

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Woods, DD 1997, 'Human-centered software agents: lessons from clumsy automation', in J Flanagan, T Huang, P Jones & S Kasif (eds), Human centered systems: information, interactivity and intelligence, National Science Foundation, Washington, DC.
2. Wiener, EL 1989, Human factors of advanced technology ('glass cockpit') transport aircraft, (NASA Contractor Report No. 177528), NASA-Ames Research Center, Moffett Field, CA.
3. Sarter, NB, Woods, DD & Billings, CE 1997, 'Automation surprises', in G Salvendy (ed.), Handbook of human factors & ergonomics, 2nd edn, Wiley, New York.
4. American Railway Association (ARA) 1922, The invention of the track circuit: the history of Dr. William Robinson's invention of the track circuit, ARA, New York.
5. Becker, K, Newton, C & Sawang, S 2013, 'A learner perspective on barriers to e-learning', Australian Journal of Adult Learning, vol. 53, no. 2, pp. 211-233.
3. Carbonell, JG, Michalski, PS & Mitchell, TM 1983, An overview of machine learning, Springer, Berlin, Heidelberg.

ӘОЖ 621.867

## ҚЫТАЙ МЕН ҚАЗАҚСТАН АРАСЫНДАҒЫ ТРАНСШЕКАРАЛЫҚ ЭЛЕКТРОНДЫҚ КОММЕРЦИЯЛОГИСТИКАСЫНЫҢ ДАМУ ЖАҒДАЙЫ ТУРАЛЫ ТАЛДАУ

Арпабеков М.И.<sup>1</sup>, Гуңзобек Б.<sup>2</sup>

[arpabekov\\_m@mail.ru](mailto:arpabekov_m@mail.ru), [bulakg27@gmail.com](mailto:bulakg27@gmail.com)

<sup>1</sup> т.ғ.д., профессор «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасы, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, ҚР

<sup>2</sup> «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру» кафедрасының магистранты, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, Қазақстан

Жаһандандудың тереңдеуімен «Бір белдеу және бір жол» бастамасының ұсынысы елдер арасындағы ынтымақтастық үшін жаңа мүмкіндіктер берді. Осының аясында Қытай мен Қазақстан трансшекаралық электрондық коммерция логистикасының дамуын бірлесіп зерттеу үшін тығыз ынтымақтаса жұмыс істеп, біркелкі сауданы алға жылжытуды, логистикалықшығындарды азайтуды және екіжақты экономиканы ұтысқа ілгерілетуді мақсат етіп отыр.

Қытай үшін жаһандық байланысты ілгерілетудің маңызды стратегиясы ретінде «Бір белдеу және бір жол» бастамасы Қытай мен Қазақстанға ынтымақтастықты тереңдету үшін кең алаң береді. «Бір белдеу және бір жол» бастамасының маңызды түйіні ретінде Қытай мен Қазақстан бірегей географиялық орналасуымен және бай ресурстарымен трансшекаралық электрондық коммерция логистикалық ынтымақтастығына орасан зор әлеуетті енгізді. Бұл мақалада Қытай мен Қазақстан арасындағы «Бір белдеу және бір жол» бастамасы аясындағы, әсіресе трансшекаралық электрондық коммерция логистикасы саласындағы ынтымақтастықтың ағымдағы жағдайын, қиындықтарын, мүмкіндіктерін және болашақ даму тенденцияларын терең зерттейді.

Трансшекаралық электрондық коммерция бүкіл әлемде тез өсті және халықаралық сауданың өсуін қозғаушы қозғалтқышқа айналды. Әлемдегі ең ірі электрондық коммерция нарықтарының бірі ретінде Қытайдың трансшекаралық электрондық коммерциядағы тәжірибесі мен технологиялық артықшылықтары Қытай мен Қазақстан ынтымақтастығына күшті қолдау көрсетеді. Орта Азияның экономикалық хабы ретінде Қазақстанның ресурстар мен нарықты дамытудағы әлеуеті екі тарапқа ынтымақтастықты тереңдету үшін жақсы жағдайжасады.

