

iqтisadi inkişafла baғlı göstericileri müəyyənleşdirməkdən, ölkədə sosial-iqtisadi sahələri əhatə edən dövlət proqramlarının və strategiyaların dayanıqlı inkişaf məqsədləri ilə uzlaşdırılmasını təmin etməkdən, habelə dayanıqlı inkişaf məqsədlərinə nail olunması ilə əlaqədar illik hesabat hazırlamaqdan ibarətdir. İnvestisiya fəaliyyəti sahəsində aparılan dövlət siyasətinin məqsədi, yerli və xarici investisiyalar hesabına dayanıqlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsi, iqtisadiyyatda yeni texnologiyaların, innovasiyaların tətbiq olunmasını özündə ehtiva edir. Ölkədə həyata keçirilən əksər tədbirlərin başlıca məqsədi Azərbaycanın Qarabağ və işğaldan azad olunmuş digər ərazilərində bərpa-quruculuq işlərinin tam təmin edilməsidir. [4]

Azərbaycan istənilən şəraitdə özünün məqsədlərini reallaşdırmaq imkanı olan, seçdiyi hədəfə çatmağa qadir bir ölkədir. Qazanılan nailiyyətlər Azərbaycan iqtisadiyyatının müasirləşməsinə təmin etməklə onun beynəlxalq siyasi-iqtisadi nüfuzunu daha da artırdı. Bu gün ölkə Prezidenti yeni sosial-iqtisadi çağırışları nəzərə alaraq ölkədə yeni nəsillərlə start vermişdir. Bu islahatlar məzmununa görə məqsədyönlü və konkret strateji hədəfə doğru hesablanıb. Təmali ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan və Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə uğurla davam etdirilən investisiya inkişaf strategiyasının reallaşması nəticəsində bu gün Azərbaycanda sosial-iqtisadi inkişafın bütün istiqamətlərində nailiyyətlər davam edir.

Ədəbiyyat:

1. Azərbaycan-2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2 fevral 2021-ci il tarixli Fərmanı
2. “İnvestisiya fəaliyyəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 22 iyun 2022-ci il.
3. İnvestisiya fəaliyyəti haqqında. URL: <https://e-qanun.az/framework/50048>
4. Azərbaycanda dayanıqlı və şaxələndirilmiş iqtisadiyyat inkişaf edir. URL: <https://www.azerbaijan-news.az/view-110774/Az%C9%99rbaycanda-dayan%C4%B1ql%C4%B1-v%C9%99-%C5%9Fax%C9%99l%C9%99ndirilm%C5%9F-iqtisadiyyat-inki%C5%9Faf-edir>

КОРЕЯДАҒЫ ЖОЛ КӨЛІК САЛАСЫНЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ДАМУ ТӘЖІРИБЕСІ

*Кузенбаева Э.Р., Катызина Мариям
Л.Б.Гончаров атындағы ҚазАЖИ, Алматы қ.*

Корея Республикасы экономикасы ең жылдам дамып келе жатқан елдердің бірі ретінде әлемде беделге ие болды. Азия-Тынық мұхиты аймағындағы өзінің қолайлы географиялық жағдайын пайдалана отырып, ол 21 ғасырда халықаралық логистикалық жүйенің орталық бөлігіне айналуға мүмкіндігі бар. Қолданыстағы географиялық және инфрақұрылымдық мүмкіндіктерді, сондай-ақ аймақтық экономиканың әлеуетін негізге ала отырып, Кореяның қысқа мерзімде Шығыс Азиядағы аймақтық орталыққа айналуы үшін бар күш-жігерін салу өте маңызды.

Мәселені тұжырымдау. Кореяны 13-ші ең озық экономикаға айналдырған өндірістің қарқынды өсу қарқынына қарамастан, логистикалық шығындар оңтүстік корейлік бизнес үшін әрқашан ауыр болды. Кореядағы логистиканың салыстырмалы құны алдыңғы қатарлы бәсекелес елдермен салыстырғанда айтарлықтай жоғары. Республикадағы логистика жалпы ішкі өнімнің 12,8%-ын құрап, АҚШ (10,1%) және Жапониямен (9,59%) салыстырғанда жоғалтады. Логистикалық шығындардың ауыртпалығы ішкі және халықаралық жүк тасымалдау көлемінің өсуі жалғасуда. Ішкі және халықаралық тасымалдардың жалпы көлемі 486,6 миллион тоннадан 2001 жылы 570,5 миллион тоннаға дейін өсті және 2020 жылы 1 265,5 миллион тоннаға жетті. [1].

