

Г.С. Сактаганова¹, А.М. Бакирбекова^{2*}, А.Б. Тулаганов³, И.Т. Айнабекова⁴^{1,3}Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева
г. Астана, 010008, Республика Казахстан²Атырауский университет имени Х.Досмухамедова
г. Атырау, 060011, Республика Казахстан⁴Таразский региональный университет имени М.Х. Дулати
г. Тараз, 080012, Республика Казахстан*e-mail: aigul_bakirbek@mail.ru

ОЦЕНКА И ВЫЯВЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

Аннотация.

В статье рассмотрены проблемы развития инновационного развития транспортно-логистической системы страны. Для выявления основных проблем составлена анкета на русском языке и доступна была онлайн. В анкетном опросе использовался выборочный метод, позволяющий на относительно небольшом количестве участников получить репрезентативные данные. Анкетирование проведено среди менеджеров управления транспортно-логистической системы на макро и микроуровнях, были охвачены участники перевозочного процесса с различными инновационными потенциалами.

По итогам опроса выявлено слабое развитие инновационных технологий в отрасли, недостаточно активно внедряются процессы инноваций, недостаточно развивается транспортная инфраструктура, инновационное положение их предприятия осуществляется через производство новой продукции (услуги) на основе новой приобретенной технологии, недостаточные темпы развития цифровизации, внедрения новых технологий, низкая степень автоматизации, недостаточный уровень развития инновационной инфраструктуры, нехватка специалистов отрасли, способных осуществлять научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки и внедрять их результаты в практической деятельности, низкий уровень взаимодействия образовательных и научно-исследовательских организаций с отраслью и другие. Из проведенного исследования необходимо акцентировать внимание на то, что транспортно-логистическая система является важной отраслью экономической и политической жизни страны, требующая скорейших решений для инновационного развития. Учитывая, при том, что Казахстан в рейтинге цифровой конкурентоспособности 2023 года занимает 34 место.

Цель исследования: изучение и выявление проблем инновационного развития транспортно-логистической системы Казахстана с помощью анкетного опроса среди управленцев и сотрудников данной отрасли.

Задачи исследования: провести анкетный опрос, оценить состояние инновационного развития транспортно-логистической системы Казахстана и выявить, сдерживающие проблемы.

Ключевые слова: анкетирование, респондент, инновационное развитие, транспортно-логистическая система, транспортно-логистическое обслуживание.

Введение.

Для активизации инновационного развития транспортно-логистической системы необходима работающая инновационная политика, которая на макроуровне окажет содействие в создании и внедрении инноваций. В Казахстане особое значение и пристальное внимание уделяется нововведениям, в частности цифровой трансформации, предусматривающей сервисный формат взаимодействия между государством и бизнесом, повышению прозрачности транспортных и логистических процессов, действуют программы поддержки и стимулирования инновационной деятельности, в которых отводится важная роль инновационному развитию транспортно-логистической системы. Несмотря на предпринятые меры со стороны государства, сфера продвижения инноваций в транспортно-логистической системе Казахстана характеризуется наличием преград на пути реализации и освоения новшеств. К таким преградам развития инновационных процессов в транспортно-логистической системе страны и управления ее функционированием

относятся следующие: недостатки структуры управления, недостаточный уровень стратегического планирования, недостаточное финансирование, отсутствие или слабое взаимодействие с заинтересованными сторонами, низкие показатели инновационного развития. Все это свидетельствует о том, что одним из фундаментальных вопросов остается проблема управления инновационными процессами в транспортно-логистической системе, суть которого заключается в управлении изменениями, связанные с цифровизацией, роботизацией, автоматизацией производств, внедрение технологий нового поколения и подготовка кадров будущего, который требуют ускоренного поиска оптимальных путей решения.

Вопросам инновационного развития и инновационной деятельности в отраслях рассмотрены в трудах ученых Казахстана: Г.К. Шерова, М.Р. Сихимбаев, Д.Р. Сихимбаева, У.С. Алимбетов, Г.З. Зайнелова, Н.В. Краузе, З.М. Турдиева, Д.М. Турекулова, Б.Т. Бейсенгалиев, Б.К. Жуманова, Ф.К. Досмамбетова, А.Т. Койбакова, Н.А. Курманов, А. Токсанова, А. Мухамеджанова Н. Сырлыбаева, М. Петрова, А.Т. Ускеленова, Б.С. Толысбаев, А.К. Байдаков. К числу зарубежных ученых, внесших существенный вклад в развитие методологии исследования управления и организации инновационного развития, являются: J.H Lee., M. Amer, Л.Ю. Матич, R. Phaal, R.N. Kostoff. Существенный вклад в развитие теории и практики изучения логистических систем в экономике внесли труды зарубежных ученых: Карнаухова, И.С. Кородюка, Л.Б. Миротина, А.И. Семененко, В.И. Сергеева, Т.А. Прокофьевой и отечественных ученых О. Сабден, Б.С. Толысбаева, Ж.С. Раимбекова, А.Н. Тулембаева, Б.У. Сыздыкбаева.