Бұл жерде Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық электрондық коммерция логистикалық ынтымақтастығының ағымдағы жағдайын жан-жақты талдауға,

ынтымақтастықтағы мүмкіндіктер мен қиындықтарды терең зерттеуге және екі тараптың осы саладағы стратегиялық ынтымақтастығын ілгерілету және қамтамасыз ету үшін кейбір ұсыныстарды ұсынуға бағытталған, Қытай мен Қазақстан үшін жаһандық платформа экономикалық ландшафтта маңыздырақ рөл атқарады. Жаһандық сауда күннен күнге дамыған заманда, Қытай мен Қазақстанның селбесуі «Бір белдеу және бір жол» бастамасының жүзеге асуына, өңірлік экономиканың өркендеуіне қозғалыс күш болып табылады.

Қытай мен Қазақстан арасындағы екіжақты сауда «Бір белдеу, бір жол» бастамасының арқасында өсуде және әсерлі серпін көрсетті. Соңғы мәліметтерге қарағанда, Қытай мен Қазақстан арасындағы сауда көлемі соңғы бірнеше жылда айтарлықтай өсімге қол жеткізіп, жаңа шарықтау шегіне жетті. «Бір белдеу, бір жол» бастамасын бірлесіп құрудың бірінші орны ретінде Қазақстанның Қытаймен сауда ынтымақтастығы соңғы онжылдықта барған сайын тереңдей түсті. Қытай Қазақстанның екінші ірі сауда серіктесі, екінші ірі экспорттық бағыты және екінші ірі импорттаушы мемлекеті болды. Қытайдың кеден деректеріне негізделгенде, Қытай мен Қазақстан арасындағы сауда көлемі 2022 жылы алғаш рет 31 миллиард АҚШ доллары шегінен асып, 31.2 миллиард долларға жуықтады, бұл өткен жылмен салыстырғанда 23.6%-ға өсті. Оның ішінде ауылшаруашылық өнімдерінің сауда көлемі 930 млн АҚШ долларына жетіп, бір жылмен салыстырғанда 61.3%-ға өсті, оның ішінде Қытайдың Қазақстанға экспорты 350 млн АҚШ долларын құрап, бір жылмен салыстырғанда 9%-ға өсті, Қытайдың Қазақстанға импорты 570 млн АҚШ долларын құрап, өткен жылмен салыстырғанда 128.6%-ға өсті.

Қазақстан жариялаған деректер де Қытай мен Қазақстан екіжақты экономикалық және сауда ынтымақтастығы тереңдей түскенін, нығайып келе жатқанын қатты қуаттайды. Қазақстанның Қытайдағы Елшілігі таратқан мәліметтерге сүйенсек, 2022 жылы Қазақстанның Қытайға ауылшаруашылық өнімдерін жеткізу 133.7%-ға, шикізат-энергетика өнімдері 58%-ға, химия өнімдері 25.2%-ға артады. Бұл ретте Қазақстанның Қытайдан пластик пен резеңке бұйымдарының жалпы импорты 45%-ға, тоқыма бұйымдары 23.4%-ға, машиналар мен жабдықтар 21.4%-ға өсті.

Көптеген сарапшылардың пайымдауынша, COVID-19 пандемиясы кезінде эпидемияға қарсы карантиндік шаралар логистиканы бәсеңдетіп, Қазақстан мен Қытай арасындағы сауданың дамуына әсер етті. Шектеу шаралары алынып тасталғаннан кейін темір жолдар мен құрлық жолдарының бөгеліссіз ашылуы сауда көлемінің өсуіне ықпал етті. Индеттің шарықтаушегінен кейін Қазақстан мен Қытай арасында тасымалданған теміржол жүктерінің көлемі 2022 жылы 23 миллион тоннадан асқанын байқадық. Яғни, Қазақстан мен Қытай өткен жылы 2021 жылға қарағанда теміржол көлігімен 15%-ға көп жүк тасымалдаған. Бұл өсу үрдісінің артында ол екі жақтың тығыз сауда ынтымақтастығын көрсетіп қана қоймайды, сонымен қатар трансшекаралық электрондық коммерция логистикалық ынтымақтастығы үшін берік негіз береді.