Соңғы зерттеулер мен жарияланымдарды талдау. Қазіргі уақытта логистиканы дамытудың 2001-2030 жылдарға арналған ұзақ мерзімді Мемлекеттік негізгі жоспары іске асырылуда. Корея Республикасының мемлекеттік бюджетінен логистиканы дамытуға қомақты қаржы бөлінеді. Темір жол, автомобиль, теңіз және әуе көлігінің тиімді өзара әрекеттесуіне ықпал ететін Ұлттық ақпараттық логистикалық желіні құру жоспарлануда. Үкіметтің басты назарында отандық логистикалық нысандарды кеңейту, логистикалық ақпараттандыру мен стандарттау, логистикалық саланы дамыту. 2006 жылдан бастап жоспарды жүзеге асырудың екінші кезеңі басталды. Мемлекет 4,7 триллион вон бөлді. Қаражат еліміздің стратегиялық маңызды аймақтары – Сеул, Орталық, Йонам, Хонам және Пусанда құру жоспарланған бес ірі логистикалық орталықтың құрылысына және Инчхон халықаралық әуежайын кеңейтуге бағытталды.

Жалпы есептің шешілмеген компоненттері. Есептеулер Корея Республикасы мен Қытайдың Қиыр Шығыстағы кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындарының кәсіпорындардың қажеттіліктерін қанағаттандыру мүмкіндігін төмендететін айтарлықтай маңызды факторға айналғанын көрсететініне қарамастан, соңғы онжылдықтарда кеме жасау саласын ынталандырудың кешенді бағдарламалары жүзеге асырылды. Мысалы, оңтүстіккорейлік Kemto Construction компаниясы Итуруп аралындағы Курильск кит қаласының порт нүктесінде терең су айдынының құрылысын бастады. Бұл Курил аралындағы нысандардың құрылысына қосалқы мердігер ретінде қатысатын алғашқы шетелдік компания [2].

Мақаланың мақсатын тұжырымдау. Зерттеудің мақсаты – Корея Республикасының автомобиль өнеркәсібінің ерекшеліктерін ашу.

Зерттеудің негізгі материалын таныстыру. Үкімет сонымен қатар Инчхон әуежайын, Гимпо әуежайын, Сонгдо қаласы мен Сеул вокзалын байланыстыратын темір жол салуды жоспарлап отыр. Пусан және Гваньян порттарындағы контейнерлік терминалдарды кеңейту үшін де жоғары деңгейдегі инвестиция жоспарланған. Қазіргі уақытта Пусан, Гваньян, Пёнтек теңіз порттары жаңартылуда. Материалдық-техникалық жабдықтауды дамытудың 2001-2030 жылдарға арналған Мемлекеттік негізгі жоспарына сәйкес, Корея Республикасының көлік-логистикалық инфрақұрылымы 48 ірі жүк терминалын қамтитын болады. Олардың жартысы Пусан порты аймағында

орналасады. Бұл порт елдің сыртқы саудасында ерекше рөл атқарады, ол арқылы экспорттың жалпы көлемінің 40%-ы және контейнерлік ағындардың 80%-дан астамы өтеді. Үкімет Пусан портын және Гуаньянның жаңа контейнерлік портын аймақтың ең ірі транзиттік тораптарына айналдыруды мақсат етіп қойды. Бүгінгі таңда Пусан порты әлемдегі Сингапур мен Гонконг порттарынан кейінгі үшінші үлкен хаб порты болып табылады [3].

Әуежайлар мен порттардың басымдылығымен инфрақұрылымдық нысандарды кеңейтумен қатар көліктің әртүрлі түрлері арасында жүйелі байланыстарды құру да бірдей маңызды. Жүйе біріктірілген порттарды, темір жолдарды, автомобиль жолдарын, әуежайларды қосқанда ғана ол халықаралық деңгейде бәсекеге түсе алады. «Солтүстік-Оңтүстік» темір жолын қосу жобасы аяқталғанда теңіз, құрлық және әуе тасымалы мүмкіндіктері бүкіл түбекке кеңейіп, дамудың жаңа перспективаларына жол ашады.