В обширной литературе, посвящённой транспортно-логистической системе, значимый вклад в разработку проблем интеграции транспортной системы Казахстана в мировую экономику внесли такие учёные, как М.У. Акбутаева, Е.Д. Атамкулова, Н.И. Бисембаева, Г.А. Бодаубаева, М.А. Джадралиев, В. Ермаков, К.К. Жангаскин, Е.П. Ионова, Н.К. Исингарин, А.Кошербаева, Г.Н. Намазбаева, Г.Я. Новосельский, Ж.С. Раимбеков, А.Б. Рыжков, Р.К. Сатова, Б.У. Сыздыкбаева и др.

Однако обобщая точки зрения многочисленных исследователей, надо констатировать, что процесс инновационных преобразований в сфере транспортно-логистической системы в полной мере не получили достаточного как теоретического, так и методического разрешения. Причем это касается как самой природы инновационных преобразований, так и вопросов не только теоретико-методического обоснования, но и организации практики управления.

Целью исследования является выявление проблем в инновационном развитии транспортно-логистической системы на основе проведенного опроса. В Казахстане особое значение и пристальное внимание уделяется нововведениям, в частности цифровой трансформации, предусматривающей сервисный формат взаимодействия между государством и бизнесом, повышению прозрачности транспортных и логистических процессов, действуют программы поддержки и стимулирования инновационной деятельности, в которых отводится важная роль инновационному развитию транспортно-логистической системы: Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства, национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол».

Инновационное развитие позволяет укрепить на новых рынках свое положение и продвижение и способно принести конкурентные преимущества и способствовать выходу на внешние рынки. Несмотря на предпринятые меры со стороны государства, сфера продвижения инноваций в транспортно-логистической системе Казахстана характеризуется наличием преград на пути реализации и освоения новшеств. Транспорт является важной отраслью экономической и политической жизни страны. Огромная

территория Казахстана, низкая плотность населения, отдаленность населенных пунктов друг от друга, нарастающие процессы интеграции и глобализации в мире делают ее одним из приоритетных направлений развития в стране [1]. В рейтинге цифровой конкурентоспособности 2023 года Казахстан занимает 34 место (73,03 балла), повысив на 2 позиции по сравнению с уровнем цифровизации в 2022 году. Цифровая конкурентоспособность Казахстана опережает некоторые страны Европейского союза, такие как Таиланд (35 место), Португалия (36 место), Словения (37 место), Бахрейн (38 место), Польша (39 место), Латвия (40 место), Италия (43 место), Индонезия (45 место), Иордания (50 место). Наиболее цифровизированными экономиками являются США, Нидерланды, Сингапур, Дания и Швейцария [2]. Согласно Индексу готовности к передовым технологиям Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), основанном на данных международных организаций, Казахстан занимает 62 место из 158 стран и относится к странам, с уровнем готовности к технологиям выше среднего значения. Казахстан опережает Армению (83 место, уровень ниже среднего) на 21 позицию, Кыргызстан (115 место, уровень ниже среднего) на 53 позиции, вместе с тем отстает от России (27 место, высокий уровень) и Беларуси (59 место, уровень выше среднего) на 35 и 3 позиции соответственно [3].

Литературный обзор

Теоретическими и методологическими проблемами развития транспорта и логистики, их инфраструктурой занимались следующие казахстанские ученые: С.А. Алпысбаев, Е.Д. Атамкулов, которые акцентировали внимание на правильном выборе стратегии технической модернизации транспортного комплекса; Т.Б. Баяхметов, М. Бекмагамбетов проводят исследования в сфере автомобильного транспорта; Б.К. Есекина, Н.К. Исингарин занимаются исследованиями грузовых перевозок на железнодорожном транспорте; Е. Карсыбаев внес вклад в методологию управления цепь поставок грузов железнодорожным транспортом и совершенствованию транзитных перевозок; О. Сабден рассмотрены теоретические, методологические и практические вопросы логистики: ее сущность, этапы становления, основные концепции. В работах Ж.С. Раимбекова, Б.У. Сыздыкбаевой [4] обобщен опыт формирования транспортной системы, ее роли в экономическом развитии страны. Вместе с тем, следует отметить, что многие теоретические, методологические и методические вопросы исследований транспортной и логистической инфраструктуры недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития.

Материалы и методы исследования.

Объектом исследования является транспортно-логистическая система в целом и ее предприятия. При проведении исследования применен опросно-анкетный метод, систематизация и обобщение, графические методы визуализации данных, анализ программных и нормативных документов, анализ взаимодействий участников транспортно-логистической системы. Для достижения целей инновационного развития транспортно-логистической системы республики проведен анкетный опрос с целью выявления проблем, которые сдерживают деятельность данной отрасли. Основные методы проведения исследования: определение целевой группы, разработка анкеты, анализ данных, написание статьи. Анкета была разработана на русском языке и доступна была онлайн [5]. В анкетном опросе использовался выборочный метод, позволяющий на относительно небольшом количестве участников получить репрезентативные данные [6].

Выборочное обследование представляет собой способ систематического сбора данных о поведении и установках людей посредством опроса специально подобранной группы респондентов, дающих информацию о себе и своем мнении [7]. Оно является более экономичным и не менее надежным методом, чем сплошное исследование, хотя требует более изощренной методики и техники [8].

При написании статьи авторами использованы материалы трудов отечественных и зарубежных ученых-экономистов касательно транспортно-логической отрасли, а также научные публикации в сборниках научно-практических конференций и форумов.

Результаты и их обсуждение.

Анкетирование проведено среди менеджеров управления транспортно-логистической системы на макро и микроуровнях, охвачены участники перевозочного процесса с различными инновационными потенциалами.