Трансшекаралық электрондық коммерция Қытай мен Қазақстан арасындағы саудада маңызды рөл атқарады. Әлемдегі ең ірі электрондық коммерция нарықтарының бірі ретінде Қытайдың электронды коммерция компаниялары Қазақстан нарығына енуді біртіндеп тереңдете түсті. Сонымен қатар, қазақстандық тұтынушылардың қытай тауарларына деген сұранысы да артып келеді, бұл трансшекаралық электронды коммерция үшін кең нарық кеңістігін қамтамасыз етеді. Сарапшылар қазірдің өзінде қазақстандықтардың AliExpress, Pinduoduo және Taobao сияқты жаһандық қытай нарығының қызметтерін пайдаланып жатқанын, ал Қазақ пошта компаниясы мен Қытайдың YTO Express Group арасындағы келісіммен онлайн сауда, жеткізу және арнайы терминалдар құруға жол ашатынын атап өтті.

Мәліметтер Қазақстанның электрондық коммерция нарығының кірісі 2023 жылы 3.452 миллиард АҚШ долларын құрайтынын көрсетеді. Алдағы бес жылда күрделі жылдық өсу қарқыны 14.38% құрайды, ал нарық көлемі 2027 жылы 5.909 миллиард АҚШ долларына жетеді деп күтілуде. Электрондық коммерцияның ену деңгейі 2023 жылы 24.9% жетеді және 2027 жылы 26.2%-ға жетеді, пайдаланушылар саны 5.37 миллионға жетеді деп күтілуде. Бір

пайдаланушының орташа табысы (ARPU) \$706,7 құрайды деп күтілуде.

Қазақстанның ішкі электрондық коммерция нарығы кеш басталды, бірақ соңғы жылдары қарқынды дамыды. 2010 жылы Қазақстанның ішкі нарығындағы электрондық коммерция транзакцияларының ауқымы небәрі 35 миллиард теңгені құраса, 2019 жылы індет басталғанға дейін ол 435.9 миллиард теңгеге жеткен еді. Кейінгі COVID-19 індеті шын мәнінде елдің электрондық коммерция нарығының дамуына ықпал етуде үлкен рөл атқарды. Эпидемияға қарсы шаралар онлайн транзакциялар мен онлайн төлемдерді танымал етті, ал тұрғындардың онлайн сатып алу әдеттері одан әрі дамыды. 2020 жылы отандық электрондық коммерцияның ауқымы 960.9 млрд теңгеге дейін кеңейсе, 2021 жылы 1 041.67 млрд теңгеге жетті (Кесте 1).

Кесте 1

2013 жылдан 2021 жылға дейінгі Қазақстанның ішкі электрондық коммерция нарығының сатылымы

Жылдар	Интернет-бөлшек сауда		Интернетті көтерме сату		Интернет қызметінің сатылымы (бірлік: млрд. теңге)
	Сатылым (бірлік: млрд. теңге)	Бөлшек сауданың жалпы көлемінің үлесі	Сатылым (бірлік: млрд. теңге)	Жалпы көтерме сауданың үлесі	
2013	280.5	0,5%	529,9	0,4%	712.6
2014	412.6	0,7%	508.2	0,3%	734.9
2015	509.2	0,8%	656.6	0,4%	391.6
2016	785,0	1,0%	677.4	0,4%	802.0
2017	1069.2	1,2%	872.5	0,4%	703.6
2018	1446.1	1,4%	1148.6	0,5%	1361.2
2019	2062.5	1,8%	1086.0	0,4%	1211.5
2020	4766.5	4,1%	2751.1	1,1%	2091.6
2021	4819.8	3,6%	2097.6	0,7%	3499.3

Атап айтқанда, кейбір қытайлық электрондық коммерция платформалары логистикалық қолдауды жылдамырақ және ыңғайлырақ қамтамасыз ету үшін Қазақстанда жергілікті қызмет көрсету жүйелерін құрды. Бұл тауарларды тасымалдауды тездетіп қана қоймайды, сонымен қатар тұтынушылардың сатып алу тәжірибесін жақсартады. Сонымен қатар, Қазақстандағы жергілікті электронды коммерция компаниялары да нарықты кеңейту және сервистік жаңартуларды бірлесіп зерттеу үшін қытайлық компаниялармен белсенді ынтымақтасуда.

