

А 2016

9 к

Б.А. ЖУМАТАЕВА

**ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТАУАР ӨТКІЗУ
ЖЕЛІЛЕРІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ
ИНФРАҚҰРЫЛЫМДАРДЫ
ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМУ**



МОНОГРАФИЯ

ЖУМАТАЕВА Б.А.

**ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТАУАР ӨТКІЗУ
ЖЕЛІЛЕРІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ
ИНФРАҚҰРЫЛЫМДАРДЫ
ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМУ**

Монография



Алматы
2015

ӘОЖ [338.47 : 658.7] (574)
КБЖ 65.37
Ж 78

Баспаға Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ-нің Ғылыми кеңесі ұсынған
(Хаттама №4, 25 қараша 2015 жыл)

Пікір берушілер: **Б.С. Толысбаев** – э.ғ.д., профессор, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ «Менеджмент» кафедрасының меңгерушісі;
Б.Ұ. Сыздықбаева – Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ «Туризм» кафедрасының профессоры, э.ғ.д.;
К.Т. Аленова – С. Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық университеті «Менеджмент» кафедрасының профессоры, э.ғ.д.;
Б.С. Мырзалиев – Қ. Яссауи атындағы Халықаралық Қазақ-Түрік университеті «Экономика» кафедрасының меңгерушісі, э.ғ.д., профессор.

Ж 78 **ЖУМАТАЕВА Б.А.**

Қазақстанның тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымдарды қалыптастыру және дамыту:
Монография. – Алматы: – Экономика. 2015. – 240 б.

ISBN 978-601-225-797-7

Монографияда тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және дамытудың теориялық аспектілері, экономикадағы логистикалық инфрақұрылымның маңыздылығы және рөлі, логистикалық инфрақұрылымның экономикалық мазмұны және құрамы, тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымды құру және дамытудың әдістемелік тәсілдері, Қазақстанда көліктік-логистикалық инфрақұрылымының даму жағдайы, логистикалық қызметті және оның инфрақұрылымы, Қазақстан аймақтарында логистикалық инфрақұрылымның жағдайы және даму сипаттамасы (жүк тасымалдау мысалында), инфрақұрылым дамуының факторлары және экономиканың дамуына әсер ететін логистикалық факторлар, Қазақстан аймақтарында тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және дамытудың экономикалық тетіктері, тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және дамыту, Қазақстанда тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымды дамытудың негізгі бағыттары, логистикалық инфрақұрылымды құру және дамыту міндеттерін жүзеге асырудың басты тетіктері қарастырылған.

ӘОЖ 338.47
КБЖ 65.37

ISBN 978-601-225-797-7

© Жуматаева Б.А., 2015.

© «Экономика» баспасы» ЖШС, 2015.

Бұл еңбекті немесе оның бөліктерін автордың келісімінсіз таратуға және авторлық құқық жөніндегі нормаларға қайшы келетін басқа да әрекеттерге тыйым салынады әрі заң бойынша жазаланады.

КІРІСПЕ

Тауар және көліктік қызмет нарығы жаңа үлгідегі инфрақұрылымды дамытудың қажеттілігін мәжбүрлейді – ол көліктік логистикалық инфрақұрылымды, көп қызмет атқарушы терминалды-логистикалық орталықтарды құру (ТЛО), олар өзара әрекеттің біріктірілген жүйесін қалыптастырады, сонымен қатар көлікті-логистикалық және жоғарғы қосылған құлмен ілеспе сервистік қызмет көрсету аумақтарында физикалық тасымалдау үдерісінен пайдалылық нүктесіне өтуге алып келеді.

Заманауи кезеңде көліктік инфрақұрылым үйлеспешілік және орналастырудың теңсіздігі, қызмет көрсету және басқарудың нарықтық тетігінің жетіспеушілігі әсерінен экономиканың дамуын тежеп тұрған фактор болып саналады. Сонымен бірге, экономиканы жаһандандыру жағдайында, шаруашылық мемлекет аралық байланысты маңызды белсендендіруге себепші болатын көлік және логистиканың рөлі мен маңыздылығы, міндеттері өлшеусіз өсу үстінде.

Осыған байланысты заманауи экономикада соңғы тұтынушының сұранысын қанағаттандыруға бағдарланған кәсіпорынның, аймақтың, елдің логистикалық инфрақұрылымын қалыптастыру өзектілікке ие болып отыр. Көліктік-логистикалық кешен ел экономикасы өсуінің драйверлерінің бірі болып табылады.

2012 жылдың 14 желтоқсанындағы ҚР Президентінің «Қазақстан-2050» стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» жолдауында инфрақұрылымды екі бағытта: ұлттық экономиканы жаһанданған ортаға біріктіру, сонымен қатар елдің ішінде аймақтарға жылжуды дамыту қажеттілігі туралы айтылған. Н. Назарбаевтың пікірі бойынша Қазақстанның сыртында өндірістік көліктік-логистикалық объектілерді құру үшін елдің сыртына шығатын шығуларға аса назар аудару және озіңнің пайдаңды мұқият есептеу маңызды болып табылады. Осы мақсатпен арнайы «Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі» мемлекеттік бағдарламасы жасалынды. Бүгінгі

күні ірі жалпы ұлттық инфрақұрылымдық жобалардың қатары жүзеге асырылуда, олардың нәтижесі 2020 жылы Қазақстан арқылы транзиттік тасымалдауды екі есеге жоғарылату керек. 2050 жылы бұл сан 10 есеге өсуі керек», – деп жолдаудың мәтінінде айтылған.

Көліктік инфрақұрылымның қазіргі жағдайын талдау көрсетіп отырғандай ол ел экономикасын дамытудың берілген кезеңдері талаптарына жауап бермейді және болашақта көліктік-логистикалық қызмет көрсетуді жақсарту мүмкіндіктерін қамтамасыздандырмайды. Осыған байланысты көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және дамыту, оның рөлін, орнын және экономиканың қызмет көрсетуіне әсерін терең зерттеу қажеттілігін анықтайды.

Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту мәселелерін зерттеу қажеттілігі аймақтың нарықтық инфрақұрылымының маңызды жүйе құрушылық элементі ретінде зерттеу тақырыбының өзектілігін қамтамасыз етеді.

Монографияның мақсаты – заманауи логистикалық жүйеге және тауар қозғалысы технологиясына бейімделген көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру және дамыту бойынша ғылыми-әдістемелік ережелерді және тәжірибелік ұсыныстарды жасау болып табылады.