В рамках опроса была разработана анкета, которая состояла из 10 вопросов с ответами. Анкета была доступна онлайн с 1 марта по 30 апреля 2024 года.

Предварительный сбор данных осуществлялся через платформу Google форм. Обработку результатов опроса проводили с помощью специализированного пакета программ статистического моделирования SPSS и Excel. Всего было зарегистрировано 209 действительных ответов.

Для оценки и выявления проблем необходимо узнать ответы на вопрос: инновационное положение вашего предприятия в настоящее время? С этой целью респондентам был задан вопрос с предлагаемыми вариантами ответов.

Таблица 1. Оценка инновационного положения предприятия респондента в настоящее время

Вариант ответа	Численность, человек	Удельный вес, %
осуществляется производство новой продукции (услуги) на основе новой приобретенной технологии	108	51,7
осваивается производство новой продукции (услуги) по основе закупленной лицензии	78	37,3
осуществляется производство новой продукции (услуги) на основе собственной разработанной технологии	17	8,1
другое	6	2,9
Итого	209	100,0
Примечание: составлено авторами на основании опроса		

Согласно проведенного опроса, ответы опрошенных распределились следующим образом: 108 человек или 51,7% ответили, что инновационное положение их предприятия осуществляется через производство новой продукции (услуги) на основе новой приобретенной технологии. 78 человек или 37,3% ответили, что осваивается производство новой продукции (услуги) по основе закупленной лицензии. Среди опрошенных 17 человек или 8,1% считают, инновационное положение их предприятия осуществляется с помощью производства новой продукции (услуги) на основе собственной разработанной технологии, и наименьшая часть, 6 человек или 2,9%, отметили другие варианты ответов.

Если, большинство предприятий транспортно-логистической системы заявляют, инновационное положение их предприятия осуществляется через производство новой продукции (услуги) на основе новой приобретенной технологии, то интересны ответы следующего вопроса: какая научно – исследовательская деятельность (проекты, разработки, работы) проводится на Вашем предприятии в последние три года? Полученные ответы распределились следующим образом.

Таблица 2 – Оценка научно – исследовательской деятельности (проекты, разработки, работы), проводимое предприятием в последние три года

Вариант ответа	Численность, человек	Удельный вес, %
научно-исследовательские разработки	6	2,9

опытно-конструкторские работы	12	5,7
разработка научно-технической продукции	6	2,9
получение патента	1	0,5
другое	184	88
Итого	209	100,0
Примечание: составлено авторами на основании опроса		

По данным таблицы 2 видно, что в предприятиях транспортно-логистической системы научно – исследовательская деятельность ведется в виде опытно-конструкторских работ – 5,7%, научно-исследовательских разработок и разработок научно-технической продукции – 2,9%, получении патента – 0,5%. В основном респонденты выбрали вариант другое, что свидетельствует низкой подверженности предприятия к научно-исследовательской деятельности и внедрению инновации. Основная часть респондентов в ответ другое, написали, что выбрали бы ответ, приобретение зарубежных технологий, отсутствующих в стране и их внедрение в наше производство, которое применяется всеми и не требует каких-либо затрат на новшества и разработок.

Интересны ответы на следующий вопрос, если в предприятиях транспортно-логистической системы не ведется научно – исследовательская деятельность, то какие организационные изменения происходят и осуществляют предприятие? Ответы, связанные с производственным процессом и изменениями приведены в ниже указанной таблице.

Таблица 3 – Организационные изменения, осуществляющие Вашим предприятием в последние три года

Вариант ответа	Численность, человек	Удельный вес, %
внедрение современной компьютерной техники	65	31
структурная реорганизация управления	21	10
применение новых инструментов по мотивации	10	5
внедрение новых методов администрирования	0	0
внедрение новых методов оценки и подбора кадрового потенциала	6	3
внедрение систем менеджмента качества	12	6
процессы планирования, диспетчирования и контроля	53	25
процессы планирования и управление перевозочным процессом	10	5
внедрение новых систем принятия решений	2	1
внедрение в управление логистических IT-систем	2	1
внедрение цифровых технологий	2	1
новые формы взаимодействия с участниками перевозочного процесса	12	6
новые методы в обучение участников перевозочного процесса	10	5
совершенствование транспортно-логистического обслуживания	4	2
другие	0	0
Итого	209	100,0
Примечание: составлено авторами на основании опроса		

По организационным изменениям, осуществляющими предприятиями в последние три года, выявлено, что в основном изменения произошли за счет внедрения современной компьютерной техники и вычислительных программ – 31% или 65 человек из респондентов. Следующие изменения связаны с процессами планирования, диспетчирования и контроля – 25% или 53 человека. И на третьем месте организационные изменения произошли за счет структурной реорганизация управления – 10% или 21 человек. Вероятные ответы: внедрение новых методов администрирования, внедрение цифровых технологий, внедрение в управление логистических IT-систем, совершенствование транспортно-логистического обслуживания, внедрение новых систем принятия решений, связанные с новизной и инновационности требуют рассмотрения и

должного внимания. Таким образом выявлено, что предприятия данной отрасли до сих пор не вводят новые изменения и не внедряют инновационные технологий.

Низкий переход к инновационным технологиям предполагает определенные проблемы, которые имеются и сдерживают инновационное развитие транспортно-логистической системы, рисунок 1.

