

- **1. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымның тиімділігін бағалаудың теориялық-әдістемелік негіздері**

1.1. Көліктік-логистикалық инфрақұрылым түсінгі және оның экономикалық ерекшеліктері

Халықаралық нарықтық бизнес қазіргі таңда үлкен өзгерістерге ұшырауда. Жаһандану тенденциялары, логистиканың интеграциялануы және ақпараттық-коммуникация құралдарының дамуы халықаралық сауда моделінің қайта құрылымдануына әкеледі [1].

Инфрақұрылым қоғамдық қол жетімді қызметтерді табыс ету капиталды құрал-жабдықтар, оның ішінде көлік және телекоммуникация газ, электр және сумен қамтамасыз ету үшін қолданамыз. Олар қазіргі таңда елдің басқа да экономикалық әрекеттері үшін қажетті негіз жасайды. Олардың жоқ болуы мен қауіпсіз болмауы дамушы елге тән емес және оның дамуына кедергі болып табылады. Инфрақұрылым қызметтері жалпы жағдайда мемлекетпен реттелмейді.[3]

Инфрақұрылым (лат.тілінен *infra* - астында, құрылым)- белгілі бір салаларға жағдай жасау және сонымен қатар адамдардың өмір сүру қабілеттілігін жақсартуды қамтамасыз ету мақсатында құрылған кәсіпорындар мен ұйымдардың жиынтығы. Инфрақұрылым құрамына жолдар, байланыс, көлік, қойма шаруашылығы, ішкі энергиямен қамтамасыз ету, сумен қамтамасыз ету, спорттық ғимараттар, көгалдандыру және халыққа қызмет көрсету кәсіпорындары жатады. Сондай-ақ ғылым, білім беру және денсаулық сақтауды жатқызады [4].

Инфрақұрылым –өнім шығару үрдістерін мен жағдайларларын қамтамасыз ететін өндірістік және өндірістік емес салалар мен қызметтердің аясының кешені. Өндірістік және әлеуметтік болып жіктеледі [5].

Инфрақұрылым - (инфрақұрылымдық кешен) өнім өндіру және қызмет көрсету шаруашылық салаларын біріктіреді [6].

Инфрақұрылым - ағылшын тілінен «*infrastructure*» экономикалық және саяси өмірдің құрамдас бөліктері ретінде қосымша сипатта бірақ жалпы жүйенің дұрыс қызмет етуін қамтамасыз етеді [7].

Инфрақұрылым - материалды өндіріс саласының қызмет етуіне және қоғамның өмір сүру қабілеттілігіне қажетті жабдықтар, ғимараттар, жүйелер мен қызметтер жиынтығы[8].

Инфрақұрылым - (лат. тілінен *infra* асты + *structura* құрылым, өзара орналасу) өндіріске қызмет көрсететін қосымша сипаттағы экономиканың және әлеуметтік өмірдің салалар кешені[9].

Инфрақұрылым- материалды өндіріс саласының қызмет етуі үшін жабдықтар, ғимараттар, жүйесі мен қызметтері және қоғамның өмір сүру қабілеттілігін қамтамасыз ететін шарттар болып табылады[10].

Инфрақұрылым – тауарлар өндірісіне қажетті жағдайлармен қамтамасыз ететін экономика саласының кешені: энергетика, байланыс, көлік, білім беру, денсаулық сақтау[11].

Инфрақұрылым лингвистикалық термині алғаш рет экономикалық талдауда ХХ ғасырдың басында қарулы күштерді қалыпты қызметін қамтамасыз ету үшін қажет нысандар мен ғимараттарды атау үшін қолданылған. Ол латын тілі сөзінен «infra»-төмен, астында және «struktura-құрылыстың орналасқан жері» деген мағына береді. Кең қолданылуына қарамастан бұл сөз тіркесінің әртүрлі түсіндірмелері бар.

Ғалымдар инфрақұрылымды барлық қызмет көрсету жүйесі ретінде анықтайды. Инфрақұрылымның функцияларын өндіріс саласына және халыққа қызмет көрсету, өндірісті және халыққа қызмет ету ара қатынасы ретінде белгілейді.

Басқалары инфрақұрылым –бұл өндірістік қызмет көрсету жүйесі деп есептеп, оны негізгі өндіріс қызметін қамтамасыз етуде, өндіріске жалпы жағдайларды жасауды тағайындаушы деп көреді.