1-ТАРАУ.

ТАУАР ӨТКІЗУ ЖЕЛІЛЕРІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫ ҚАЛЫПТАСТЫРУ ЖӘНЕ ДАМУЫНЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ



Экономикадағы логистикалық инфрақұрылымның маңыздылығы және рөлі

«Логистикалық инфрақұрылым» түсінігін қарастырмас бұрын тікелей «инфрақұрылым» түсінігін және оған не жататынын қарастырған орынды болып табылады.

Бүгінгі күні аталған түсінікті анықтаудың көптеген тәсілдері орын алған, бірақ ол ХХ ғасырдың ортасында ғана экономикалық әдебиеттерде кең көлемде қолданыла бастады.

Экономикалық әдебиеттерде «инфрақұрылым» термині («infra» – «астында» және «struktura» – «құрылым, құрылғы») құрылым астында ұғымын білдіреді және бағынышты сипаттамаға ие, сонымен қатар, жалпы алғанда экономикалық жүйенің жақсы қызмет атқаруын қамтамасыз ететін экономикалық салалар кешенін анықтау үшін қолданылады.

«Инфрақұрылым» түсінігі латынның «infra» – астында, төмен және «struktura» – құрылым, орналастыру сөзінен шыққан. «Инфрақұрылым» түсінігі алғаш рет 20 ғасырдың 40 жылдары АҚШ және Батыс Еуропаның экономикалық әдебиеттерінде қолданыла бастады. Ал 60 жылдары бұл түсінік АҚШ ғалым-экономистерімен қаржыландыру және инвестиция көздеріне белгілі бір тұрғыдан қарау ретінде түсіндірілді. Капиталистік елдерде инфрақұрылымды дамыту негізінен мемлекеттік бюджеттен қаржыландырылса, ал батыс экономистері бұл инвестицияларды «қосымша қоғамдық капитал» немесе «үстеме әлеуметтік ұсталымдар» ретінде қабылдайды [1].

«Инфрақұрылым» түсінігі әр түрлі мағынада түсіндіріледі. Жалпы қабылданған мағынада инфрақұрылым материалдық өндіріске қатысы бойынша қосымша рөл ойнайтын және қоғамның

жақсы өмірлік іс-әрекетінің жалпы шарттарын қамтамасыз ететін қызметтің объектілері мен нысандарының жиынтығы ретінде түсіндіріледі. Жаңа экономикалық энциклопедияда инфрақұрылым тұрақты экономикалық дамуды қамтамасыз ететін материалдық және ұйымдастырушылық-құқықтық жағдайлардың жиынтығы ретінде анықталады. Материалдық жағдайларға жататындар – хабарлау жолдары, байланыс құралдары, электр және сумен жабдықтау және т.б. жүйелерінің дамуы, ал ұйымдастырушылық-құқықтық – дамыған мемлекеттік және жеке институттардың, сонымен қатар тұрақты заңдық базаның бар болуы [2].

Батыс экономистерінің көпшілігі инфрақұрылымды халықшаруашылық кешенінің негізгі салаларында жеке кәсіпкерлікті дамытуды қамтамасыз ететін және барлық халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыратын жалпы жағдайлардың кешені ретінде анықтайды [3].

Экономикалық түсіндірме сөздігінде басқаша анықтама беріледі: «Инфрақұрылым – қоғамға қолжетімді қызметтерді ұсыну үшін қолданылатын күрделі жабдық, оның ішінде көлік және телебайланыс, газбен, электрмен және сумен жабдықтау. Олар заманауи елдердегі экономикалық қызметтің басқа түрлері үшін қажетті негізді жасайды; олардың болмауы немесе сенімсіздігі дамып келе жатқан елдерге қатысты және олардың дамуы үшін бөгет болып табылады. Инфрақұрылым қызметтері әдетте мемлекетпен ұсынылады не болмаса реттелінеді» [4].

XX ғасырдың 80 жылдарының аяғында американдық экономист Д. Ашауэр экономикадағы инфрақұрылымның мәніне ұқсас көзқарас білдірген. Оның көзқарасына К.Р. Макконнелл және С.Л. Брю сүйенеді: «...бұл экономист есептеуінше инфрақұрылымға мемлекеттік инвестициялар және жеке капитал салымдары қызметі жағынан өзара байланысты. Басқаша айтқанда, жаңа жолдар мен көпірлердің салынуы тауарды өндірушілерден тұтынушыларға жеткізуді жеделдетеді, заманауи электр станциясы энергия шығындарын төмендетеді, яғни жеке кәсіпорындардағы өндірістің жалпы шығындары да төмендейді [5].

Атақты ғалым М. Портер 1990 ж жарық көрген «Ұлттардың бәсекелестік артықшылықтары» (сонымен қатар келесі жазған

еңбектерінде) инфрақұрылымды «бәсекелестік ромб» үлгісіне елдің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуге арналған факторлық жағдайдың бірі ретінде қосты: «...өндіріс факторындағы елдің орналасқан жері, маманданған жұмыс күшінің бар болуы сияқты немесе берілген салада бәсекелестік күрес жүргізуге қажетті инфрақұрылым болып табылады» [6].

Әдебиеттерде «инфрақұрылым» түсінігін көптеген зерттеулерге қарамастан, инфрақұрылымның түсінігін анықтайтын жалпы қабылданған анықтама әзірше жоқ [7, 8].

Инфрақұрылымды зерттеу мәселелеріне арналған жұмыстарда оның мазмұнын анықтауға әр түрлі әдістемелер ұсынылды.

Зерттеу пәні бойынша инфрақұрылымның мәнін түсіндіруде арналған әдістер арқылы үш анықтаманы ерекшелеп көрсетуге болады:

1. Инфрақұрылым экономиканың барлық салаларында кәсіпкерлікті қолайлы дамытуды қамтамасыз ететін және барлық халықтың қажеттілігін қанағаттандыратын жағдайлардың кешені (Р. Иохимсен, Р. Форд) [9, 10].

2. Инфрақұрылым шаруашылық субъектінің иелігіндегі, ресурстарды мақсатты орналастыруға мүмкіндік беру кезінде шаруашылық қызметтің жоғары деңгейін және толық бірігуін қамтамасыз ететін құрал-жабдықтың материалдық, институционалдық және жеке түрінің жиынтығы ретінде қарастырылады (К. Конкард, Х. Сейтц, Х. Требинг) [11].

