

От повышенной прозрачности и отслеживаемости до оптимизированных операций цепочки поставок и улучшения качества обслуживания клиентов - технология блокчейн может изменить способ ведения бизнеса Standard Metal. При правильной стратегии и реализации Standard Metal может использовать технологию блокчейна, чтобы оставаться впереди конкурентов и обеспечивать еще большую ценность для своих клиентов.

Список использованных источников

1. Тапскотт, Д., и Тапскотт, А. (2016). Блокчейн-революция: как технология, лежащая в основе биткойнов, меняет деньги, бизнес и мир. Пингвин.
2. Лебедь, М. (2015). Блокчейн: проект новой экономики. О'Рейли Медиа, Инк.
3. Яо Л., Лю З., Хуанг Ю. и Чжан Ю. (2019). Система управления логистикой на основе блокчейна. В Международной конференции по смарт-блокчейну (стр. 174-182). Спрингер, Чам.
4. Иванов, Д. (2017). Технология блокчейн как потенциальный драйвер эффективности цепочки поставок. Транспортные исследования, часть Е: Обзор логистики и транспорта, 98, 337–349.
5. Кшетри, Н. (2018). Роль блокчейна в достижении ключевых целей управления цепочками поставок. Международный журнал управления информацией, 39, 80-89.
6. Ван, С., Ван, Дж., Чжан, Д., Ли, Д., и Чжан, К. (2018). Промышленный интернет вещей на основе блокчейна: всесторонний обзор. Доступ IEEE, 6, 5836-5852.
7. Ляо, С. Х., Ченг, Ч. Х., и Чен, П. Ю. (2019). Блокчейн как сервис для управления цепочками поставок и его критические факторы успеха. Журнал промышленной информационной интеграции, 13, 37-44.

ӘОЖ 567.355

COVID-19 ПАНДЕМИЯСЫНЫҢ ЕУРОПАЛЫҚ ОДАҚТАҒЫ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖЕТКІЗУ ТІЗБЕГІ ҚҰРЫЛЫМЫНА ЖӘНЕ САУДАСЫНА ТИГІЗГЕН ӘСЕРІ

Мұсағалиұлы Ғасыржан

gasssyrgyzan@gmail.com

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру»
кафедрасының магистранты, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекші: Арпабеков М.И.

Түйіндеме. Мақалада 2019 жылдан 2021 жылға дейінгі кезеңдегі коронавирустық пандемияның өзекті тақырыптары қозғалады. Еуропалық Одаққа назар аударатын отырып, логистика және экономика контекстінде пандемияның негізгі аспектілері талданатын болады. Логистика әлемдік экономиканың негізгі секторы ретінде қарастырылып, осы саладағы проблемалар мен негізгі даму тенденциялары зерттеледі. Қолжетімді дерек көздерін пайдалана отырып, секторлар қызметінің негізгі көрсеткіштері мен олардың динамикасы және өзгеру қарқыны анықталады.

Кілтті сөздер: Логистикалық тенденциялар, Еуропалық Одақ, экономика, пандемия.

COVID-19 пандемиясы көптеген адамдардың өміріне айтарлықтай әсер етіп қана қоймай, жаһандық және жергілікті нарықтарға да әсер етті. Әлемде шекаралардың жабылуына және өзін-өзі оқшаулау режимінің енгізілуіне байланысты өндірістік қуаттылықтың айтарлықтай төмендеуі байқалды. Өндірушілер мен тұтынушылар

арасындағы әдеттегі байланыстар бұзылып, әлемдік логистика мен шикізат пен дайын өнімді жеткізу тізбегіне қатты әсер етті.