Тағы бір нұсқасында инфрақұрылым нысандар мен ғимараттардың бірігуі ретінде материалды құндылықтарды шоғырландыру арқылы ұлттық байлықтың бір бөлігі болып табылады. Өндірістік кәсіпорынның сәтті қызмет етуі үшін қажетті материалды-техникалық жағдайларды қамтамасыз ету деп беріледі.

Қазіргі жағдайда мемлекеттік реттеу инфрақұрылымының рөлі мен мәнін жоғарылатады. Білетініміздей экономикалық модель құрастыру кезінде өндірістік қоғамның дамуының негізі ретінде артықшылыққа ие. Сондықтан алғашқы кезекте инфрақұрылымдық мәселелерді шешкен дұрыс.

Дәстүрлі инфрақұрылымның базистік дамуы өндіріске машиналық әдісті енгізу, өнімнің негізгі өндірісін еңбек түрлеріне жеке даралау, яғни еңбекті қоғамдық бөлуді жүзеге асыру. Өйткені жеке еңбек түрлеріне сұраныс өседі. Солай өндірістік инфрақұрылым дамушы салаға қызмет түрі ретінде танылады. Оған көлік және байланыс саласы жатады. К. Маркс көліктің негізгі міндеті тұтынуға дайын немесе өндіріс үрдісіне қажетті тауарларды тасымалдауды қамтамасыз ету деп есептеген. Содан кейін тәуелсіз сала болды. Мысалы хабарлама жіберу, яғни байланыс жүйесі сияқты болып табылады (байланыс, телеграф, телекоммуникациялық инфрақұрылым)[12].

Көптеген ғалымдар аймақтың бәсекеге қабілеттілігінің қозғаушы күші ретінде келесі факторларды атайды:

- кластерлер;
- адам капиталы;
- басқару және институционалды әлеует;
- салалық құрылым және кәсіпорын типтері;
- инфрақұрылым (соның ішінде инновациялар/аймақтық инновациялық жүйелер);
- аймақтардың типологиясы;
- интернационализациялау және тікелей шетел инвестициялары;
- географиялық орналасуы;
- инвестициялық тартымдылық.

Кластерлер, инновациялар, инфрақұрылымдар және инвестициялар аймақтық логистиканың шеңберінде құрылуы мүмкін. Сондықтан аймақтық

логистикада бәсекеге қабілеттілікті арттырушы фактрларға жатады. 1985 жылы АҚШ-ның логистикалық менеджмент кеңесі логистиканы «тұтынушыны толық қанағаттандыру үшін шикізаттың босалқы запастарды, материалдарды, аяқталмаған өндірісті, дайын өнім ағымы бойынша шығындарды төмендету жағынан, сервис және байланысты ақпаратты жоспарлау, орындау және бақылау» деп анықтаған.

Қазақстанда инфрақұрылымның дамуы бойынша әсіресе көлік кешені, мәселелер өте өзекті. Өйткені тауар айналымындағы жоғары шығындар, қанағаттанарсыз сервис, кешігулер, төмен сапа, әлсіз ұйымдастыру мен координация экономикаға логистикалық тәсілдерді кешенді ендіру қажеттілігіне әкелді. Өнімнің жеткізу тізбегінде тауар бағасына 15-20% әртүрлі делдалардың қосымша бағасы қосылатыны белгілі. Эксперттердің ойынша, макродеңгейде логистиканы қолдану запастар көлемін 30-50% төмендетуге және өнімді жеткізу уақытын 25-45% азайтады. Сондықтан дамыған елдерде логистикалық жүйелерді құру жалпы логистикалық шығындарды 12-35% төмендетуге, оның ішінде жеткізу шығындарын 20% азайтуға мүмкіншіліктер жасайды[13].

Логистикалық инфрақұрылым

Тұтынушыларды сатып алу, жеткізу, сақтау және жеткізу жүйесін жұмыс істеуін қамтамасыз ететін өзара байланысты элементтердің жиынтығы. Бұл элементтер әдетте тасымалдау, қоймалық және логистикалық ақпараттық жүйелерді қамтиды. Логистикалық инфрақұрылымды бірыңғай компания деңгейінде жеткізу желісінің элементі ретінде немесе макро деңгейде - материалдық ағындардың қозғалысын қамтамасыз ететін аймақтағы көлік жүйесі ретінде қарастыруға болады.