3. Инфрақұрылым экономиканы дамыту үшін қажетті қызметтерді өндіретін салалардың жиынтығы ретінде құрылыстың ұзақтығы және объектінің қызмет ету мерзімімен сипатталынады (М. Джастмэн) [12].

Бірінші әдіс инфрақұрылым түсінігін кең мағынада түсіндіреді, оған бүтін салаларды, сонымен қатар өздерінің қызметтік тағайындалуы бойынша әртүрлі қызметтің жеке түрлерін де қосады, бірақ оның маңыздылығын нақты емес.

Екінші әдістің кемшілігі инфрақұрылымның құрамы жалғыз белгісі – өндіріске қажетті жалпы жағдайларды жасау бойынша анықталған, ол оны өндіріске қызмет көрсететін жүйе ретінде қарастырады.

Үшінші әдісте «инфрақұрылым» түсінігі «қызмет көрсету саласы» түсінігімен теңестіріліп тұр.

Инфрақұрылымның орны және экономикалық маңыздылығы В.Н. Федорованың анықтамасында жеткілікті нақты ұсынылған: «Инфрақұрылым – бұл халық шаруашылығының ұйымдық оқшауланған сатылы ұйымдастырылған жиынтығы, оның негізгі тағайындалуы жаңа материалдық-заттық өнімді шығару емес, дұрысында өндірістік сала және материалдық өндірістің негізгі салаларының қызметіне қызмет көрсету және қамтамасыз ету болып табылады» [13]. Осылайша инфрақұрылымның рөлі және оның міндеті халық шаруашылығының негізгі құрылымдық бөлімшелерін тиімді қызмет етуінің жағдайларын қамтамасыз ету болып табылады, олар: кешендер, салалар, қызметтің түрлері, кәсіпорындар, мекемелер, сонымен қатар жалпы қоғамға және халыққа қызмет көрсету болып табылады.

Заманауи шаруашылықтағы инфрақұрылымның рөлі шаруашылық пен халықтың ерекше жалпы қажеттіліктеріне қызмет көрсететін қоғамдық игіліктерді өндіру бағдарларын кеңейтумен, сонымен қатар ресурстар мен өнімнің ірі көлемінің осы бөлімде топталуының өсуімен сипатталады. 1990 жылдардың ортасында дамыған шетелдік елдердің жалпы ішкі өнімінің жиынтығында инфрақұрылымның үлесі 1/4-ден 1/3-ге дейін болды, шамалап алғанда жұмысбастылардың жалпы санының 1/3 және инвестицияның жалпы көлемінің 25-35% [14].

ҚР экономикасының инфрақұрылымдық салаларында жұмысбастылар санының салыстырмалы мөлшері (сауда, көлік және байланыс) 2012 жылға 22,3% өсті (2003 жылы – 18,2%), ал инфрақұрылымдық салалардағы ЖІӨ өсімінің жыл сайынғы көрсеткіші 2003-2012 жылдары келесідей аралықтарда ауытқыды: 106,2-109,5% (көлік және байланыс), 109,8-113,4% (көтерме және бөлшек сауда; автокөлік және мотоциклдерді жөндеу) және 109,5-124,2% (қаржылық және сақтандыру қызметі) [15].

Сапалы тәртіп жағдайы маңызды болып табылады – заманауи шаруашылық пен қоғамды дамытуда инфрақұрылым салаларының өсіңкі салымдары: ғылым, білім беру, денсаулық сақтау, мәдениет, телебайланыс салаларында экономикалық дамудың, әлеуметтік

ілгерілеудің және әлемдік нарықта елдің бәсекеге қабілеттілігінің стратегиялық факторлары құрылууда. Шетелдік елдердің инфрақұрылымдық салаларының айрықша белгілері себептер қатары бойынша салыстырмалы мемлекеттендірілуі, нарықтық күштердің әрекет етуі үшін жоғары тосқауылдардың болуы. Шаруашылықтың инфрақұрылымында сәйкесінше мемлекеттік меншіктің ерекше бөлігіне көңіл аударылған және бюджеттік қаржыландырудың ірі көлемдегі ағымдары шоғырландырылған.

Көптеген авторлардың көзқарастары бойынша, инфрақұрылым ішкі жүйе ретінде тауар мен қызметтің өндірісі және айналымына жақсы жағдайлар жасауға және қамтамасыз етуге, сонымен қатар жоғарыдағы жүйе шегінде әлеуметтік ұдайы өндіріске икемді [16]. Ережеге сай, осымен байланысты функционалдық тағайындалу белгісі бойынша кез-келген деңгейдегі ұйымдастырушылық-экономикалық жүйе инфрақұрылымының шегінде бірінші кезекте өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылымды, сонымен қатар экологиялық және институционалдық құрылымды қарастырады.

Өндірістік инфрақұрылым – негізгі өндіріске қызмет көрсететін салалардың кешені және ол өндірістің құралдарының жақсы қызмет атқаруын қамтамасыз етеді, сонымен қатар ұзақ мерзім бойына олардың жұмысқа қабілеттілігін сақтауға мүмкіндік береді.

Әлеуметтік (өндірістік емес) инфрақұрылым – жұмыс күшінің ұдайы өндірісін және жұмысшының тұлға ретінде дамуының әлеуметтік-мәдени (білімі, біліктілікті жоғарылату, денсаулық сақтау, әлеуметтік қамсыздандыру, сақтандыру, несиелендіру) және әлеуметтік-тұрмыстық (тамақтану, тұрғынүй-коммуналдық қызметтер, бөлшек сауда) құраушыларын қамтамасыз етеді.

Институционалдық инфрақұрылымның – функционалдық тағайындалуы ғылыми, басқарушылық, құқық қорғау және қорғаныс сипатындағы қоғамдық пайдалы қызметтерді көрсетумен анықталады. Институционалдық инфрақұрылымның басқа топтардан айрықша ерекшелігі, ол өздігінше сала ретінде алдыға шыға алмайды, басқарушы ішкіжүйе ретінде барлық басқа топтарға қызмет көрсетеді және әртүрлі, бірақ элементтерінің арқасында бір-бірімен өзара тығыз байланысты күрделі жүйе ретінде

қарастырылады. Оның мекемелерінің бір бөлігі ұдайы өндірістік үдерісті тікелей басқарады және осы мағынада ол қоғамдық өндірісті басқарудың субъектісі болып табылады, ал басқа бөлігі – айналым саласына қызмет көрсетеді.

