңбек өнімділігі мен тауар жеткізілімінің тиімділігін арттыруға тікелей әсер ететін құралдардың бірі. Тәжірибе көрсетіп отырғандай, логистиканың сала ретінде жеке дара дамуы мүмкін емес, қоғамның даму деңгейімен қатар жүріп, тұтынушының қолындағы тауар бағасын төмендету үшін қызмет ететін саланың өзге салаларға тәуелділігі әлі де жоғары. Саясаткерлердің өзі мемлекетаралық та, ішкі сауданы да дамытудың алғашқы сатысы тауар айналысы мен тауар жөнелтілімін ұтымды ететін сала логистика екеніне көз-

дері жеткеннен болар, мемлекет тарапынан бұл салаға көңіл қоймайтын мемлекет кемде-кем. Әлемдік банктің Логистиканың көрсеткіш индексі елдің даму болашағы мен стратегиялық шешімдер қабылдауда басшылыққа алынатын құжаттардың біріне айналып үлгерді.

Логистикасыз сауда болмайтыны анық, ал төмен деңгейдегі логистикалық төмен сападағы саудағы әкелетіні сөзсіз. Сондықтан да, логистика тиімділігінің индексіне жүгіну осы саланың кем тұстарын анықтауға мүмкіндік береді. Логистика ұғымы тауарды бір шекарадан екінші шекараға жөнелтуді ғана емес, көптеген көліктік, кедендік, саудалық әрі тасымалдау мәселелерін қамтиды. Ішкі де сыртқы да сауданың логистикалық көрсеткіші мемлекеттің экономикалық өсімі мен бәсекеге қабілеттілігін анықтаудағы маңызды сала. Логистика саласы жиырма бірінші ғасырда экономикалық өсімнің басты көрсеткіштерінің бірі ретінде танылып үлгерді.

Әлем бойынша қолданыстағы логистикалық стратегиялардың 2 объективті тұсы: логистикалық ұлттық экономикаға тигізер әсері зор (өндіріс, сауда, көлік) және өзге салаларға жанама әсерін экономикалық есептеу мүмкін еместігі. Яғни, логистиканың орташа бағасы түрлі факторға тәуелді. Логистика саласындағы ғасырлық көшбасшылар, өздерінің «күн астындағы» орындарын өзге мемлекеттермен бөлісуге ынталы емес. Мысалы, ол Еуропадағы Голландия мен Азиядағы Сингапур әлемдік логистикалық және сауда орталығы болып отыр.

Әлемдік Банк мемлекеттердің Логистикалық қарқынын төмендегі 6 көрсеткіш бойынша бағалайды:

1. Кедендік және шекаралық ресімдеу тиімділігі.
2. Сауда және көлік инфрақұрылымының сапасы.
3. Бәсекеге қабілетті бағалар бойынша халықаралық тасымалдауларды ұйымдастыру оңайлығы.
4. Логистикалық қызметтің құзіреттілігі мен сапасы.
5. Жүктер өтуін қадағалау.
6. Жөнелтілімдердің жиілігі мен уақытында жеткізілуі.

2016 жылы Қазақстан Логистикалық көрсеткіш индексі бойынша 160 мемлекеттің ішінен 77-і орынды иеленіп, 2015 жылмен салыстырғанда 11 орынға көтеріліп, ТМД мемлекеттері арасында көшбасшы атанып отыр, атап айтсақ, Ресей Федерациясы (99), Украина (80), Өзбекстан (118),

Беларус Республикасы (120), Қырғызстан (146) орындарды иеленген.

Соңғы 5 жылда Қазақстанның инфрақұрылым сапасы 41 сатыға, кедендік тиімділігі 35 сатыға, халықаралық жөнелтілімдерді ұйымдастыру бойынша 18 сатыға, жөнелтілімдерді қадағалау бойынша 10 сатыға көтерілсе, қалған 3 көрсеткіш бойынша төмендеу байқалған.

Логистика арқасында ЕурАзЭҚ елдерінде ДЖӨ 10-12% (көліктік сектор – 7,8% ДЖӨ) қалыптастырып отыр. ЕО мемлекеттерінде аталмыш көрсеткіш 20-25%-ды құрайды.

Өнімнің соңғы бағасындағы логистикалық шығындардың үлесі ЕурАзЭҚ елдерінде орташа алғанда, 20-25%-ға теңеледі. Кей жағдайларда бұл көрсеткіш 35%-ға дейін де жетеді. Бұл ретте, орташаәлемдік көрсеткіш 11%, Қытайда 14%, ЕО елдерінде 11%, ал АҚШ пен Канадада 10% деңгейінде орналасқан.