Логистикалық инфрақұрылым құрамы:

- жеке көлік түрлері бойынша көлік жүйелері:
- автокөлік-жолдар;
- теміржол –рельс жолдары мен бекеттер;
- су-географиялық және навигациялық қол жетімділік, порттар, жағажайлар мен айлақтар;
- әуе-әуежайлар, әуедромдар, хабарлама жүйесі;
- құбыр-магистральдар.
- түрлері және меншік формалары бойынша көліктік парк;
- автожанармай құю станциялар жүйесі, тұрақтар, қызмет көрсету;
- көліктік-жүктік түйіндер-логистикалық орталықтар, терминалдар, ортақ қоладныстағы қоймалар, тарату орталықтары, уақытша сақтау қоймалары, кедендік-қоймалар мен қызметтер,
- ақпараттық каналдар мен жүйелер, аймақтық ақпараттық-мараптау оралықтары;
- жүк бірліктерін унификациялау және манипуляциялау (алал-жарғы жасау) жүйелері –тара, сыртқы орам, индентификация және жүктерді кодтау;
- логистикалық үрдістерді қаржылық қамтамасыз ету жүйесі;
- логистикалық қызметті нормативті-құқықтық қамтамасыз ету;

-логистикалық үрдістердің қатысушылары, нысандар, операторлар, провайдерлер, делдалдар [13].

Көлік инфрақұрылымы

Көлік жүйелерінің ажырамас бөлігі болып табылады және байланыс жолдары, терминалдық нысандар, сондай-ақ қосалқы қондырғылар мен жүйелер (электрмен жабдықтау, байланыс, қозғалысты басқару, деректерді айырбастау және т.б.) қамтиды. Осыған байланысты инфрақұрылым көліктік жүйелердің жұмыс істеуі үшін бірыңғай негіз болып саналады. Жақында «инфрақұрылым» тұжырымдамасы ресейлік көлік заңнамасына жүк иелері мен көлік операторларына қызмет көрсетуге арналған қондырғыларды және өндірістік объектілерді анықтау, сондай-ақ көлік құралдарының жұмысын қамтамасыз ету үшін енгізілді.

Көліктік-логистикалық инфрақұрылым дегеніміз тауарлар мен адамдардың қозғалысын ұйымдастыру үшін және көліктік-логистикалық қызметті көрсету (темір жол көлігі, ішкі су көлігі, автокөлік жолдары, тоннельде, эскадалар, көпірлер, қоймалық және контейнерлік терминалдар, көліктік-логистикалық кешендер сондай-ақ көліктік-логистикалық инфрақұрылымның қызмет етуін қамтамасыз ететін ғимараттар, құрылғылар мен құрал-жабдықтар) бойынша технологиялық кешен болып табылады.

Көлік-логистикалық инфрақұрылымы - материалдық өндіріс салаларының жұмыс істеуі және қоғамның жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін қажетті жүйелер, құрылымдар, ұйымдар. Бұл жағдайда көліктік экономика, энергетика, коммуникация және коммуналдық шаруашылыққа қызмет көрсететін инфрақұрылымдық салалардың бірі болып саналады. Инфрақұрылым экономикалық кеңістікті ұйымдастыратын, аумақтарды дамытуды және дамытуды қамтамасыз ететін фактор ретінде әрекет етеді.

Логистика бойынша шетелдік және отандық арнайы және ғылыми әдебиеттерде логистикалық қызметті қамтамасыз ететін инфрақұрылым сұрақтарына арналады. Әдебиеттер мен мақала авторлары «логистикалық инфрақұрылым» терминін қолданады, тауар қозғалысы үрдісін басқару деңгейлерінің әртүрлі операциялары мен логистикалық процедураларды жүзеге асыру мақсатында инфрақұрылым мәнінен алшақтатып қарастырады. Мысал ретінде «логистикалық инфрақұрылымның» кейбір тарқтовкаларын көрсетуге болады.

1) Д. Бауэрсокс **логистикалық инфрақұрылым** нысандарына өндірістік кәсіпорындарды, ақпараттық нысандарды, көліктік компанияларды және олардың мүмкіншіліктерін, қойма шаруашылығы, жүкті өңдеу, орау, материалды-техникалық ресурстарды, тиеу-түсіру терминалдары, жеке сауда дүкендерін жатқызады. Автор логистикалық инфрақұрылым қалыптастыру кезінде оның нысандары (қойма кешендерінің) белгілі географиялық орналасуы бойынша санын анықтау қажет және әр нысанда сақталған өнімдердің запас көлемін есептеу қажеттігін атап өткен. Сонымен қатар автор ерекше түрде **көліктік-логистикалық инфрақұрылымға** ерекше көңіл бөледі, ал ол өз кезегінде көліктік магистральдардан, көлік құралдарынан және қоғамдық, жеке, арнайы тасымалдау компанияларынан тұрады деген [14].