Экологиялық инфрақұрылым – күзетуге арналған объектілер мен ғимараттардан тұрады және ол қоршаған органы жақсарту мен ұдайы жаңғыртып отыруға арналған [17]. Ол адамзат қоғамының индустриялық дамуы барысында пайда болды және заманауи ғылыми-техникалық революцияның шарттарында табанды қажеттілікке айналды, өйткені әр түрлі табиғи ресурстарды өндіру және қолдану, өндіріс және пайдаланудың қалдықтары мен шығарылуы арқылы қоршаған ортаның ластану көлемі бұрын соңды болмаған қарқынмен өсуде.

Экономикалық әдебиеттерде инфрақұрылымның көптеген анықтамалары бар:

– маркетингтік тұжырымдама: инфрақұрылым – нарықта тауардың сатылуына жағдай жасайтын және тауарлар мен қызметтерге жаңа сұранысты қалыптастырағын қызмет түрлерінің жиынтығы;

– үлестіруші тұжырымдама: инфрақұрылым – өндірушілерден тұтынушыларға тауар ағымы қозғалысын қамтамасыз ететін қызмет түрлерінің жиынтығы;

– институционалдық тұжырымдама: инфрақұрылым – өндіріс және тұтыну арасындағы сауда-экономикалық байланыстарды қамтамасыз ететін айналым саласындағы өзара әрекеттес агенттердің жүйесі;

– логистикалық тұжырымдама: инфрақұрылым – тауардың табиғи орын ауыстыруы үдерісіне қызмет көрсететін және айналым саласындағы ақпараттық және қаржылық ағымдар арқылы бұл үдерістерді жанамалайтын материалдық-техникалық объектілер мен құралдардың жүйесі.

Барлық жоғарыдағы анықтамалардан шығатыны инфрақұрылым экономиканың қызмет атқаруы үшін қажетті жағдайлар жасайды.

Орталықтанған жоспарлы экономикадан нарықтық экономикаға өту шаруашылық қызметте өздігінше әрекет етудің жоғары

деңгейін көрсетеді, ол сонымен қатар, жаңа ғылыми-тәжірибелік бағыт – логистиканы зерттеуге қажеттілікті туындатады.

Логистиканы танытудың сан қырлылығы және оны фирмаішілік, салалық, салааралық, аймақаралық және халықаралық деңгейлерде қолданудың әртүрлілігі «логистика» терминін түсінуге әртүрлі көқарастардың нақты бар екендігін анықтайды. Отандық және шетелдік әдебиеттерде кеңінен таралған логистика туралы түсініктемелер беретін анықтамалардың бірнешеуін қарастырып көрсетейік:

«Логистика – бұл алдына қойылған мақсатқа жету үшін микро-, мезо-, немесе макроэкономикалық жүйеде анықталған қызмет ағымдарын, материалдық ағымдарды және олармен байланысты ақпараттық және қаржылық ағымдарды басқару және оңтайландыру туралы ғылым [18].

«Логистика – шикізаттар, материалдар және жартылай фабрикаттарды өндірістік кәсіпорынға дейін жеткізу барысында қолданылатын материалдық және материалдық емес операцияларды бақылауды жоспарлау және тасуды басқару, қоймаландыру туралы ғылым; соңғы, яғни қазіргі заманауи тілектер, талаптар мен қызығушылықтарға сәйкес дайын өнімді тұтынушыларға дейін жеткізу, сонымен қатар сәйкестендірілген ақпараттарды беру, сақтау және өндеуден өткізетін ғылым түрі болып табылады» [19].

Айтылған біршама анықтамалардан шығатыны, логистика – бұл материалдық және оларға сәйкес ағым болып табылатын зерттеу объектісінің ғылымы [20].

Берілген жұмыстың сипаттамасы бойынша тағы да бір анықтаманы айтуға болады: «Логистика өнімді бөлу, көлікті және өндірісті жабдықтауға сұраныстың нақтылы өзара әрекетіне негізделген экономиканың аз ғана өндірістік инфрақұрылымы [21]. Бұл анықтамада экономиканы дамытудың маңызды бір жағы, шаруашылық қызмет көрсетудің кешені жағынан, яғни инфрақұрылым тарапынан логистикаға макроэкономикалық көзқарас анық бейнеленген.

Осылайша, өндірісті және таратуды басқару аумағындағы көптеген ғалымдар мен тәжірибешілердің көзқарасы бойынша, нарықтық экономика жағдайындағы логистика – бұл жалпы тау-

ар ағымын біріктірілген жоспарлау, басқару және бақылау, оларға келесілерді жатқызуға болады: шикізаттар, материалдар, жартылай фабрикаттар, дайын өнімді жинақтайтын бұйымдар, сонымен қатар тауарлық материалдық ағымға жалғаспалы сервистік, қаржылық және ақпараттық ағымдар.

Логистикада, ғылыми тәртіп ретінде, келесі бөлімдерді анықтап көрсетуге болады: жабдықтау логистикасы (сатып алу логистикасы); үлестіру логистикасы (өткізу немесе қайта сату); қоймалық логистика; көліктік логистика. Соңғы жылдарда логистиканың дәстүрлі аумақтарына келесідей жаңалары қосылды: ақпараттық логистика, қызмет көрсетулер логистикасы, логистиканы қаржылық және кадрлық қамтамасыз ету, функционалдық логистикалық менеджмент, бизнес – логистика, аймақтық логистика.

Батыс Еуропа, АҚШ, Жапония, Австралия мемлекеттерінде тәжірибе жүзінде жаппай, ал соңғы жылдары Қазақстанда да өнеркәсіптік, көлік және сауда кәсіпорындарында логистика бөлімдері мен бөлімшелері, сонымен қатар, коммерциялық негізде қызмет атқаратын көптеген делдалдық логистикалық компаниялар және логистикалық қауымдастықтар құрылуда.

Бизнестің тәжірибесіне заманауи логистикалық менеджменті енгізу өндірістегі, жабдықтаудағы және шығарудағы өнім қорларының барлық түрін айтарлықтай азайтуға мүмкіндік береді, тауарлық материалдық ағымдардың орнын ауыстырумен байланысты қайта сату шығындарын және өндірістің өзіндік құнын орта есеппен алғанда 40-50% төмендетеді, тауар мен қызмет көрсету ретінде тұтынушыларды толық қанағаттандыруды қамтамасыз етеді.