Темір жолының стратегиялық мақсаттарының бірі «Темір жол көлігін дамытудың 2030 жылға дейінгі стратегиясына» сәйкес «Еуропалық мемлекеттердің аумағына 1520 мм калибрлі теміржол желілерін ұзарту арқылы шетелде көліктік логистикалық орталықтар құру. Пусан портында өңделген Жапониядан келген контейнерлік жүктердің бір бөлігі де Транскореялық теміржол бойымен тасымалдауға тартылған [4].

Транссібір темір жолын әлеуетті транскореялық теміржолдармен байланыстыру жобасын талқылау он жылдан астам уақыт бойы жалғасуда және геосаяси кедергілерге, атап айтқанда, Солтүстік Кореяның ядролық және зымырандық бағдарламаларына байланысты келіссөздерде айтарлықтай прогреске қол жеткізілмеді. Белгілі болғандай, Транскореялық темір жолды қалпына келтіру және оны Транссібір теміржолымен байланыстыру, сондай-ақ Корея Республикасынан Батыс Еуропаға құрлық көпірін құру Қазақстан Республикасын одан әрі дамыту үшін үлкен маңызға ие.

Қазіргі уақытта еуразиялық сауда-экономикалық байланыстар әлемдік саудада қарқынды дамып келеді және Транссібір темір жолы Азия-Тынық мұхиты аймағы (АТМ) елдері мен Еуропа арасындағы айналмалы мұхит бағыттарына балама ретінде маңызды рөл атқара алады.

Құрлық жолының артықшылығы – жүк тасымалдау жылдамдығы. Темір жолдың Хасан-Раджин учаскесін қайта құру Транссібір темір жолын Корей теміржолдарымен байланыстыруды және болашақта Корей түбегін Азия арқылы Азиямен байланыстыратын ауқымды жобаның пилоттық бөлігіне айналды. Бүгінгі таңда Раджин порты Расон арнайы сауда-экономикалық аймағының бөлігі болып табылады және инфрақұрылымы дамыған және жүк жөнелтушілер үшін жоғары қауіпсіздік деңгейі және кәсіпкерлер үшін жеңілдіктері бар мұзсыз порт болып табылады. Бірақ, өкінішке орай, Корей түбегіндегі саяси шиеленістерге байланысты Транскореялық теміржолдың болашағы зор жобасынан бас тартылды.

Жоғарыда келтірілген барлық деректерді талдағаннан кейін келесі қорытынды жасауға болады. Корея Республикасы жоғары дамыған көліктік-логистикалық желіге, әлемдегі ең ірі хаб-порттарға ие болғанына қарамастан, ол өз әлеуетін КХДР-мен ынтымақтастық арқылы ғана толық іске асыра алады,

бұл сауданың дамуына ықпал етеді және Солтүстік-Шығыс Азия мен Еуропа елдері арасындағы экономикалық байланыстар - бұл өз кезегінде Қазақстан Республикасына халықаралық логистикалық жүйенің орталық буыны болуға мүмкіндік береді.

Әдебиеттер тізімі:

1. Кагазбаева Ә.М., Бактыбекова Б.Б. Бизнес үлгілер және іскерлік мәдениет: Қытай, Жапония және Оңтүстік Корея : Оқу құралы. / ҚазХҚ және ӘТУ. - Алматы: «Полилингва» баспасы баспасы, Қаз ХҚ және ӘТУ, 2018. 175 б.
2. Yeong Heok Lee, «Air and Multimodal Transport in Korea», presented at the KOTI/NEAEF Conference on Building Regional Logistics and Distribution Centers in Northeast Asia, Honolulu, Hawaii, August, 2002.
3. Sung-won Lee «A study on the development of Korean logistics industry focused on trucking and road freight brokerage industry», KOTI, 2003.
4. Hak So Kim, "Fast Finding Report; Korea", presented at the KOTI/NEAEF Conference on Building Regional Logistics and Distribution Centers in Northeast Asia, Honolulu, Hawaii, August, 2002.