2)Ч. Сковронек және Вольский логистикалық инфрақұрылым үрдісіне кәсіпорындар арасында сондай-ақ шаруашылық субъектілер арасындағы, өнімдерді жеткізу, көлік құралдарын, өнімнің запастарын сақтауға арналған қойма кешендеріне қажетті ғимараттар мен құрал-жабдықтарды ұтымды басқару деп түсінген. Авторлар сонымен қатар логистикалық инфрақұрылымға сақталуын қамтамасыз ететін, орау процедураларын тасымалдау, басқаруға қажетті ақпаратты өңдеу құралдары, техникалық құрылғылар, жүйелер және қолданбалы бағдарламалық жабдықтарды жатқызған[15].

3)А.Д. Чудаков **логистикалық инфрақұрылым ретінде** жеткізу тізбегінің қатысушылары-материалды-техникалық ресурстарды жеткізушілер, аралық және соңғы дайын өнімді өндірушілер, өнімді тұтынушылар деп атап өткен. Сондай-ақ автор логистикалық инфрақұрылымға логистиканың барлық салаларын жатқызады: материалды-техникалық жабдықтау, көлік және қойма шаруашылығы, қорларды басқару, тарату қызметі және тағы басқалар.[16]

4)«Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах» атты монографиясында Л.Миротин көліктің рөлін мен орнын логистикалық инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөлігі деп қарастырады. Осыған байланысты көлік жүйесі ерекшеленеді (жер беті,су және әуе жеткізу жолдары, көлік терминалдары, жол айрықтары, әртүрлі құрылғылар,құрал-жабдықтар мен техника, газ құбырлары, мұнай құбырлары, су терминалдары) көлік кәсіпорындары, көлік құралдарын, қойма терминалдарын және логистикалық делдалдар кіретін технологиялық кешен[17].

- А.Л. Носов өз алдына логистикалық инфрақұрылымды өндіріске және адамдардың әлеуметтік өмірін қамтамасыз ететін, материалды-техникалық жүйе ретінде қарастырған. Ал дамыған логистикалық инфрақұрылымды өндіріс саласына тиімді капитал салымына қажетті шарт ретінде анықтаған. Сонымен қатар автор логистикалық инфрақұрылымға темір және автокөлік жолдарын, байланыс, әртүрлі көлік түрлерін, қойма шаруашылығын, әртүрлі мақсаттағы жабдықтарды жатқызды [18].

Көліктік-логистикалық инфрақұрылымға қатысты жоғарыда аталған авторлардың көз қарастарын елеп, келесілерді ескереміз:

-авторлармен келтірілген барлық логистикалық инфрақұрылымның құрамдас бөліктері инфрақұрылымның мазмұнының жалпы түрін көрсетеді. Ол материалды өндірістің дұрыс қызмет жасауын және өнімдердің айналымын қамтамасыз ететін үшін және оларға қолайлы жағдай жасауға қажетті өндіріс саласы, өнеркәсіптік кәсіпорындарды, көлік компаниялары мен қойма кешендерін, сауда және делдалдық ұйымдар, түрлері мен қызметі.

Инфрақұрылымды өнірістік, әлеуметтік-тұрмыстық және институционалды болып жіктелген. Әр түрі сәйкес шаруашылық субъектілерінен тұрады. Ал өндірістік инфрақұрылымға материалды-техникалық жабдықтаумен байланысты, запастарды басқарумен, тасымалдаумен, қоймалау мен сақтаумен және тауарды тарату, сатумен байланысты қызметтер кіреді[19].

Көрсетілген екі терминді қосу реті «логистикалық инфрақұрылым» сөз тіркесіне кіретін айқын емес. Бірінші сөз «логистика» оның функцияларын, үрдістер мен процедураларын сипаттауда дұрыс келеді, ал инфрақұрылым сөзіне келетін болсақ нақты мағынасы бірінші кезекте ашуға тырыстық.