Түсініктемелік аппаратты жалпылауға қатысты логистика мен пікірталас тұжырымдамаларын талдау Карнауховтың «Ресейдің экономикасындағы логистикалық жүйелер» атты жұмысында баяндалған, мұнда инфрақұрылымдық қызметтің саласы ретінде, біріктірілген материалдар мен тауарлар ағымын басқару жүйесі ретінде және сонымен қатар кеңістікті-уақыттық ағымдардың үрдістерін басқарудың әмбебап құралы ретінде логистикаға тәсілдемелер толық тұжырымдалған [22].

Логистиканың жаңа заманауи тұжырымдамасын ресей ғалымдары адамзат қызметінің кез-келген саласында әртүрлі ағымдық үдерістерді басқару және ғылыми ұйымдастыру ретінде қарастырған. Кеңістікті-уақыттық кезектілікке ие болатындардың барлығы логистизациялауға жатады. Логистиканың берілген тұжырымдамасының авторларымен келісу керек, ол бір мезгілде ғылыми және тәжірибелік сипаттағы артықшылықтарға ие болады. Логистиканың жаңа парадигмалық негіздерінің тұжырымдамаларына сәйкес аймақтық логистикалық жүйені құру, логистикалық жүйенің әр түрлі элементтерін қамтуға, олардың құрамын және өзара әрекеттестік қағидаларын онтайландыруға мүмкіндік береді.

Осылайша, нарықтық инфрақұрылымның логистикалық тұжырымдамасы нарықтық құрылымды тауарайналымы каналдары бойынша тауарлардың орнын ауыстыруды қамтамасыз ететін техникалық және техникалық құрал объектілерінің жүйесі ретінде қарастырады, яғни назар аудару орталығы инфрақұрылымның материалдық-техникалық аспектісі болып табылады, ал әлеуметтік-экономикалық сипаттағы сұрақтар екінші орынға түседі.

Логистикалық инфрақұрылым материалдардың ағымын құру, қозғалту бойынша кәсіпорынның қызметін жүзеге асыру үшін қажетті объектілердің жиынтығы ретінде түсіндіріледі, сонымен қатар ол клиенттердің талаптарын қанағаттандыру кезінде кәсіпорын мен клиенттердің шығыстарын барынша азайту және осы қызметтерді жүзеге асыру барысында сапаның барлық қажетті стандарттары мен талаптарын сақтау қажет.

Заманауи жағдайларда инфрақұрылым логистикада жекелей, және экономикада жалпылай анықтаушылық рөлге ие болады. Дамыған инфрақұрылымның бар болуы – логистикалық жүйенің тиімді қызмет атқаруына қажетті жағдайлар жасайды.

Сонымен, Д. Бауэрсокс және Д. Кюсс белгілегендей, логистикадағы құзіреттілік қызметтің келесідей түрлерін үйлестіру нәтижесінде пайда болады:

- 1) логистикалық инфрақұрылымды құру;
- 2) ақпараттық айырбас;
- 3) тасымалдау;

4) қорларды басқару;

5) қоймалық шаруашылық, жүкті қайта жасау және буып – түйю. Бір жүйеге келтірілген бұл қызмет көрсетушілік облыстар логистиканың қажеттіліктерін қамтамасыз етуге қабілетті [23].

Логистикалық жүйе әр түрлі элементтердің толық жиынтығын көрсетеді, олар бір-бірімен тауар қозғалысын ұйымдастыру бойынша тығыз байланысты және аралық жүйе мен ішкі жүйелерге біріктірілген.

Логистикалық жүйенің барлық ішкі жүйелері екі категорияға бөлінеді [24]:

– функционалды ішкі жүйелер (өндірістік, көліктік, қоймалық);

– қамтамасыз етуші ішкі жүйелер (ақпараттық, құқықтық, кадрлық).

Басқа экономикалық жүйелерден логистикалық жүйенің айрықшаланатын белгілеріне келесілер жатады:

– басқарылатын ағымдық үрдістер және басқару органдарының бар болуы;

– өзіне тән жүйелік толықтылық;

– жүйенің өзінде, жүйелер мен ортаның арасында ақпараттық байланыстың бар болуы;

– ұйым мен басқарудың инфраиндустриалдылығы.

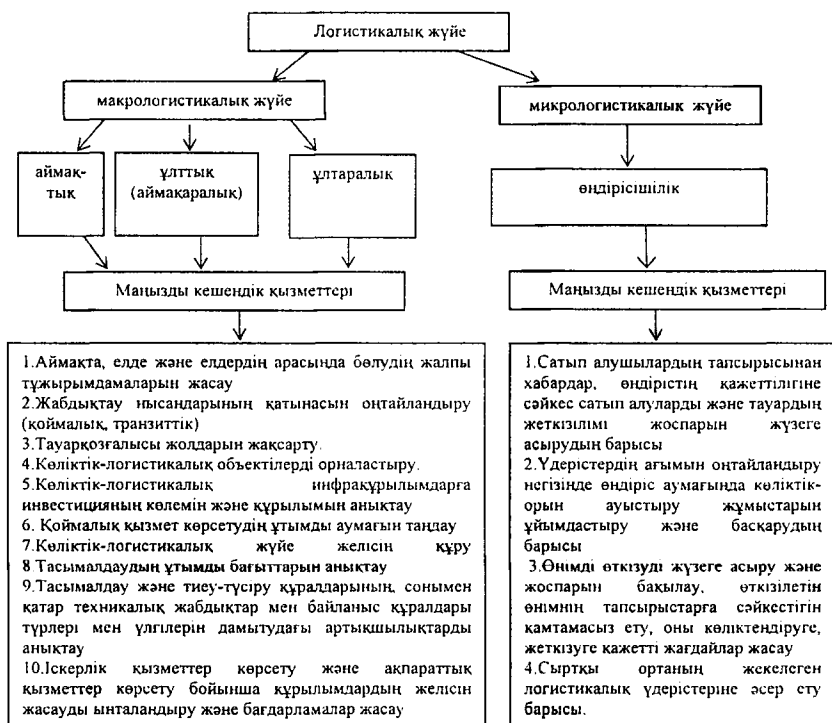
Логистикалық жүйенің маңызды құрылымына келесілер жатады: тиімділік, бейімделмелік, айналмалылық. Тиімділік – басқарудың тұрақтылығын сақтауға бағытталған қажетті және алдын-ала белгіленген ерекшелік болып табылады.