Как видно из проведенного исследования, необходимо акцентировать внимание участников перевозочного процесса на обучение цифровым навыкам и повышению уровня компетенции специалистов, владеющих углубленными цифровыми навыками. При взаимодействии участников перевозочного процесса следует повышать уровень развития управления логистических IT-систем и цифровых технологий.

Согласно проведенного опроса, участниками предлагается:

- ответственность всех участников перевозочного процесса, сроки доставки, фиксированные тарифы на весь период перевозки, сохранность груза, своевременную подачу вагонов под погрузку, выгрузку, снижение дополнительных сборов на станциях отправления, получения;
- ужесточить правила для открытия экспедиторских компаний, компаний однодневок, которые не отвечают требованиям и подводят клиентов, не умеют работать с иностранными компаниями, так как проблема в языке и незнании международных информационных систем;
- осуществить цифровизацию транспортных коридоров с использованием электронных транспортно-сопроводительных документов, интеллектуальных транспортных систем и информации о мультимодальных грузовых потоках на основе создания интегрированной информационно-логистической платформы;

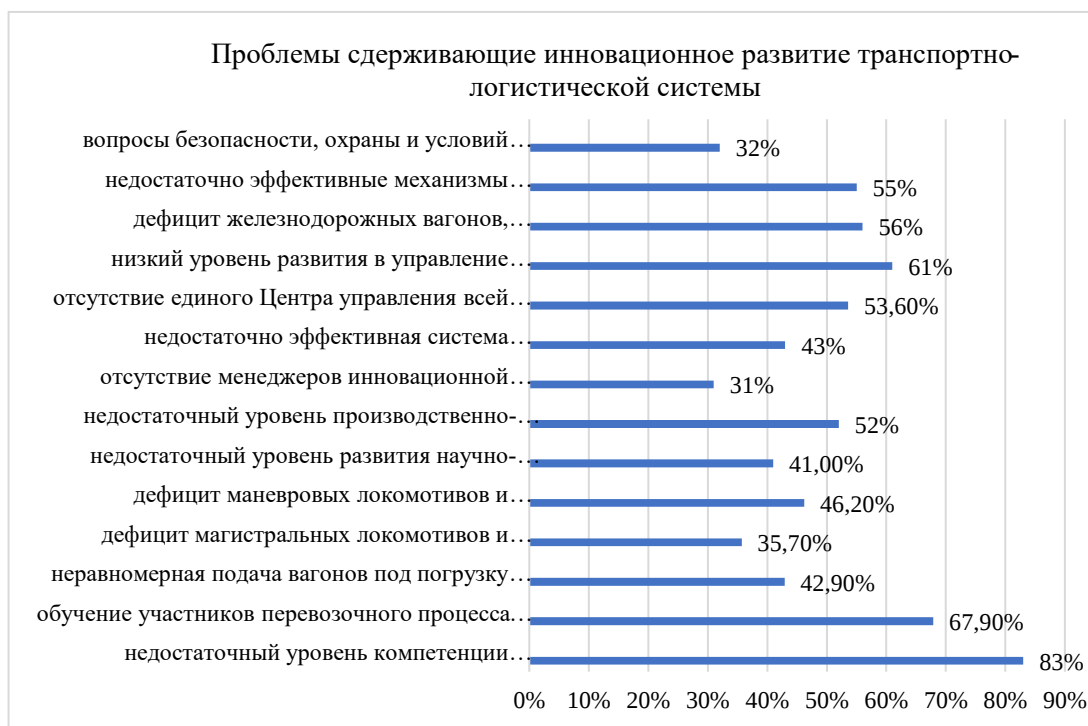


Рисунок 1 – Проблемы сдерживающие инновационное развитие транспортно-логистической системы

Примечание: составлено авторами на основе опроса

- слежение вагонов на подъездном пути предприятия в режиме реального времени;
- переход управления на безбумажное электронное оформление транспортных документов;

- привлечение образовательных и научно-исследовательских организаций;
- разработка правовых норм и нормативов, устанавливающих стандарты безопасных и здоровых условий труда, правила, инструкции, санитарно-эпидемиологические и санитарные нормы. Внедрение Концепции в области управления безопасностью и охраны труда [9], [10], [11].

Наряду с этим, в данном исследовании, участники выражали мнение о качестве транспортно-логистического обслуживания, которая приведена на рисунке 2.

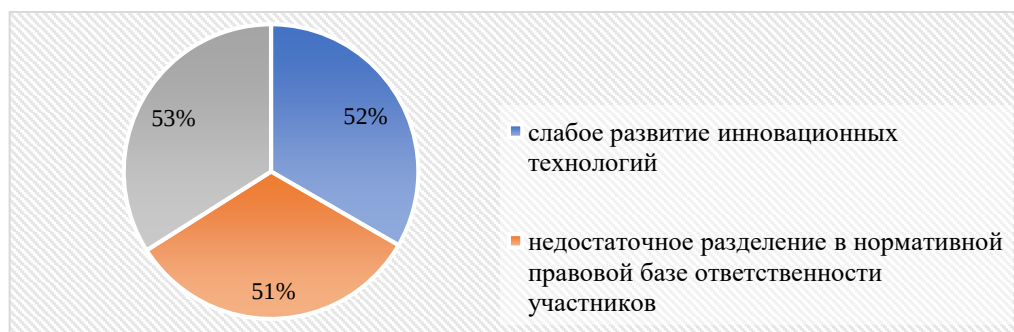


Рисунок 2 – Проблемы, влияющие на качество транспортно-логистического обслуживания

Примечание: составлено авторами на основе анкетирования

По итогам опроса можно увидеть слабое развитие инновационных технологий в отрасли: логистический аутсорсинг, информационные и цифровые технологии, развитие онлайн сервиса, управления цепочками поставок, 3/4PL, планирование и управление перевозочным процессом 24/7 назвали - 52%. Недостаточное разделение в нормативно-правовой базе ответственности участников перевозочного процесса, что составило 51%. Недостаточно эффективно взаимодействуют участники перевозочного процесса - 53%.