Барлық логистикалық инфрақұрылым құрамдас топтары өзара тығыз байланысты және тұтынушыға сапалы логистикалық қызмет көрсету бойынша міндеттерді атқарады. Топтарды шектейтін қызметтер мен ұйымдар қоғамдық топқа жататын одақтар мен ассоциацияларға қолдау көрсетеді. Атқарушы билік орындары (институционалды топ) логистикалық инфрақұрылымның барлық құрамдас топтарының қызметін реттеуді жүзеге асырады. Жасалған зерттеулер көрсеткендей логистика қоғамның экономикалық қызметінің ажырамас құрамдасы болып табылады, оны логистикалық инфрақұрылым деп анықтауға болады. Логистикалық инфрақұрылым әртүрлі бағыттағы қызмет ететін мекемелерден, ұйымдардан, органдардан, компаниялардан, фирмалардан, орталықтардан, одақтардан және ассоциациялардан тұрады. Олардың көмегімен ағымдық үдерістерді басқаруды қамтамасыз етеді, соның ішінде өндірістік және тұтынушылық тауаларды, өнімдердің жеткізу тізбегін басқарады.

Логистикалық инфрақұрылымды 6 топқа жіктеуге болады:

- институционалды: атқарушы билік органдары, салық инспекциясы, кедендік қызмет және тағы басқалар;
- қоғамдық: кәсіпкерлер мен өндірушілер одағы, тұтынушылар одағы, экспедитерлер;
- зерттеушілік: ғылыми-зерттеу ұйымдары, маркетингтік ұйымдар, логистикалық фирмалар;
- шектеуші: заң қызметі, мемлекеттік эпидемиялық бақылау қызметі, стандарттау, метрология және сертификациялау қызметі;
- қызмет көрсету: қаржылық ұйымдар, білім беру ұйымдары, сақтандыру компаниялары, аудиторлық фирмалар, лизингтік компаниялар, делдалдық жүйе;
- техникалық: жөндеу кәсіпорындары, сервистік орталықтар, бөлшектерді жеткізушілер[20].

Көліктік-логистикалық инфрақұрылым сөз тіркесіне келетін болсақ ірі және шағын қалаларда, тіпті толық аймақтарда ірі заманауи өндірістік кәсіпорындардың қызмет етуінде көліктік-логистикалық инфрақұрылым құруға үлкен көңіл бөлінеді. Көліктік логистика және оның инфрақұрылымына келер болсақ біріншісі жүктердің оңтайлы маршрут бойынша жеткізу процесін ұйымдастыру жүйесі болса, ал екіншісі көліктік-логистиканың инфрақұрылымына жеткізуді немесе тасымалдауды үрдісіне қызмет көрсететін кәсіпорындардан тұрады. Оның құрамы:

- көлік нысандары;
- қоймалық-терминалдық кешендер;
- қосымша және ақпараттық нысандар.

Көліктік-логистикалық инфрақұрылым нысандарына жүктер мен жолаушыларды тасымалдаудың дұрыс қызмет ету үрдісін қамтамасыз ететін ғимараттар мен жабдықтар. Мұндай нысандар құрамына:

- автобазалар;
- автобекеттер;
- темір жол бекеттері;
- әуежайлар;
- қойма кешендері;
- жүк терминалдары;
- контейнерлік алаңдар.

Бұл жіктеуде тек ғимараттың өзі ғана емес барлық жабдықтарды, қамтамасыз ету жүйелері, автокөлік және темір жол көлігі үшін жолдар болып табылады[21].

Көліктік-логистикалық инфрақұрылымның дұрыс құрылуы тасымалдау үрдісінде ақталмайтын шығындардың алдын алады және ол кәсіпорынның және саланың тиімді қызмет етуін жоғарылатады. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды жобалау мен түзетілер жасау арқылы жолаушылар мен жүктерді ыңғайлы қызмет көрсетуді және көлік ағымдарын оңтайландыруға қол жеткізуге болады[22].

Халықаралық деңгейде аймақтың экономикасының жаһандануы мен интеграциясы, яғни бірігуі жергілікті шаруашылық нысандарының басқа аймақтың және елдің нысандарымен тығыз байланыс орнатуына әкеледі. Олардың сәтті серіктестігіне көліктік-логистикалық инфрақұрылым қажет. Сондықтан жаһандану жағдайында аймақтың экономикасының сәтті қызмет етуі көліктік-логистикалық кешеннің дамуы қажет.

[Диссертация НИТЦ] Жіктеудің жаңа түрі
ғалымдарымен жасалынды және 1.6 суретте ұсынылған [48].