Логистикалық жүйенің бейімделмелігі қоршаған ортаның анықталмағандығы жағдайында нарықтағы сәйкесінше тұрақты жағдайды білуге мүмкіндік береді. Айналмалылық логистикалық кезеңмен сипатталады, яғни анықталған тауарды дайындау және оны тұтынушының қоймасына немесе басқа да белгіленген орынға жеткізуге тапсырысты рәсімдеу үшін қажетті уақыт мерзімімен сипатталады. Негізінде логистикалық жүйелер екі үлгіге бөлінеді (1.1-сурет).

Болмысында макрологистикалық жүйе ағымдық үдерістерді басқаратын ірі экономикалық жүйе ретінде қарастырылады, оның

құрамына кіретіндер: кәсіпорындар, өнеркәсіптік, жабдықтаушығарып тастау, көліктік ұйымдар, басқа да меншік нысаны және әр түрлі ведомствалардың басқа да делдалдық құрылымы, олар аумақтық орналасуы бойынша шектелмейді сонымен қатар ерекше назар құрастырылатын жүйедегі рөліне карамастан әрбір қатысушының мүдделерін өзара байланыстыруға аударылады.

Макрологистикалық жүйенің қызмет атқаруын бағалау жағдайы жиынтық шығындарды азайту кезінде жоғарғы нәтиже алу. Нәтиже ең жоғарғы пайда алуды ғана көздемейді, ол сонымен қатар аймақ, ел немесе мемлекеттердің арасындағы жалпы экономикалық жағдайды жақсартумен сипатталады.



1.1-сурет. Логистикалық жүйелердің түрлері мен үлгілері, шешетін міндеттері

Басқарудың микрологистикалық жүйелері бір кәсіпорынның немесе корпоративтік негізде біріктірілген кәсіпорындар топтарының ішкі өндірістік логистикалық аумағын қамтиды.

Микрологистикалық жүйеге бір инфрақұрылыммен біріктірілген және бір экономикалық нәтижеге жұмыс жасайтын технологиялық байланысты өндірістерді кіргізуге болады. Шығындарды азайтуда ең үлкен салыстырмалы салмақтау материалдық ресурстардың қоймалық қорларының көлеміне жиынтық үнемдеу болып табылады.

Дамыған елдердің тәжірибесі көрсеткендей: логистикалық жүйелерді қолдану көлік шығындарының 7-20% қысқаруына алып келеді. Тиеу-түсіру жұмыстары және дайын өнім мен материалдық ресурстарды сақтау шығындары 15-30%; жалпы логистикалық шығындар 12-35% азаяды; материалдық ресурстардың айналымдылығы 20-40% жеделдейді; дайын өнім мен ресурстардың қорлары 50-100% төмендейді.

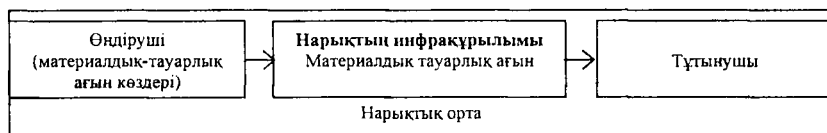
Қазақстанда нарықтық қатынастардың қалыптасуы көліктік-логистикалық қызметтегі нарықтың инфрақұрылымын қалыптастыруды талап етеді. Оның негізін қалаушы, жүйесін қалыптастырушы элементтері келесілер болып табылады: көліктік тораптар, магистралды және жергілікті хабарламалар жолы, контейнерлік және жүкті өңдеуші терминалдар, мультимодалдық көліктік-логистикалық орталықтар (МКЛО).

Материалдық-техникалық қамсыздандыруды басқару, тауар ағымдарын басқарудың теориялық жағдайларының қалыптасуы мен дамуына үлкен үлес қосқандар келесі отандық ғалымдар: Ашимбаев Т.А., Баймуратов У.Б., Бенке И.Ю., Давильбекова Ж.Х., Ералы А.К., Т.Т., Есиркепов Т.А., Калдыбаев О.К., Каренов Р.С., Кажымурат К.К., Кенжегузин М.Б., Кошанов А.К., Мамыров Н.К., Нурланова Н.К., Нысанбаев С.Н., Исаева М.Г., Сагадиев К.А., Сабден О.С., Сухова Л.Ф., Чан Ч.Н. және басқалары [25-33].

Нарықтық инфрақұрылымды және оның жеке элементтерін дамытудың мәселелері отандық ғалымдардың еңбектерінде жеткілікті үлкен көлемде зерттелген, олардың ішінде келесі жұмыстарды атауға болады: О.Сабден (өндірістік инфрақұрылым), Исингарин Н.К. (халықаралық тасымалдаулар логистикасы),

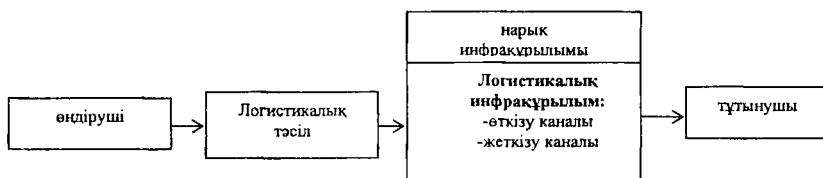
Ж.С.Раимбеков (өнеркәсіптегі логистикалық инфрақұрылым), Б.У. Сыздықбаева, Л.Ф.Сухова, А.Н. Тулембаева (көліктік және логистикалық инфрақұрылым) [34-38].

Нарықтың инфрақұрылымы жалпы алғанда нарықтық ортада қызмет атқаратын материалдық-тауарлық ағынның өндірушілері мен тұтынушылары арасындағы әр түрлі делдалдық құрылымы ретінде ұсынылады (1.2-сурет).