Қазіргі уақытта халықаралық сапа стандарттарына сай ішкі логистика тек Алматы аймағында ғана бар. Себебі онда жоғарғы деңгейлі қоймалар бар және де логистика нарығында бәсекелестік басқа аймақтармен салыстырғанда әлдеқайда жоғары. Ал Астанада логистика инфрақұрылымы енді қалыптасып келеді. Қазіргі уақытта экономикадағы ең үлкен қажеттілік Қазақстан аймағындағы сапалы логистикаға туындайды.

Қазақстандағы логистика нарығындағы негізгі жетістіктердің бірі бұл Азиядан Еуропаға дейін созылатын жолдың салынуы. Бұл жол Қазақстаннан Ресейге және Еуроодақ елдеріне тауарды жеткізу мерзімін қысқартады. Осы көлік жолын іске асыру Қазақстанның тиімді географиялық орнын пайдалануға мүмкіндік береді.

Шикізаттың бірінші көзінен өндірістік, тасымалдау және делдалдық звено тізбегі арқылы соңғы тұтынушыға жылжи отырып, материалды ағымдардың құны өсіп отырады. Ұлыбританияда жүргізілген зерттеулер көрсеткендей, соңғы тұтынушыға жеткен өнім құнының 70%-дан астамы сақтаумен, тасымалдаумен, ораумен және материалды ағымдардың қозғалысын қамтамасыз ететін басқа да операциялармен байланысты шығындар құрайды.

Елбасы Н. Назарбаевтың Қазақстан халқына арнаған «Қазақстан жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» атты Жолдауында «Логистикалық қызмет көрсету секторын дамыту қажет, ең алдымен біздің жүктерімізді тасымалдау үшін Кеден одағы аумағын барынша пайдалану туралы сөз болып отыр» деп атап өткен болатын.

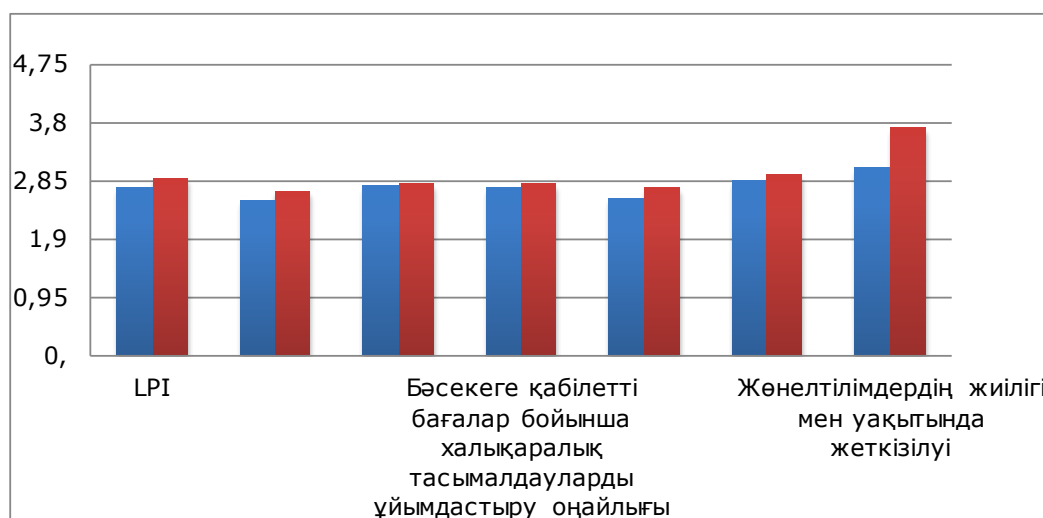
Қазақстанның логистика нарығы салаға инвестиция тарту тұрғысынан тартымды. Қазақстан нарығына логистикалық компаниялары бар сапалы түрде қызмет көрсететін шетел операторларының кіруі күтілуде. Сонымен қатар ірі шетел компаниясына Қазақстанның логистика нарығына кіруіне кедергі жасайтын бірнеше факторлар бар. Шетелдік инвесторға аутсоринг шартында логистикалық инфрақұрылымды дамыту географиялық ерекшеліктерге байланысты тиімді болып көрінбейді. Мысалы, Алматыдан Астанаға тауарды тасымалдау қымбаттау келеді, себебі логистикалық тізбекте ірі елді мекендер жоқ, жол жөнекей тауарларды жеткізе алмаймыз.