Сурет 1.6 - Логистикалық үдерістердің инфрақұрылымы

Қазіргі уақытта макроэкономикалық деңгейдегі инфрақұрылым ретінде халық шаруашылығының негізгі (базалық) салаларының тиімді қызмет атқаруы үшін қажет болып табылады. Соны құру мақсатында экономиканың өндірістік және өндірістік емес аумақтарына қызмет көрсететін салалардың, құрылыстар мен қызмет түрлерінің жиынтығы қарастырылады. Микроэкономикалық деңгейде инфрақұрылымды қалыптастырушылардың нақты мазмұны қызмет көрсетудің нақты объектілерімен алдын ала келісілген. Олар нарықтың қызмет атқарушы субъектілері болып табылады: өндірістік және көтерме-саудалық кәсіпорындар.

Еліміздің нарықтық экономикасы аймақтардың инфрақұрылымына жүйелі түрде бөлінеді [49]. Аймақтың аумағында орналасқан кәсіпорындар мен ұйымдардың аймақтық құрылымдық желіні құрады. Аймақтық экономика инфрақұрылымының құраушы элементтерінің ішкі жүйелерінен тұрады. Осындай аймақтық ішкі жүйелердің бірі аймақтың экономикалық кеңістігіндегі логистикалық желінің ішкі жүйесі болып табылады немесе аймақтық логистикалық инфрақұрылым деп аталады. Материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындар мен адамдардың орын ауыстыруы кезінде пайда болатын мәселелер тиімді қызмет етудің жеткіліксіздік белгілері ретінде танылады.

Максимов С.Ю. пікірі бойынша көлік инфрақұрылымының құрамы мен қалыптасуы өндіріс, бөлу, айналу және қолдану салаларын бір тізімге тізбектей қосып біріктіру. Аймақтық экономикадағы материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындардың жеделдетілген айналымын қамтамасыз ету ретінде қарастырылады.

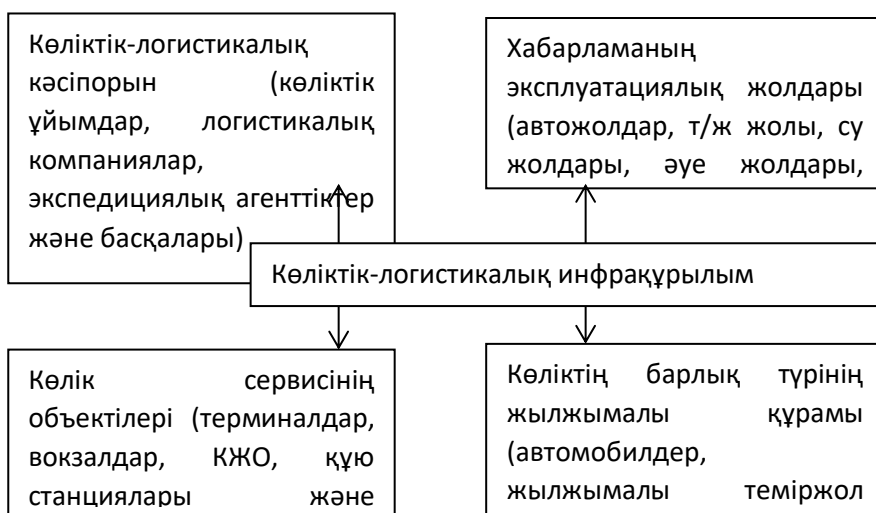
Бұл анықтамадан шығатыны көлік инфрақұрылымының құрамына көліктің әртүрлі түрлерінің коммуникациясы кіреді [24]:

- көліктің барлық түрлері қоғамдық және қоғамдық емес қолданыстағы көліктер желісі;
- барлық көлік түрлерінің, жеке көлікті қосқанда да жылжымалы құрамы;
- көліктің барлық түрлерін басқару жүйесі;
- экономиканың осы саласындағы еңбек ресурстары;
- көлік түрлерінің көліктік желісін жақтаушы және пайдаланушы көліктік-жолдық кәсіпорындар;
- автокөлік жолдары, теміржол қатынас жолы, аспалы және арқанды жолдар, дара рельсті және тар табанды жолдар, ішкі кеме жүретін жолдар, ауа

және теңіздік байланыс жолдары, мұнай өнімдерін, газды және мұнайды ауыстырып құю құбырлары, сонымен қатар жабыдықтаушыдан тұтынушыға өнімді жеткізу үдерісіне қатысатын ауыл шаруашылығының басқа да көліктік цехтары мен аумақтары.