Осының аясында трансшекаралық электрондық коммерция логистикалық ынтымақтастық бірте-бірте Қытай мен Қазақстан арасындағы сауданың маңызды бөлігіне айналды. Электрондық коммерция платформаларын сәйкестендіру арқылы тауарлардың біркелкі айналымы екі жақтың кәсіпорындары үшін көбірек даму мүмкіндіктерін береді.

Қазақстан әлемдегі ең ірі ішкі құрлық мемлекет, Оның ішкі көлік жүйесінде автомобиль және темір жолдар басым орында болып, құбырлар, су қатынасы және әуе қатынасы арқылы толықтырылады. «Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытудың ұлттық жоспарында-2020» Қазақстандағы транзиттік тасымалдауларды жақсарту мақсатында ішкі жолдарды күтіп ұстауға, темір жолдарды электрлік түрлендіруге, Достық станциясын одан әрі салуға, «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық портында құрғақ порт салуға ерекше мән берілген. Әуелі тас жолды алып айтсақ Қазақстанның автомобиль жолдарына аудандық және аудандық деңгейдегі магистральдар, мемлекеттік және халықаралық және республикалық деңгейдегі автомобиль жолдары жатады. 2021 жылға

қарай автомобиль жолдарының жалпы жүрісі 95,800 километрге жетті. Екіншісі – теміржол. 2021 жылы Қазақстанның магистральдық теміржол желілері 15,100 шақырымды құрап, Қазақстанның көлік жүйесінде маңызды орын алады. Қазіргі уақытта Қазақстанда кең габаритті стандарттар қабылдануда, бұл Қытай-Қазақстан темір жолының тасымалдау шығынын арттырады. Үшіншісі – авиация. Қазақстанда 21 ірі әуежай бар, Алматы және Нұр-Сұлтан әуежайларын негіз етеді, 12 әуежай халықаралық әуе тасымалы қызметін атқарады. Төртіншісі – су көлігі. Қазақстан теңізге шыға алмайтын, су көлігі дамымаған мемлекет. Теңіз тасымалы негізінен Ақтау халықаралық сауда портына, Құрық портына сүйенеді. Ішкі кеме қатынасының жалпы жүрісі 4,054 шақырымды құрайды. «Нұрлы жол» экономикалық саясаты мен «Бір белдеу, бір жол» бастамасының байланысы Қытай-Қазақстан саудасының үздіксіз өсуіне және трансшекаралық жүк тасымалына сұраныстың артуына алып келді, бұл Қазақстанның жүк тасымалдау қысымын күшейтті.

(1) Қытай-Қазақстан портының логистикалық паркінің құрылыс функцияларын жетілдіру қажет. Қытай-Қазақстан Ляньюньган халықаралық логистикалық ынтымақтастық базасы жұмыс істегеннен бері трансшекаралық логистика мен тасымалдаудың тиімділігі айтарлықтай жақсарды, бірақ паркті дамытуда әлі де көптеген мәселелер бар. Біріншіден, парктің көлік жүйесі артта қалған, тасымалдау тиімділігі төмен, «теңіз, құрлық және әуе» интеграцияланған тасымалдау механизмі қалыптаспаған, екіншіден, саябақтың дамуы қоршаған ресурстарды толық пайдаланбаған, оның ішінде, сауда елдері, айналасындағы логистикалық парктер мен порттар логистикалық шығындардың жоғары болуына әкеледі; Үшіншіден, бар парк инфрақұрылымы өсіп келе жатқан сауда сұранысын қанағаттандыра алмайды.