Таким образом, проблема некачественного транспортно-логистического обслуживания по мнению участников опроса заключается в следующем:

- отсутствие открытой информации, отсутствие конкуренции для участия в перевозочном процессе. Нет базы данных, все крупные грузовладельцы создали свои фирмы перевозок и экспедирования;
- слабое взаимодействие с соседними дорогами стран Содружества;
- проблемы на приграничных пунктах пропуска;
- проблемы управления логистическими инфраструктурами, управление потоками, заказчиками и поставщиками, управление качеством и процессами.

Наряду с этим, участники анкетирования высказывались касательно развития рынка железнодорожных, мультимодальных и других видов перевозок грузов транспортом:

- все решаемо и реализуемо, если грамотно выстроить всю логистическую цепочку перевозок транспортом. Контракты с грузоотправителем, грузополучателем должны быть долгосрочными, минимум на 5 лет;
- на рынке должны быть проверенные предприятия, которые зарекомендовали себя в перевозочной деятельности ответственными, любая транспортно-экспедиторская деятельность должны лицензироваться и проверяться;
- требуется упрощение процедур оформления перевозки, гибкая тарифная политика, инновационное внедрение цифровых технологий;
- необходим уход от разделения перевозок по родам груза. Для перевозчика без разницы, что везти, уголь или нефтепродукты, затраты почти одинаковые, необходимо внедрение новой идеи - колобараии между перевозчиками;

-создание управления инновационной платформы с использованием цифровых технологий, такой как интернет-ресурс, на котором можно было бы размещать информацию о недобросовестных экспедиторских компаниях и многое другое.

С точки зрения вышеописанных проблем в отрасли выявлены проблемы взаимодействия грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, экспедиторов, ветвевладельцев, операторов подвижного состава, который приведен на рисунке 3.



Рисунок 3 – Проблемы, влияющие на качество транспортно- логистического обслуживания

Примечание: составлено авторами на основе анкетирования

Согласно опросу 65% участников считают, что в управленческой деятельности недостаточно активно внедряются процессы инноваций такие как: логистический аутсорсинг, информационные и цифровые технологии, развитие модели управления цепями поставок, внедрение модели 3/4PL провайдеров, отсутствие единого Центра управления всей логистической цепочкой. Недостаточно развивается транспортная инфраструктура республики считают 60%. Необходимость в профессиональном обучение и развитие отметили 32% опрошенных.

Для внедрения инновационных технологий и совершенства системы транспортно-логистической отрасли необходимо трансформировать и модернизировать, имеющиеся услуги.

Таблица 4 – Дополнительные услуги для внедрения инновационных технологий

Вариант ответа	Численность, человек	Удельный вес, %
развитие цифровизации на предприятие	33	15,8
оптимизация всей логистической цепочки «погрузка-перевозка-выгрузка»	44	21
установление долгосрочных стратегических отношений с логистическим оператором	10	4,8
создание интегрированной ИТ системы	48	23
развитие и улучшение качества обслуживания Call-центр 24/7	15	7,1
диспетчерская по управлению вагонным парком 24/7	16	7,6
управление промышленной логистикой	32	15,3
управление складскими запасами	11	5,4
Итого	209	100,0

Примечание: составлено авторами на основании опроса

Организациями транспортно-логистической системы для внедрения инноваций используются дополнительные услуги. Среди опрошенных 48 человек или 23% считают, что необходимо создание интегрированной ИТ системы, 44 человек или 21% выбрали оптимизацию всей логистической цепочки «погрузка-перевозка-выгрузка». Меньше всего респонденты выбрали установление долгосрочных стратегических отношений с логистическим оператором – 10 человек или 4,8% и управление складскими запасами – 11

человек или 5,4%. Среди выбранных ответов респонденты также выделили необходимость в развитии цифровизации на предприятия и управление промышленной логистикой. В целом можно отметить, что предприятиям транспортно-логистической системы необходимо внедрение инновационных технологий начиная с организационных инноваций, таблица 5.