Басқаша айтқанда, аймақтық көліктік инфрақұрылымға көліктің барлық түрлерінің оның құрастырушы бөлшектері кіреді. Сонымен қатар өнімді немесе тауарды жабдықтаушыдан тұтынушыға жіберу саласында жұмыс істейтін ауыл шаруашылығы инфрақұрылымына қызмет көрсететіндердің барлығын жатқызуға болады (сурет 1.7).

Қазіргі уақытта көлік және сәйкесінше көліктік инфрақұрылым таза күйінде жүкті жіберушіден соңғы тұтынушыға жеткізудің тиімділігін қамтамасыз ете алмайды. Ол үшін көлік кешені немесе көлік жүйесі логистикалық жүйемен бірлесіп жұмыс істеуі қажет. Сондықтан да **көліктік инфрақұрылым логистикалық инфрақұрылыммен біріктіріліп, көліктік-логистикалық инфрақұрылымды құрайды.**



Сурет 1.7 – Көлік инфрақұрылымының негізгі элементтері

Көліктік инфрақұрылым логистикалық инфрақұрылыммен өзара әрекетке түспесе тиімді жұмыс жасай алмайды. Біздің көзқарасымыз бойынша, теориялық тұрғыдан алғанда көлікті және логистикалық инфрақұрылымдар жеке-жеке жұмыс жасай алады, кеңестік кезде ол солай да болды. Бірақ нарық жағдайында көлік және логистикалық инфрақұрылымның арасында көлікке де, логистикаға да қатысты жалпылық болуы мүмкін. Қоймалық және көліктік шаруашылықтың біріктірілуі белсенді жүзеге асырылады. Қосымша инфрақұрылымның элементтерін қолданудың үйлестірілуі нығайтылады. Көлік және қойма тек жеке операциялар арқылы дәстүрлі байланыса отырып (тиеу, түсіру), тығыз өзара тәуелділікке ие болады. Бір мақсатты нысандандыру қорытынды нәтижеге жету үшін олардың қызметін біріктіреді. Олардың технологиялық үдерістері кішкентай бөлшегіне дейін үйлесіп, барлық жұмысты бірлескен кестемен орындауға мүмкіндік береді [59, 60].

Көліктік инфрақұрылым нарықтың немесе нарық шаруашылығы инфрақұрылымының элементі және құраушы бөлімі болып табылады. Егер ол

болмаса негізгі өндіріс пен өндірістік емес салалардың бөлімдері мен салаларының ғана қызмет көрсетуі мүмкін емес. Сонымен қатар нарықтың сан қилы түрлерінің (тауарлық, шикізаттық, еңбек және басқалары) қызмет етуі мүмкін емес. Өйткені әртүрлі нарықтарды құру және дамыту олардың даму деңгейі. Көліктік инфрақұрылымын қамсыздандырылуымен тікелей байланысты.

Көліктік инфрақұрылымның міндеттері - өндіріс, үлестіру, айналым және тұтыну салаларын бір тізбекке бекіту. Аймақтық экономикадағы материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындардың жеделдетілген айналымын қамтамасыз ету. Аймақтық экономиканың бір жүйесі ретінде көліктік инфрақұрылым нарықтық қатынастарды құрудың қажетті жағдайларын қамтамасыз етуге арналған. Барлық элементтер аймақ деңгейінде бір-бірімен байланысты. Нақты көлік түрімен бекітілген жол бойынша тасымалдау міндетін шешетін көліктік кешенінен көліктік логистикалық жүйесінің айырмашылығы. Ол жеткізудің берілген тізбегі бойынша жүктің анықталған категориясын тасымалдау үшін логистикалық тізбек құрады (кесте 1.2).

Кесте 1.2 – Көліктік және логистикалық кешеннің көліктік-логистикалық жүйеден айырмашылығы

Негізгі элементтері	Көліктік кешен	Логистикалық кешен	Көліктік-логистикалық жүйе
1	2	3	4
Басқару	Көлікті басқару жүйесі	Логистиканы басқару жүйесі	Тауарлар қозғалысын жоспарлау және бақылаудың біріктірілген жүйесі
Инфрақұрылым	Көліктік инфрақұрылым	Логистикалық инфрақұрылым	Жүктің құнына қосылған операцияның кеңейтілген үлесімен көліктік инфрақұрылым (контейнерлік терминалдар, жүкті кедендік рәсімдеу орталығы және т.б.