(2) Қытай мен Қазақстандағы логистикалық кәсіпорындардың мамандану деңгейі төмен. Қазіргі уақытта Қытай-Қазақстан портының логистикалық кәсіпорындарының дамуы қалыптаса бастады, бірақ оның мамандану деңгейі, стандарттау, ақпараттық жүйе құрылысы әлі де жетілдірілуі керек. Жоғары сапалы трансшекаралық логистикалық таланттардың тапшылығы порттық логистикалық кәсіпорындардың дамуын шектейтін маңызды фактор болып табылады.

(1) Электрондық коммерция нарығының ауқымы одан әрі кеңейеді.

ҚР Сауда министрлігінің мәліметінше, 2025 жылы елімізде онлайн-сауданы пайдаланушылар саны 7.7 миллионға жетеді. Chocofamily электронды коммерция компаниясы елдегі электронды коммерция нарығының қазіргі көлемі шамамен 2-3 миллиард АҚШ долларын құрайтыны туралы есеп шығарды. Ағымдағы даму қарқынына сәйкес, нарық көлемі 2024 жылға қарай үш есе артып, 8.5 миллиард АҚШ долларына жетеді деп күтілуде.

(2) Электрондық коммерцияның логистикалық инфрақұрылымы одан әрі жетілдірілетін болады.

Қазақстанның «Электрондық коммерцияны дамытудың 2025 жылға дейінгі жол картасында» жоспарланған дамудың негізгі бағыттарының бірі компанияларды электронды коммерцияны дамытуға және инфрақұрылымды құруға қатысуға тартып, жеткізу және логистикалық қызметтерді дамытуға баулу керек. Қазақстандық жолдардың нашар жағдайын жақсарту мақсатында Қазақстан үкіметі 2019 жылдан бастап жолдарды жөндеуге жыл сайын республикалық бюджеттен 50 миллиард теңге бөліп, 2025 жылға қарай елдегі жол төсемінің 95 пайызының сапасын жақсартуды жоспарлап отыр. Елдегі ең ірі логистикалық компания.

«Қазақстан поштасы» логистикалық таратудың тиімділігі мен сапасын арттыру үшін 2025 жылға қарай бүкіл ел бойынша 20 операциялық орталық ашуды жоспарлап отыр. Кейбір инфрақұрылымдық мәселелерді шешу өте қиын. Мысалы, Қытай мен Қазақстан арасындағы темір жол габариттері әртүрлі, сондықтан пойыздарды шекарадан өткенде өзгерту қажет. Бұл Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық логистикалық тасымалдаудың тиімділігінің төмендігіне және жоғары шығын әкеледі. Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық логистиканың дамуына қатты әсер етеді.

(3) Қазақстан халықаралық электрондық коммерция платформалары арқылы өзінің

отандық өнімдерін көбірек сататын болады.

Қазақстанның «Электрондық коммерцияны дамытудың 2025 жылға дейінгі жол картасының» тағы бір негізгі даму бағыты – отандық шағын және орта кәсіпкерлікті дамыту және электрондық коммерция экспортын кеңейту. Қазақстан үкіметі әлемдік ірі халықаралық электронды сауда платформаларымен байланыс орнату, әрбір платформаға қолжетімділік шарттарын тұжырымдау, жоғары сапалы отандық брендтер мен компанияларды таңдау және тұрақты компанияларға белгілі бір шығындарды субсидиялау бастамасын көтерді. 2020 жылы оқу іс-шараларына қатысатын қазақстандық компаниялар Alibaba платформасы арқылы Қытайға, Таяу Шығысқа, Еуразиялық экономикалық одақ пен Орталық Азияға сатылатын өнімдермен 45 миллион АҚШ доллары сомасына экспорттық келісімшарттарға қол қойды.

(4) Траншекаралық логистика барған сайын маңызды орын алады.

Қытай мен Қазақстан арасында 2 теміржол порты және 6 автомобиль порты бар. Соңғы екі жылда COVID-19 індетінен зардап шеккен жүк тасымалдау ақысы өсті, ал «Қытай-Еуропа Экспресс» теміржол көлігі және автомобиль көлігі көптеген трансшекаралық электрондық коммерция сатушылар үшін жаңа логистикалық нұсқаға айналды. Тасымалдау көлемі өсті. Тезөсіп, масштабтық әсер қалыптастырды.