Карантин уақытында байқалған логистикаға байланысты негізгі тенденцияларын былай бөліп көрсетуге болады:

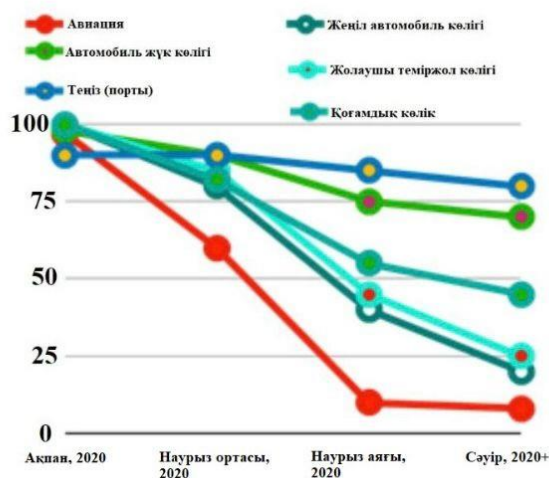
1. Әлемдік және жергілікті нарықтарда жүк ағыны көлемінің төмендеуі. Яғни, бұл, шекаралардың жабылуына, көптеген сауда нүктелерінің жұмысын тоқтатуға, доллар бағамының өсуіне, сондай-ақ халықтың оқшаулануына және оның сұранысы мен сатып алу қабілетінің төмендеуіне байланысты. Дүние жүзіндегі көптеген зауыттар мен зауыттар карантинде болғандықтан, бұл тасымалдаудың төмендеуіне әкелді.

2. Карантин мен белгісіздік жағдайында логистикалық нарыққа қатысушылар үшін нақты ойын ережелерінің болмауы [2].

Коронавирустық пандемия тудырған белгісіздік жағдайында бір нәрсе анық екені байқалды: ол - дағдарыс әлемдік дамуға әртүрлі дәрежеде әсер етеді.

Еуропалық Одақтағы логистика

Пандемияның салдарынан мүше мемлекеттер шекараларын жабу арқылы бір-бірінен оқшаулануына мәжбүр болды, бұл Еуропалық Одақтың болашағы туралы көптеген пессимистік болжамдарға алып келген еді. Осы бір індеттің себебінен ЕО экономикасы енгізілген карантиндік шаралардың барлық салдарын бастан кешірді. Жүк тасымалы толықмен тоқтатылған жоқ, бірақ белгілі бір шектеулер болды және көлік компаниялары үшін клиенттер саны айтарлықтай азайып кеткен еді [3]. Пайызбен алғанда әуе көлігі ең көп зардап шеккен сектор болып табылып, ЕО-тың 27 елінде жоспарланған рейстердің 90% - дан астамы тоқтатылды. Жолаушылар тасымалы 60-90%-ға қысқарды, ал қоғамдық көлік және жолаушылар теміржол көлігі мүше мемлекеттердің көпшілігінде 50% - дан астамға азайды (1-сурет).



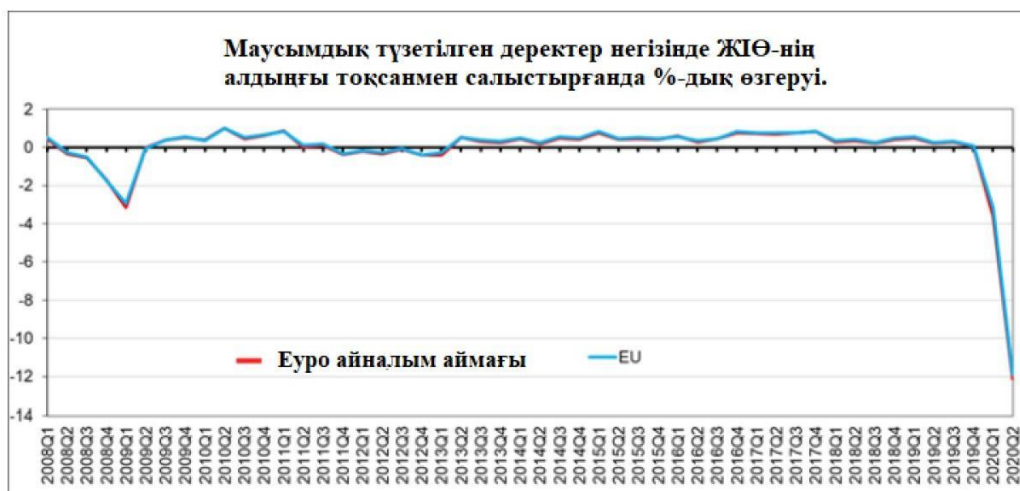
1-сурет. Көлік белсенділігінің өзгеруі, ЕО-ның 27 елі (бастапқы деңгей = 100%)