Таблица 5 – Внедрение организационных инноваций

Вариант ответа	Численность, человек	Удельный вес, %
внедрение на предприятиях новых методов организации деятельности работы (изменение внутренней структуры предприятия, изменение сферы деятельности предприятия, управление цифровизацией и автоматизацией, управление качеством работ и т.д.)	39	18,6
новые методы организации распределения обязанностей и принятию решений (распределение обязанностей, делегирование полномочий, умение работать в команде, перераспределение работ и т.д.)	84	40,3
новые методы организации взаимоотношений с государственными органами, подведомственными организациями и другими предприятиями (поддержка, взаимодействие и обмен информацией, сотрудничество, обратная связь и т.д.)	74	35,4
другие организационные инновации	12	5,7
Итого	209	100,0
Примечание: составлено авторами на основании опроса		

Согласно проведенного опросу варианты ответов распределились следующим образом: 84 человека или 40,3% выбрали новые методы организации распределения обязанностей и принятию решений, в том числе делегирование полномочий, умение работать в команде, перераспределение работ и другие; 74 человек или 35,4% считают что, необходимы новые методы организации взаимоотношений с государственными органами, подведомственными организациями и другими предприятиями, в виде взаимодействия и обмене информацией, сотрудничества, постоянной обратной связи и другие; 39 человек или 18,6% ответили, что необходимо внедрение на предприятиях новых методов организации деятельности работы, т.е. изменение внутренней структуры предприятия, изменение сферы деятельности предприятия, управление цифровизацией и автоматизацией, управление качеством работ и др.; 12 человек или 5,7% выбрали другие организационные инновации, т.е. организация новой базы данных, системы мониторинга деятельности предприятия и др.

Проведенный опрос позволил получить следующие результаты, так считают респонденты, что:

- инновационное положение их предприятия осуществляется через производство новой продукции (услуги) на основе новой приобретенной технологии;
- приобретение зарубежных технологий, отсутствующих в стране и их внедрение в наше производство, которое применяется всеми и не требует каких-либо затрат на новшества и разработок. Таким образом, в предприятиях транспортно-логистической системы научно – исследовательская деятельность ведется на низком уровне;
- в основном изменения происходят за счет внедрения современной компьютерной техники и вычислительных программ;
- недостаточное разделение в нормативно-правовой базе ответственности участников перевозочного процесса;
- необходимо создание интегрированной ИТ системы;
- внедрение организационных инноваций осуществляется через новые методы организации распределения обязанностей и принятию решений, в том числе делегирование полномочий, умение работать в команде, перераспределение работ и др.

Заключение.

Таким образом, результаты проведенного исследования выявили, что в настоящее время существует множество причин, сдерживающих инновационную активность и развитие транспортно-логистической системы как на макро и микроуровнях:

- недостаточный уровень развития инновационной инфраструктуры;
- слабое развитие инновационного менеджмента, нехватка инновационных решений, отсутствие управленческих решений по развитию производственной базы и обновлению подвижного состава
- невысокий уровень интеграции в инновационном развитии государственных органов, местных исполнительных органов, бизнеса, образовательных и научно-исследовательских организаций.
- отсутствие поддержки со стороны уполномоченного органа и местного исполнительного органа, отсутствие должного контроля за выполнением требований законодательства уполномоченным органом;
- низкий уровень взаимодействия образовательных и научно-исследовательских организаций с отраслью;
- нехватка специалистов отрасли, способных осуществлять научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки и внедрять их результаты в практической деятельности;
- недостаточные темпы развития цифровизации, внедрения новых технологий, низкая степень автоматизации;
- отсутствие лабораторий, технологических бюро, виртуальных учебно-производственных предприятий на базе вузов.

Обобщая оценку вышеизложенного исследования, можно прийти к выводу, что накопившиеся проблемы в транспортно-логистической системе носят глубокий системный характер и решать их нужно комплексно. Все это свидетельствует о том, что одним из фундаментальных вопросов остается проблема инновационного развития транспортно-логистической системы, суть которой заключается во внедрении изменений, связанные с цифровизацией, автоматизацией, роботизацией производств, использовании технологий нового поколения и подготовке кадров будущего, которые требуют ускоренного поиска оптимальных путей решения.

Однако, следует отметить положительные тенденции, которые связаны с пониманием управленцев о необходимости инновационного развития, углубления взаимодействий в данном процессе на базе новых форм взаимного сотрудничества.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- 1 Послание Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана, г. Астана, 14 декабря 2012 года. Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства. [Электронный ресурс] — URL: <https://adilet.zan.kz/rus> (дата обращения 16.05.2024).
- 2 Рейтинг цифровой конкурентоспособности (IMD). [Электронный ресурс] — URL: <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-digital-competitiveness-ranking/> (дата обращения 15.07.2024).
- 3 Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 декабря 2018 года № 846. «Об утверждении Концепции развития обрабатывающей промышленности Республики Казахстан на 2023 – 2029 годы». [Электронный ресурс]. — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000846> (дата обращения 05.08.2024).
- 4 Сыздыкбаева Б., Раимбеков Ж., Жуматаева Б. Оценка эффективности развития транспортно-логистического потенциала регионов Казахстана. Актуальные проблемы экономики. — №5. — 2018. — С. 473-481.
- 5 Анкетирование на платформе Google форм: [Электронный ресурс] — URL: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd4HrRmMbXgoOtLITvIVWpJV249rnUfAcpvhrMQ1JO8LVooA/vie/wform?usp=sf_link (дата обращения 25.03.2024).
- 6 Кравченко А.И. Методология и методы социологических исследований. Учебник для бакалавров. —

М.: Юрайт. С. — 2021 — 326 с.

7 Тихонова Е.В. Методология и методы социологического исследования. М.: Academia. — 2021. — 280 с.

8 Готлиб А.С. Введение в социологическое исследование. Качественный и количественный подходы. Методология. Исследовательские практики. — М.: Флинта. — 2020. — 260 с.

9 Сактаганова Г.С., Омарова С.Т. Система управления охраной труда и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте. Международный научный журнал «Наука и мир». — Т.1. № 2 (54). — 2018. С. 46-48.