(5) Қытай Қазақстанның электрондық коммерция нарығын кеңейтуде.

Өткізу және өнімді таңдау тұрғысынан Қазақстанның жеңіл өнеркәсіп өнімдері негізінен импортқа сүйенеді, ал Қытай өнімдерінің нарықтық бәсекеге қабілеттілігі күшті. Дегенмен өнімнің микродеңгейінде Қазақстанның ұлттық жағдайларына оның күнделікті өмірін, дәстүрін түсіну үшін жеткілікті зерттеулер жүргізілуі керек. Мәдениет, ұлттық әдет-ғұрып, діни тыйымдар және басқа да тенденциялар мен шектеулер, өнімнің сыртқы түрі, өлшемі, материалдары және т.б. тұрғысынан дәл дизайн жасау үшін және сонымен бірге біз нарықтағы бәсекелестік факторларын ескеріп, барынша арттыруға тырысу керек.

«Бір белдеу, бір жол» бастамасы мен «Нұрлы жол» саясаты Қытай-Қазақстан саудасына жаңа даму мүмкіндіктерін әкелді, Қытай-Қазақстан саудасын қолдайтын трансшекаралық логистика да айтарлықтай дамыды. Қазақстанның «Нұрлы жол» экономикалық саясаты мен Қытайдың «Жібек жолы экономикалық белдеуі» құрылысының байланысы Қытай-Қазақстан саудасының саяси негізін қалады.

Кедендік ресімдеуді жеңілдету Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық логистиканы және тасымалдауды жеңілдетудің міндетті шарты болып табылады. Қытай мен Қазақстан 1997 жылы «Кедендік ынтымақтастық және өзара көмек көрсету туралы келісімге» қол қойды, бұл Қытай мен Қазақстан арасындағы тауарлар мен жолаушыларды кедендік ресімдеуді жеңілдетуге үлкен ықпал етті, 2007 жылы олар «Қытай-Қазақстан кеденінің біріккен шекаралық операциялардың бірінші кезеңін іске асыру ережелеріне» қол қойды. Дулайты-Қалжат шекарасы және Жеменей-Майқапшағай шекарасында сынақ жұмыстар жүргізілді, бұл Қытай мен Қазақстан арасындағы тауарларды кедендік ресімдеу тиімділігін айтарлықтай арттырды. Шанхай Ынтымақтастық Ұйымына мүше мемлекеттер 2014 жылы «Шанхай Ынтымақтастық Ұйымына мүше мемлекеттер арасында халықаралық автомобиль тасымалдарын жеңілдету туралы үкіметаралық келісімге» қол қойды, бұл да трансшекаралық логистика мен тасымалдауды жеңілдету деңгейін тиімді түрде жақсартты.

Қазақстан үкіметі электронды коммерцияны дамытуға үлкен мән береді және «Цифрлық Қазақстанды» дамыту жоспары мен «Электрондық коммерцияны дамытудың 2025 жылға дейінгі жол картасы» сияқты саясаттар мен ережелерді дәйекті түрде іске қосты, сондай-ақ оны ілгерілету және қорғау бойынша жеңілдікті шараларды тұжырымдады. Сонымен қатар, заң шығаруды жеделдетіп, мемлекеттік қадағалауды күшейтіп, инфрақұрылымды жақсарту, электронды сауда кәсіпорындары мен соған байланысты таланттарды өсіруді жеделдету керек. Үкімет отандық компаниялардың жаһанға шығуына және ірі халықаралық электрондық коммерция сауда платформаларына қосылуына ықпал ету үшін халықаралық ынтымақтастық пен үйлестіруді нығайтуға жетекшілік етеді.

«Бір белдеу, бір жол» бастамасы негізінде Қытай мен Қазақстан трансшекаралық

электронды сауда ынтымақтастығы болашақта бірқатар оң даму үрдістерін көрсетеді. Біріншіден, сауданы цифрландыру мен электронды коммерция технологиясының үздіксіз жасампаздығы екі тарап арасындағы сауда ынтымақтастығын одан әрі тереңдетуге ықпал етеді. Заттардың интернеті, үлкен деректер және жасанды интеллект сияқты технологияларды қолдану арқылы трансшекаралық электронды коммерция Қытай мен Қазақстандағы кәсіпорындар мен тұтынушыларға тіпті жақсы қызмет көрсете отырып, тиімді және ыңғайлы болады.