Пандемияның басында Қытаймен сауданың төмендеуі теңіз көлігі мен порт тасымалына әсер еткен еді, бірақ уақыт өте келе қайта қалпына келе бастаған болатын. Жүк тасымалы тұрақты болды, өйткені жеткізу тізбегі өндірісті қолдау үшін ашық болып қалуды дұрыс деп санады. Кейбір көлік компаниялары пандемия басталғаннан кейін кірістерінің едәуір бөлігін жоғалтты, бұл олардың қаржылық тұрақтылығы мен қызметтерін қалпына келтіру мүмкіндігіне қатысты алаңдаушылықты туғызды [4].

Шектеулер жойылғаннан кейін көлік және икемділік қызметтеріне сұраныс біртіндеп қалпына келе бастады. Қалпына келтіру жылдамдығы көлік түріне және мүше елдерге байланысты әр түрлі болады және экономиканың қалпына келу қарқынына, оны қолдау шараларының құнына, сондай-ақ пандемияның әсерінен көлік қызметіне сұраныс пен ұсыныстың өзгеруіне байланысты. Осы бір індеттің салдары эксперт мамандардың айтуы

бойынша пандемиялық дағдарыстан кейін кемі 3 жыл сезілу қаупі барын болжаған еді. Шыныменде бұл қазіргі уақытқа дейін жетіп, әлемдік экономика енді ғана аяққа тұрып келеді. Еуропа елдерінің билігі логистикалық нарықтың негізгі қатысушыларына әртүрлі жеңілдіктер берді. Латвияда, Германияда, Италияда және басқа да Еуропа елдерінде компаниялардың кеңселері болса, олар төмендетілген салық мөлшерлемесін пайдалана алады және уақытша жалдау бойынша міндеттемелерден босатылады (қолжетімді ақпаратты тиісті елдердің үкіметтерінің ресми веб-сайттарынан табуға болады). Күтпеген жағдайларға байланысты келісім-шарттарды бұзу қажет болған жағдайда ұйымдар жергілікті билік органдарынан өңірдегі форс-мажорлық жағдайдың жай-күйін растайтын құжат алуы қажет. Мысалы, Литвада мұндай растауды аймақтық сауда-өнеркәсіп палаталары арқылы алуға болады.

ЕО-дағы негізгі логистикалық тенденциялар: Еуропаішілік және халықаралық тасымалдардың көлемі қысқарды. Еуропаның барлық елдерінде өзін-өзі оқшаулау режимін енгізу нәтижесінде жолдар іс жүзінде бос болды. Еуропалық Одақ демалыс күндері жүк тасымалына шектеулерді алып тастады, бұл Еуропа ішіндегі тарифтердің төмендеуіне әкелді. Еуроодақтың экономикалық жағдайының айтарлықтай нашарлауы байқалды. Сараптамалық порталдар 2020 жылдың екінші тоқсанында 2019 жылмен салыстырғанда 14,4%-ды құрайтын ЕО-тың ЖІӨ рекордтық төмендеуіне алып келгеніне назар аударады (2-сурет). Мысалы, неміс экономикасы 2011 жылғы деңгейге, испандық экономика 2002 жылға қарай оралды, ал Италия экономикасы, Financial Times мәліметтері бойынша, соңғы рет 1990 жылдардың басында ЖІӨ деңгейіне жеткенін көрсетті. Италия соңғы онжылдықта төртінші рецессияға тап болды [1].