ҚР көлік тасымалының негізгі мәселесі енді дами бастаған инфрақұрылымның жоқ болуы. Осыдан бірнеше жыл бұрын Қазақстан аумағында жүктердің қауіпсіздігіне толықтай жауап беретін жалғыз жүк тасымалдайтын магистраль болатын. Ол жол Алматыдан Астанаға және Алматыдан Қордайға жүретін жол. Қазақстанның бүгінгі логистикалық

ахуалын Бүкіләлем банкінің әдіснамасына сәйкес логистика тиімділігін бағалаудың 6 маңызды белгілері бойынша қарастырып өтейік.

Қазақстанның көрсеткіштері «сауда және көлік инфрақұрылымының сапасы», «бәсекеге қабілетті бағалар бойынша халықаралық тасымалдауларды ұйымдастыру оңайлығы», «жүктер өтуін қадағалау» және «жөнелтілімдердің жиілігі мен уақытында жеткізілуі» тараулары бойынша төмендеп отырса керек. Бұл орайда, «кедендік тиімділік пен шекаралық ресімдеу тиімділігі» және «логистикалық қызметтің күзіреттілігі мен сапасы» бойынша айқындамаларының жақсарғанын атап өтуге болады.

Қазақстанның мақсаттарының бірі 2020 жылға дейін 40 мемлекеттің қатарына ену болғандықтан, 2016 жылы 40 орынды иеленген Панама мен 77 орынды иеленген Қазақстанның ағымдық логистикалық ахуалын салыстыру (1-диаграмма төменде көрсетілген), бүгінгі көрсеткішке талдау мен ертеңгі көрсеткішке болжам жасауға мүмкіндік береді.



1-диаграмма – Қазақстан мен Панамаға талдау. (Автормен жасалған)

Қазақстан өз мақсатына 2020 жылы емес, 2018 жылы бүгінгі Панаманың көрсеткішіне қол жеткізе алады деп сеніммен айтуға болады. Бірақ, ол үшін келесідей кедергілерді ескерген жөн.

Логистика тиімділігін зерттеудің белгілі бір субъективтілігіне қарамастан, ЕурАзӘЖ елдерінде логистиканы дамытудың бірқатар негізгі мәселелерін таңдауға болады. Олардың ішін-

де — инфрақұрылымды дамытуға арналған инвестициялардың жетіспеушілігі, персонал біліктілігінің төмен деңгейі, сыртқы шекарадағы кедендік және өзге де бақылау түрлерінің жетілмегендігі, нормативтік құқықтық реттеудің қалыптаспауы, логистиканы дамыту көрсеткіштерінің ұлттық деңгейінде статистикалық есептің жоқтығы және Еуразиялық логистикалық жүйеге әлсіз бірігу.

Еліміздің әлемдік нарықта позициялануы үшін сол нарыққа икемделетін жаһандық модельдер мен жаңа басқарушылық құрылым құру қажет. Логистикалық қызметте жабдықтаушылармен байланыс, тауарды жеткізудегі тиімділік, тұтынушыларды ақпаратпен қамтамасыз ету, координациялау, жоспарлау, ұйымдастыру, басқарумен айналысатын сала – логистикалық менеджмент деп аталады. Логистикалық менеджменттің аймақаралық тауар айырбасында атқаратын қызметтері ол: логистикалық жүйелерге ортақ администрациялық концепцияларды енгізу, аймақшілік сондай-ақ аймақаралық деңгейде өзара кері байланыс орнату, материалды-техникалық қамтамасыз ету, материалдық және ақпараттық ағымдарды басқару, жоспарлау, контроллинг, т.б. қызметтерді атқарады. Әлемдік тәжірибеге сүйенсек, логистикалық менеджментті дамытудағы бірден-бір жол ол – логистикалық жүйелерді ортақ координациялық басқарушылық құрылымын құру. Мұндай интеграциялану тек ортақ мәселелерді шешу үшін ғана емес, бірлесіп даму мен кеңеюде үлкен ықпалын тигізеді. Мәселен, Германияда 1995жылы «Оңтүстік Бавария (МАИ) экономикалық кеңістік» атты интеграциялық бірлестік құрылды. Ол толығымен тек сол аймақтағы аймақтар арасындағы логистикалық байланысты нығайтуға бағытталған, сәйкесінше оң әсерін көрсетуде.