Екіншіден, логистикалық ынтымақтастық Қытай-Қазақстан саудасының негізгі қозғаушы күшіне айналады. Логистикалық инфрақұрылымның құрылысын күшейту және кедендік ресімдеу тиімділігін арттыру логистикалық шығындарды азайтуға және трансшекаралық электрондық коммерцияның дамуын одан әрі ынталандыруға көмектеседі. Сонымен қатар, Қытай мен Қазақстан тауарларды сақтау және сұрыптау тиімділігін арттыру және жылдам әрі сенімді тауар айналымына қол жеткізу үшін трансшекаралық логистикалық орталықтарды бірлесіп құруды зерттей алады.

Болашақта Қытай мен Қазақстан трансшекаралық электронды сауда ынтымақтастығы үшін қозғаушы факторлар көптеген аспектілерді қамтиды. Біріншіден, технологиялық жасампаздық ынтымақтастықтың маңызды қозғалтқышына айналады. Қытай мен Қазақстан төлем мен логистиканың ыңғайлылығы мен қауіпсіздігін жақсарту үшін трансшекаралық электрондық коммерцияда цифрлық төлем және блокчейн сияқты жаңа технологияларды қолдануды бірлесіп зерттей алады. Екіншіден, цифрлық экономиканың дамуы Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық электрондық коммерцияға жаңа мүмкіндіктер әкеледі. Цифрлық сауда және трансшекаралық электрондық коммерция платформаларындағы ынтымақтастықты ілгерілету арқылы екі тарап цифрлық экономиканың дивидендтерін жақсырақ пайдаланып, «жеңіс» экономикасына қол жеткізе алады.

Тұтастай алғанда, болашақта Қытай мен Қазақстан арасындағы трансшекаралық электрондық коммерция ынтымақтастығы цифрландыру мен интеллекттің жалпы тенденциясы аясында кеңейе береді, екі жақтың кәсіпорындары үшін кеңірек нарық кеңістігін қамтамасыз етеді, сондай-ақ Қазақстанның жалпы экономикалық дамуына ықпал етеді. Қытай мен Қазақстанның трансшекаралық электрондық коммерция саласындағы ынтымақтастығын тереңдету екіжақты қарым-қатынастарды нығайтып қана қоймай, «Бір белдеу, бір жол» бастамасының табысты болуына ықпал етіп, экономикалық жаһандандудың ортақ гүлденуіне қол жеткізеді.

### **Пайдаланған әдебиеттер тізімі**

1. Лю Сянфэн. «Бір белдеу, бір жол» стратегиясындағы Қытай-Қазақстан экономикасы саудаынтымақтастығы [J] Қытай экономикасы және саудасы, 2015,6:34-38.
2. The AIB ‘The Belt and Road’ David Dollar Summer 2015 Horizons SUMMER 2015/ISSUE NO. 4.
3. Гуо Хуэй. Қытай мен Қазақстан арасындағы шекаралық порттардың аймақтық экономикалық даму әсерін зерттеу және талдау [J]. Даму зерттеулері, 2019(4):15-22.
4. Шен Линся. «Бір белдеу, бір жол» аясындағы Қытай-Қазақстан саудасының логистикалық арналарын зерттеу [J]. Логистикалық технологиялар, 2020, 43(11):117-118.
5. Ян Яксионг. Жаңа дәуірдегі Қытай-Қазақстан құрлық шекарасы порттарының құрылысы және оның синергетикалық әсерлері [J]. Солтүстік ұлттар университетінің журналы, 2020(3):14-22.
6. Лю Хуакин. Шанхай Ынтымақтастық Ұйымындағы аймақтық экономикалық ынтымақтастықтың жаңа кеңістігін кеңейту үшін цифрлық экономиканы пайдалану [J]. Rus Academic Journal, 2022, 12(3):5-24.