2-сурет. Еуропалық Одақтың ЖІӨ-нің өсу қарқыны

Статистикалық деректерді талдау нәтижесінде әлемде Америкадан кейін екінші орын алатын Еуропа экономикасы коронавирус пен карантин салдарынан бүкіл тарихындағы ең үлкен дағдарысқа ұшырады [5]. Пандемия Еуропадағы өмірді «бұрын» және «кейін» деп бөлуге алып келді деуге болады. Коронавирустан кейін ЕО-ға мүше мемлекеттер экономикалық құлдырауды және дағдарыстың басқа да салдарын еңсеру үшін ортақ институттар мен стратегиялар қажет екенін түсінді. Қазіргі уақытта, Еуропалық Одақ - мүше мемлекеттер арасындағы ынтымақтастыққа, дағдарыстан шығуға және дағдарыстан кейінгі стратегияны әзірлеуге бағытталған. ЕО қызметінің негізгі бағыты жағымсыз экономикалық зардаптарды еңсеруге бағытталатын болады. Сондықтан экономикалық саясатта тұрақты экономикалық дамуға баса назар аудару ұсынылады. ЕО қызметінің тағы бір маңызды бағыты Еуропалық Одақтың ішкі келісімдеріне сәйкес келетін денсаулық сақтау саласында бірыңғай нарық құру болуы тиіс. Бұл азаматтардың денсаулығы мен өміріне қауіп төндіретін төтенше жағдайлар кезінде Еуропалық Одақты орталықтандырылған басқаруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, дағдарысқа қарсы әрекет ету стратегиясына да қосылуы мүмкін

цифрлық технологиялардың бірыңғай нарығын құру ұсынылады. Тағы бір ұтымды шешім осы жәйтқа ұқсас жағдайларда жалпы басшылықты жүзеге асыру мақсатында әрекет ететін ЕО-дағы Төтенше және дағдарыстық жағдайларды шешу үшін шартты түрде «орталық» құру болар еді. Қорытындылай келе, деректерді талдау COVID-19 пандемиясының еуропалық экономикада терең дағдарыс тудырғанын және экономикалық зардаптарды еңсеру үшін бірлескен шараларды қабылдау қажеттілігіне әкелгенін көрсетеді. Тұрақты экономикалық дамуға, денсаулық сақтау және цифрлық технологиялардың бірыңғай нарығын құруға, сондай-ақ Еуропалық Одақ аясында дағдарысты тиімді басқару тетіктерін әзірлеуге ерекше назар аудару ұсынылады.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Есипова, О. В. Анализ экономик стран, вступивших в Евросоюз / О. В. Есипова, И. С. Платонова. // Актуальные вопросы экономических наук: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Уфа, июнь 2014 г.). — Т. 0. — Уфа: Лето, 2014. С. 50-53.
2. Hennig, B. D. In Focus: Trade inside the European Union// Political Insight №7(3).2016.P.20-21.
3. Электронный ресурс: Statistical Office of the European Union // URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата обращения: 03.03.2021)
4. Электронный ресурс: World Data Bank // URL: <https://wits.worldbank.org/>. (дата обращения: 03.03.2021).
5. Электронный ресурс: Статистическая база по экономикам мира // URL: <http://www.ereport.ru> (дата обращения: 03.03.2021)

ГРНТИ 73.01

ЦИФРОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕАЭС (ЦТК ЕАЭС)

Савушкина И.Ю.

Savushkina_i@railways.kz

Магистрант МВА, ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель: Мухаметжанова А.В.

Аннотация: Статья рассматривает важность формирования и функционирования 5 международных железнодорожных транспортных коридоров (Северный коридор, Среднеазиатский коридора, юных коридор, Коридор «Север-юг», Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТРАСЕКА). Фактически по коридорам в 2021 году перевезено порядка 155 млн. тонн экспортных (131 млн. тонн) и транзитных (24 млн. тонн). Сегодня порядка 90% транзитных грузов через территорию Республики Казахстан перевозится железнодорожным транспортом (21 млн. тонн). КТЖ продолжает работу в части реализации положений Меморандумов о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных участков транспортных коридоров ОСЖД №№ 1,2,5,8,10, пролегающих по территории Республики Казахстан (далее – ЖТК). В этой связи актуализированы комплексные планы железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№1,2,5,8,10, на постоянной основе обновляются технико-эксплуатационные паспорта данных коридоров, создаются условия для развития и улучшения инфраструктуры, изучаются возможности присоединения новых линий к железнодорожным транспортным коридорам ОСЖД.

Ключевые слова: транспортный коридор, железнодорожные участки, транзит, экспорт, транзитные грузы.