10 Сактаганова Г.С., Омарова С.Т. Инновационные подходы в области управления охраной труда на железнодорожном транспорте. Материалы международной научно-практической конференции «Человеческий капитал как фактор инновационного развития общества». Уфа. — 2018. С.105— 109.

11 Сактаганова Г.С., Омарова С.Т., Сарыбаева К.Д. Состояние производственного травматизма на травмоопасных производствах Республики Казахстан. Журнал Охрана труда, Казахстан. — № 5 (149). — 2018. С. 54-58.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕСІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУЫНДАҒЫ ПРОБЛЕМАЛАРДЫ БАҒАЛАУ ЖӘНЕ АНЫҚТАУ

Андатпа.

Мақалада Елдің көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық дамуын зерттеу мәселелері қарастырылған. Негізгі проблемаларды анықтау үшін орыс тілінде сауалнама жасалып, онлайн режимінде жүргізілді. Сауалнама қатысушылардың салыстырмалы түрде аз санында деректерді алуға мүмкіндік беретін таңдамалы әдісті қолданды. Сауалнама макро және микро деңгейлердегі көлік-логистикалық жүйе басқармасының менеджерлері арасында жүргізілді, әртүрлі инновациялық әлеуеті бар тасымалдау процесіне қатысушылар қамтылды. Сауалнама қорытындысы бойынша саладағы инновациялық технологиялардың әлсіз дамуы, инновациялық процестердің төмен белсенділігі, көлік инфрақұрылымының жеткіліксіз дамуы, кәсіпорының инновациялық жағдайы жаңа сатып алынған технология негізінде жаңа өнім (қызмет) өндіру арқылы жүзеге асырылуы, цифрландыруды дамытудың жеткіліксіз қарқыны, жаңа технологияларды енгізу, автоматтандырудың төмен дәрежесі, инновациялық инфрақұрылымды дамытудың жеткіліксіз деңгейі, кәсіпорының ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық әзірлемелерді жүзеге асыруға және олардың нәтижелерін практикалық қызметке енгізуге қабілетті, білім бар сала мамандарының тапшылығы және ғылыми-зерттеу ұйымдарының саламен өзара әрекеттесуінің төмен деңгейі және басқалар анықталды. Жүргізілген зерттеуден көлік-логистикалық жүйе инновациялық даму үшін жедел шешімді талап ететін елдің экономикалық және саяси өмірінің маңызды саласы болып табылатынына назар аудара отырып, Қазақстанның 2023 жылғы цифрлық бәсекеге қабілеттілік рейтингінде 34-ші орында тұрғанын ескеру қажет.

Зерттеу мақсаты: осы саланың басқарушылары мен қызметкерлері арасында сауалнама жүргізу арқылы Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық даму проблемаларын зерттеу және анықтау.

Зерттеу міндеттері: сауалнама жүргізу, Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық даму жағдайын бағалау және проблемаларды анықтау.

Негізгі сөздер: сауалнама, респондент, инновациялық даму, көліктік-логистикалық жүйе, көліктік-логистикалық қызмет көрсету.

ASSESSMENT AND IDENTIFICATION OF PROBLEMS IN THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEM OF KAZAKHSTAN

Abstract.

The article considers the problems of innovative development of the country's transportation and logistics system. To identify the main problems, a questionnaire in Russian was compiled and available online. The questionnaire survey used a sampling method, which allowed for the obtaining of representative data on a relatively small number of participants. The questionnaire survey was conducted among the managers of the transport and logistics system at macro and micro levels, the participants of the transportation process with different innovation potentials were covered.

The results of the survey revealed poor development of innovative technologies in the industry, insufficiently active implementation of innovation processes, insufficiently developed transport infrastructure; the innovative position of their enterprise is carried out through the production of new products (services) on the basis of newly acquired technology, insufficient rates of development of digitalization, introduction of new technologies, low degree

of automation, insufficient level of development of innovation infrastructure, lack of industry specialists who are able to carry out scientific and technological development of the transport and logistics system. From the research, it is necessary to emphasize that the transport and logistics system is an important branch of the country's economic and political life, requiring urgent solutions for innovation development. Taking into account that Kazakhstan ranks 34th in the digital competitiveness rating for 2023.

Purpose of the study: To study and identify the problems related to the innovative development of the transport and logistics system of Kazakhstan by means of a questionnaire survey among managers and employees of this industry.

Research objectives: to conduct a questionnaire survey, to assess the state of innovative development of transport and logistics system of Kazakhstan and to identify constraining problems.

Key words: questionnaire survey, respondent, innovative development, transport and logistics system, transport and logistics service.