Қазақстан мақсаттарының бірі «тар мекемелік» тәсілдемеден алыстап, көліктік-логистикалық жүйені қалыптастыру мен басқарудың қазіргі заманғы әдісін (көліктік-логистикалық бизнесі субъектілерінің, мемлекеттік бақылау, кедендік-шекаралық әкімшілік органдарының, сондай-ақ инфрақұрылым нысандарының өзара қарым-қатынас жүйесін қоса алғанда), Германия, АҚШ, БАӘ мен Сингапурдың ең озық әлемдік тәжірибесіне сәйкес қолданатын кез келді. Біз ел ішінде де, шетелде де көліктік-логистикалық орталықтардың мықты желісін құруымыз қажет. Бұл жүк базасын қалыптастыруға, Қазақстан арқылы құрлық бағыттарын дамыта отырып жүк тасымалдаушылармен тікелей диалог жүргізуге мүмкіндік береді. Трансқұрлықтық дәліздердің экономикалық тиімділігін арттыру үшін жүк ағындардың қайнаркөзі жағында болу өте маңызды.

Бұл ретте көліктік-логистикалық қызметке ыңғайлы институционалдық жағдай туғызу – негізгі міндеттердің бірі. Атап айтсақ, баға және маркетинг жағынан көліктік-логистикалық нарықты ырықтандыру, сапа стандарттары мен қызмет көрсетудің шартты талаптарын қалыптастыру, кедендік әкімшілендіру қағидаларын, механизмдері мен үдерістерін жетілдіру. Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық жүйені үдемелі қалыптастыру мен келешекте оны басқару – инновациялық және логистикалық тәсілдеме мен күш салуды қажет ететін миссия. Бұл үшін бірыңғай ұлттық логистикалық оператор қажет.

Аталған міндеттер «5С» қағидасы бойынша логистикалық қызмет көрсетудің жоғары стандартына қол жеткізуді көздейді: баға, қызмет көрсету, жылдамдық, қауіпсіздік, тұрақтылық. Бұл – тасымалдың тұрақты және жылдам болуы, жүк жөнелтушінің жүк тасымалы үдерісіне қатысу деңгейін азайту; тиімсіз тәсілден арылу арқылы қызмет көрсету бағасын төмендету; жүктің қауіпсіздігі және жүйенің барлық параметрлерінің тұрақтылығы. Аталмыш қағидаларды орындау тасымал үдерісінің барлық қатысушыларының іс-әрекетін жоғары деңгейде үйлестіруді қажет етеді.

Қазақстан Республикасындағы көліктік логистикалық қызметті дамыту мен ұлттық заңдылықтарды халықаралық шарттарға сәйкестендіруге қатысты басқа да заң жобаларының нормалары Мемлекет басшысының тапсырмаларын орындауға бағытталған. Заң жобаларына өзгерістер мен қосымшалар енгізу ұсыныстары еліміздің көліктік-логистикалық қызмет саласын дамытуда маңызды рөл атқарады. БҰҰ Еуропалық-экономикалық комиссиясы сауда үдерісін оңайлатудың, коммерциялық құжаттандырудың, кедендік әкімшілендірудің, жеке тұлғаларға қатысты тауарларды алып өтудің, іскерлік қарым-қатынасқа электрондық құралдарды енгізудің, «бір терезе» механизмі туралы 30 кепілдігі ұсынысын жасап шығарды. «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» жобасын жүзеге асыру барысында кедендік ресімдеуді жеңілдету, сауда және көліктік сұраныстардағы тіркеу мен коммерциялық тәртіптерді аталған кепілдеме ұсыныстар негізінде қабылдаған жөн.

Әдебиеттер

- 1 http://www.kazlogistics.kz/en/useful/lpi_index/
- 2 <http://lpi.worldbank.org/international/global-Full Report 2016, Survey questionnaire 2016>
- 3 «Қазақстан жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» атты Қазақстан Республикасының Президенті – Ұлт Көшбасшысы Н.Ә. Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы // Информационная система «ПАРАГРАФ», 2016.

References

- 1 http://www.kazlogistics.kz/en/useful/lpi_index/
- 2 <http://lpi.worldbank.org/international/global-Full Report 2016, Survey questionnaire 2016>
- 3 «Kazakstan zholy – 2050: Bir maksat, bir mudde, bir bolashak» atty Kazakstan Respublikasynyn Prezidenti – Ult Kosh-basshysy N.A. Nazarbaevtyn Kazakstan halkyna Zholdauy // Informacionnaja sistema «PARAGRAF», 2016