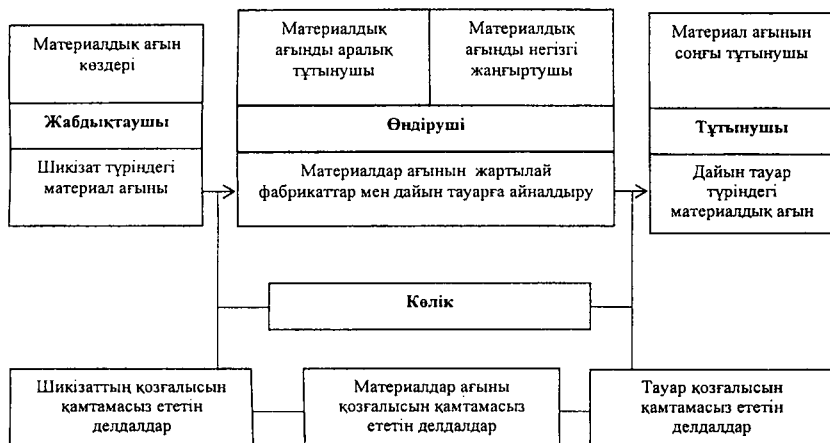
1.2-сурет. Материалдық-тауарлық ағын нарығы инфрақұрылымының орны

Кәсіпорынның логистикалық тәсілді қабылдауы нарықтың инфрақұрылымымен тікелей өзара қатынасқа түсуге мүмкіндік береді, ол өз кезегінде соңғысын өзінің меншікті мүдделерінде қолдануға және әсер етуге мүмкіндік береді. Бұл өзара қатынастар логистикалық инфрақұрылымның құрылуына алып келеді (1.3-сурет).



1.3-сурет. Қозғалыс жүйесінде сыртқы материалдық-тауарлық ағынның логистикалық инфрақұрылымын қалыптастыру

Логистикалық қызметтер логистиканың негізгі түрлерін бөліп көрсету негізінде жатыр. Осылайша, логистикалық инфрақұрылым жабдықтау, өндіріс, шығару және үлестіру сияқты негізгі міндеттерді қамтамасыз етеді (1.4-сурет).



1.4-сурет. Логистикалық инфрақұрылымның атқарымдық ерекшеліктері

Осыдан шығатыны, логистикалық инфрақұрылым өндірушіден тұтынушыға дейін материалдық-тауарлық ағын қозғалысын қамтамасыз ету мақсатында анықталған логистикалық міндеттерді орындайтын нарықтың инфрақұрылымының бөлігі ретінде түсіндіріледі.

Логистикалық міндет – бұл логистикалық жүйенің мақсатын жүзеге асыруға бағытталған біртекті логистикалық операциялардың жиынтығы.

Жалпы алғанда логистикалық міндет материалдық-тауарлық ағынды басқарудың ерекшелігімен сипатталады. Үш негізгі міндеттен шығатыны, олар логистикалық инфрақұрылымның бірнеше түрлеріне бөлінуі мүмкін: сатып алу, өндірістік, көліктік және ақпараттық-қаржылық.

М.М. Кузнецованың көрсеткіштері бойынша логистикалық инфрақұрылым сыртқы нарыққа материалдық-тауарлық ағынды сатып өткізу бойынша қойылған мақсаттарға жету үшін нарық инфрақұрылымының элементтерін таңдау барысында туындайды [39].

Логистикалық инфрақұрылым – бұл өндірушіден тұтынушыға дейін материалдық-тауарлық ағын қозғалысына қатысатын элементтердің жиынтығы.

Оның негізінде жатқандар:

- ұйымдастырушылық база (жабдықтайтын-өткізетін, брокерлік және басқа делдалдық ұйымдар);
- материалдық база (көлік жүйелері, қоймалық және ыдыстық шаруашылық, ақпараттық жүйе және байланыс құралдары);
- несиелік-есеп айырысулық база (банктік және құрылымдық мекемелер).

Тауарларды өткізу үшін қойылған міндеттердің (оңтайландыру, ұтымды ету, қарқындыру, тиімділігін жоғарылату және т.б.) шешімінен логистикалық инфрақұрылымның сырт пішіні маңызды өзгереді.

Логистикалық инфрақұрылым – сатып алу, жеткізу, сақтау және тұтынушыға дейін өнімді жеткізу жүйелерінің қызмет атқаруын қамтамасыз ететін элементтердің өзара байланысының кешені.

Логистикалық инфрақұрылымды басқару жүйесінде келесідей негізгі компоненттер айрықшаланады [40]:

- логистикалық инфрақұрылымды жасау, дамыту және басқарудың жалпы сұрақтары;
- меншікті немесе сырттан тартылған көліктің жылжымалы құрамы паркін басқару;
- көліктік-қоймалық құрал-жабдықтарды қолдану, оның ішінде паллеттер, контейнерлер және т.б.
- магистралды және көмекші кірме жолдар желісін дамыту;
- қоймалық шаруашылықтың қызмет атқаруының тиімділігін жоғарылату, соның ішінде қоймалық ғимарат және мекеме, қоймалық, өндірістік және байланыс құрал-жабдықтары;
- желідегі жылжымалы құрам жұмысын басқару (тасымалдауларды бағдарлау және диспетчерлендіру).

Логистикалық инфрақұрылымның түсінігін жеткілікті кең мағынада және толық Л.Б. Миротин және В.И. Сергеев береді: «Логистикалық инфрақұрылым ретінде қызмет түрлерінің жиынтығы түсіндіріледі, олардың көмегімен материалдық және қаржылық ағындардың немесе тауар қозғалысының қозғалыс үдерісі жүзеге асады және оған қызмет көрсетіледі. Логистикалық

инфрақұрылым кез-келген басқа инфрақұрылым сияқты үш түрге бөлінеді:

- техникалық (өндірістік);
- институционалдық;
- әлеуметтік.

Техникалық инфрақұрылым – көлік, жол, ғимараттар мен үймереттер, қоймалар, терминалдар және басқаларының нақты ба-рын және қызмет атқаруын қарастырады.

Институционалдық инфрақұрылым – бұл тауар қозғалысы үдерісіне қызмет көрсетумен тікелей байланысты банктер, кеден, сертификаттау органдары және басқаларының қызметі.

Әлеуметтік инфрақұрылым – материалдар ағыны қозғалысы үдерісіне қатысатын қызметкерлерді қамтиды» [41].