REFERENCES

- 1 Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan - Lidera Nacii N.A. Nazarbaeva narodu Kazahstana, g. Astana, 14 dekabrya 2012 goda. Strategiya «Kazahstan-2050»: novyj politicheskij kurs sostoyavshegosya gosudarstva [Strategy "Kazahstan-2050": a new political course of the established state]. Available at: — URL: <https://adilet.zan.kz/rus> [in Russian] (accessed:16.05.2024).
- 2 Rejting cifrovoy konkurentosposobnosti (IMD) [Digital Competitiveness Rating]. Available at: — URL: <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-digital-competitiveness-ranking/> [in Russian] (accessed: 15.07.2024).
- 3 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 20 dekabrya 2018 goda № 846. «Ob utverzhdenii Konceptii razvitiya obrabatyvayushchej promyshlennosti Respubliki Kazahstan na 2023 – 2029 gody» ["On approval of the Concept of development of the manufacturing industry of the Republic of Kazakhstan for 2023-2029"].. Available at: — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000846> [in Russian] (accessed: 05.08.2024).
- 4 Syzdykbaeva B., Raimbekov Zh., Zhumataeva B. Ocenka effektivnosti razvitiya transportno-logisticheskogo potentsiala regionov Kazahstana. Aktual'nye problemy ekonomiki [Assessment of the effectiveness of the development of the transport and logistics potential of the regions of Kazakhstan]. №5. 2018. P. 473- 481. [in Russian]
- 5 Anketrovanie na platforme Google form: [Questionnaire on the Google Forms platform]. Available at: — URL: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd4HrRmMbXgoOtLITvIvWpJV249rnUfAcpvhrMQ1JO8LVooA/vie_wform?usp=sf_link [in Russian] (accessed:25.03.2024).
- 6 Kravchenko A.I. Metodologiya i metody sociologicheskikh issledovanij [Methodology and methods of sociological research]. Uchebnik dlya bakalavrov. M.: Yurajt. S. 2021 326 p. [in Russian]
- 7 Tihonova E.V. Metodologiya i metody sociologicheskogo issledovaniya [Methodology and methods of sociological research]. M.: Academia. 2021. 280 p. [in Russian]
- 8 Gotlib A.S. Vvedenie v sociologicheskoe issledovanie [Introduction to sociological research]. Kachestvennyj i kolichestvennyj podhody. Metodologiya. Issledovatel'skie praktiki. M.: Flinta. 2020. 260 p. [in Russian]
- 9 Saktaganova G.S., Omarova S.T. Sistema upravleniya ohranoj truda i ekologicheskaya bezopasnost' na zheleznodorozhnom transporte [Occupational health and safety management system and environmental safety in railway transport]. Mezhdunarodnyj nauchnyj zhurnal «Nauka i mir». T.1. № 2 (54). 2018. P. 46-48. [in Russian]
- 10 Saktaganova G.S., Omarova S.T. Innovacionnye podhody v oblasti upravleniya ohranoj truda na zheleznodorozhnom transporte [Innovative approaches in the field of occupational safety management in railway transport]. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Chelovecheskij kapital kak faktor innovacionnogo razvitiya obshchestva», Ufa. 2018. P.105-109. [in Russian]
- 11 Saktaganova G.S., Omarova S.T., Sarybaeva K.D. Sostoyanie proizvodstvennogo travmatizma na travmoopasnyh proizvodstvah Respubliki Kazahstan [The state of occupational injuries in traumatic industries of the Republic of Kazakhstan]. Zhurnal Ohrana truda, Kazahstan. № 5 (149). 2018. P. 54-58. [in Russian]

Information about authors:

Aigul Bakirbekova – **corresponding author**, candidate of economic sciences, associate professor, professor of the department of «Economic», Kh.Dosmukhamedov Atyrau university, Atyrau, Republic of Kazakhstan

E-mail: aigul_bakirbek@mail.ru

ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-0981-8306>

Gulmira Saktaganova - doctoral student at the department of «Management», L.N. Gumilyov Eurasian National university, Astana, Republic of Kazakhstan

E-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5536-8572>

Anvar Tulaganov - doctor of science, associate professor of the «Management» department of the Eurasian National University by name Gumilyov, Astana, Republic of Kazakhstan

E-mail: Tulaganov22@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4169-8911>

Indira Ainabekova - senior lecturer of the department of «Finance and Accounting», Taraz Regional University named after M.Kh.Dulaty, Taraz, Republic of Kazakhstan

E-mail: ainabecova_76@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-3776-4675>

Информация об авторах:

Айгуль Бакирбекова – **основной автор**, кандидат экономических наук, ассоциированный профессор, профессор кафедры «Экономика», Атырауский университет имени Х.Досмухамедова, г. Атырау, Республика Казахстан

E-mail: aigul_bakirbek@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0981-8306>

Гульмира Сактаганова – докторант кафедры «Менеджмент», Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5536-8572>

Анвар Тулаганов - доктор по профилю (PhD), доцент кафедры «Менеджмент» Евразийского национального университета имени Гумилева, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: Tulaganov22@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4169-8911>

Индира Айнабекова - старший преподаватель кафедры «Финансы и учет», Таразский региональный университет имени М.Х.Дулати, г. Тараз, Республика Казахстан

E-mail: ainabecova_76@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-3776-4675>

Авторлар туралы ақпарат:

Айгуль Бакирбекова – **негізгі автор**, экономика ғылымдарының кандидаты, қауымдастырылған профессор, «Экономика» кафедрасының профессоры, Х.Досмұхамедов атындағы Атырау университеті, Атырау қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: aigul_bakirbek@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0981-8306>

Гульмира Сактаганова – «Менеджмент» кафедрасының докторанты, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5536-8572>

Анвар Тулаганов – бейіні докторы (PhD), «Менеджмент» кафедрасының доценті, Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: Tulaganov22@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4169-8911>

Индира Айнабекова – «Қаржы және есеп» кафедрасының аға оқытушысы, М.Х.Дулати атындағы Тараз өңірлік университеті, Тараз қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: ainabecova_76@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-3776-4675>