Сондықтан, логистикалық үдерістер инфрақұрылымына өндірістік және өндірістік емес қызмет көрсету бойынша қоғамдық-пайдалы қызметтердің аумағы жатады, олар не болмаса өндіріс құралдары мен жұмыс күшінің ұдайы өндірісіне қажетті жағдайлар ретінде, не болмаса ұйымдастыру-экономикалық қарым-қатынастар ретінде қызмет атқарады, яғни қоғамдық өндірісті дамытудың үздіксіздік және үдемелі шарты және оның тиімділігін жоғарылату жолдары мен бағыттары [42].

«Инфрақұрылым» терминіне берілген анықтамаға жоғарыда көрсетілген көзқарастардың барлығы әртүрлі тәсілдерді суреттейді, олар уақыттың белгілі бір кезеңінде қалыптасқан, бірақ бірін-бірі жоя алмайды. Осыған байланысты берілген терминнің дамуын кесте түрінде ұсыну мақсатқа сай болып табылады (1.1-кесте).

1.1-кесте. «Логистикалық инфрақұрылым» терминінің дамуы

Мерзімі	«Инфрақұрылым» терминіне анықтамалардың тәсілдері
1940-1950	Инфрақұрылым салалардың жиынтығы ретінде. Экономикалық әдебиеттерде «инфрақұрылым» терминінің туындауы өнеркәсіптік және ауылшаруашылығы өндірісіне қызмет көрсететін шаруашылық салаларының кешенінің көрсетілуімен байланысты (тас төселген жол, канал, кемежай, көпір, аэродром, қоймалар, энергетикалық шаруашылық, теміржол көлігі, байланыс, сумен жабдықтау, кәріз жүйесі және тағы да басқаларының құрылысы).

1960-1980	Инфрақұрылым объектілердің жиынтығы. Логистикалық инфрақұрылымның типтік объектілерінің құрамына өндірістік кәсіпорындарды, қоймаларды, тиесу-түсіру терминалдарын және бөлшек сауда дүкендерін жатқызу.
1980-2000	Инфрақұрылым қызмет түрлерінің жиынтығы ретінде. Логистикалық инфрақұрылымды үш түрге бөлу: техникалық (өндірістік), институционалдық және әлеуметтік.
2000	Инфрақұрылым қызмет көрсету бойынша қызмет ретінде. Өндірістік және өндірістік емес қызметтер көрсету бойынша қоғамдық-пайдалы саланың логистикалық үрдістерін инфрақұрылымға жатқызу.
Ескерту – Жалпыланған ғылыми әдебиеттердің негізінде құрастырылды	

Жоғарыда көрсетілгендерге байланысты, логистиканың ішкі және сыртқы инфрақұрылымы туралы айту мақсатқа сай болып табылады. Басқаша айтатын болсақ, компанияның логистикалық жүйесіне жататын инфрақұрылым объектілерін (яғни оның басқаруындағы) ішкі деп санауға болады, ал оның әрекетіне қызмет көрсетушілер – сыртқы.

Инфрақұрылым түсінігін анықтауға арналған әр түрлі тәсілдерді талдау инфрақұрылымның қалыптасуы мен дамуына қажетті зерттеу жүргізуде келесідей қорытындылар жасауға мүмкіндік береді:

– инфрақұрылымның негізгі белгілері ретінде өндіріс үшін жалпы жағдайларды құру көрсетіледі және айналымда өндіріс үдерісі жалғасын қамтамасыз ету. Сонымен қатар, инфрақұрылымның құрамы анықталған икемділікпен сипатталатындығын ескеру қажет, ол келесідей жағдайларға тәуелді: аумақтық құрылым деңгейі, аймақтық ерекшеліктерге байланысты алдында құрылған әлеуеттің көлемінде қандай да бір мерзімде кезекті міндеттері шешілуі керек;

– «инфрақұрылым» түсінігі өз кезегінде «қызмет көрсету саласы» түсінігімен шектеседі. Бірінші түсінікке өнімді өндірістен қорытынды тұтынуға дейін жылжыту үшін қажетті жағдайлар жасайтын салалар кіреді, ал екінші түсінік - өндіріске және халыққа қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін салалар болып табылады;

— инфрақұрылымды төрт деңгейде қарастыру мақсатты болып табылады, олар экономиканың қызмет атқаруына тікелей қатысты деңгейлері болып есептелінеді: микродеңгей – кәсіпорын, жеке өндірістік бөлімшелер инфрақұрылымы; мезодеңгей – халық шаруашылығы немесе аумақтық бірлік салаларының инфрақұрылымы (аудан, қала және т.б.); макродеңгей – ұлттық экономика шегіндегі инфрақұрылым; мегадеңгей – ғаламдық инфрақұрылым.

Тауар қозғалысының логистикалық инфрақұрылымын қалыптастыру және дамытудың үрдістері мен мәселелерін жалпылау келесідей анықтама беруге мүмкіндік береді:

— Логистикалық инфрақұрылым – бұл жүкті ауыстырып тиейтін және қоймалық құрал-жабдықтардың көліктік құралдарын тиімді қолдану негізінде жатқан барлық бөлімдердегі кешендік инженерлік-экономикалық жүйе, сонымен қатар, ол жүкті жөнелтушіден жүкті алушаға дейін жүкті жедел, сақтап жеткізудің ең жоғарғы мүмкіндігін қамтамасыз ететін ақпараттық технологиялар.

Бұл өзара әрекеттесетін және өзара байланысатын элементтерден тұратын айтарлықтай құрылым болып табылады, ол салыстырмалы түрде өз бетінше және тұрақты қызмет атқарады, қоршаған ортаның өзара әрекеті бойынша үнемі дамиды және жетілдіріліп отырады.

Көліктендіру және жүкті қайта өңдеудің алға басу элементтері бірыңғай логистикалық жүйені құрайды, ол тауар қозғалысы үдерісін қамтамасыз етеді. Аймақтық, ұлттық немесе ұлтаралық деңгейдегі материалдық ағындарды басқару кез-келген мемлекеттің экономикалық саясатының негізгі бағыттары болып табылады.

Логистикалық инфрақұрылым нені білдіреді, оның құрылымдық ерекшеліктерін, логистикалық жүйенің өзге де элементтерімен өзара байланысын түсіну маңызды болып табылады, бұлардан жүйенің негізгі құрылымы шығады:

— автономдық – қоршаған ортаға тәуелсіз жүйенің анықталған, жеткілікті кең қызмет көрсету және даму мүмкіндіктері;

— тұтастық – бір мақсатқа бағытталаған қызметпен жүйенің бөлімдерінің ішкі байланысы;