1.2 - кестенің жалғасы

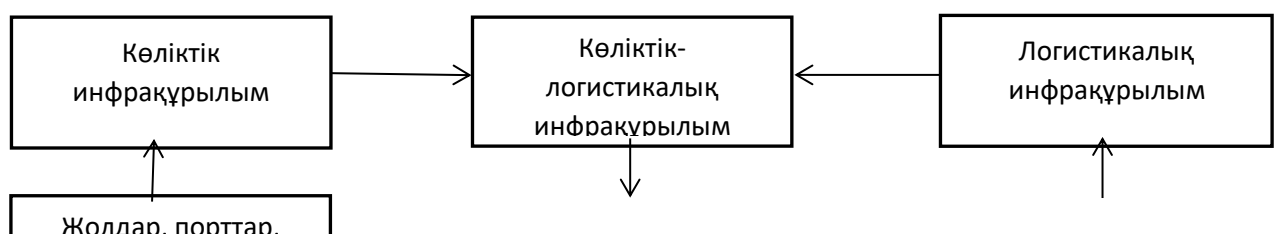
1	2	3	4
Жылжымалы құрамы	Көліктің барлық түрлері	Қоймалар, ыдысты орау, қоймалық және манипуляциялық жабдықтар	Барлық логистикалық тізбек бойынша жүкті интермодалды тасымалдау үшін көлік және буып-түю

операторлар	Көліктік компаниялар	Логистикалық компаниялар	Көліктік компаниялар және логистикалық делдалдар (3PL) және интеграторлар (4PL)
міндеттері	Тасымалдауды көліктің анықталған түрімен тапсырысшы анықталған жолмен орындау	Логистикалық қызметтерді орындау	Жеткізудің анықталған тізбектері шегінде жүктің анықталған категориясы үшін логистикалық тізбектерді құру шарттары
Ескерту - Әдебиеттер көздерін жалпылау негізінде автормен құрастырылды			

КЛЖ елдің ұлттық қауіпсіздігінің міндеттерін шешуге және экономикалық дамытуды мүмкіндігінше жеделдетуге, бәсекеге қабілеттілікті жоғарылатуға бағытталаған. Жолаушылар мен жүктің тиімді орын ауыстыруын қамтамасыз ететін мемлекеттік реттеу ережелері, көліктік-логистикалық ұйымдар (компаниялар), көлік құралдары инфрақұрылымының элементтерінің жүйесі болып саналады.

Осылайша, көліктік және логистикалық инфрақұрылымды жіктеуде екі тәсіл пайда болады. Бірінші жағдайда, көліктік инфрақұрылым басты рөлді ойнайды және осыған екінші орындағы рөлмен инфрақұрылымның логистикалық құраушылары қосылады (көбінесе ТМД елдерінде), басқа жағдайда логистикалық инфрақұрылымға негізгі рөл беріледі, сонымен қатар көліктік және логистикалық құрылымдарды тең дәрежеде қосады (еуропалық елдер).

Біздің көзқарасымыз бойынша жіктеу сұрағын қарастыру кезінде қызметтік белгілері бойынша объектінің құрамына элементтерді енгізіп және бөлуді қолдана отырып бір ымырағы келуге болады. Мысалы, көліктік инфрақұрылымның құрамына тек техникалық жақтарын енгізу (жолдар, ішкі су жолдары, порттар, әртүрлі коммуникациялар, әуежайлар және алуан түрлі көліктерді байланыстырудың басқа да нүктелері және басқалары) және логистикалық инфрақұрылымның құрамы (қоймалар, ыдыстар және басқалары). Ал тең дәрежеде көліктік, сонымен қатар логистикалық инфрақұрылымға жатқызылатын инфрақұрылымның объектілерін көліктік-логистикалық инфрақұрылым құрамына енгізуге болады (мысалыға, көліктік логистикалық орталықтары, жүктік немесе жолаушылар терминалдары және басқалары) (сурет 1.8).



МКЛО, терминалдар.
Ақпараттық ЛО

Қоймалар, логистикалық
орталықтар, бөлушілік
орталықтар. Ақпараттық және
т.б.

Сурет 1.8 – Көліктік-логистикалық инфрақұрылым құрамы

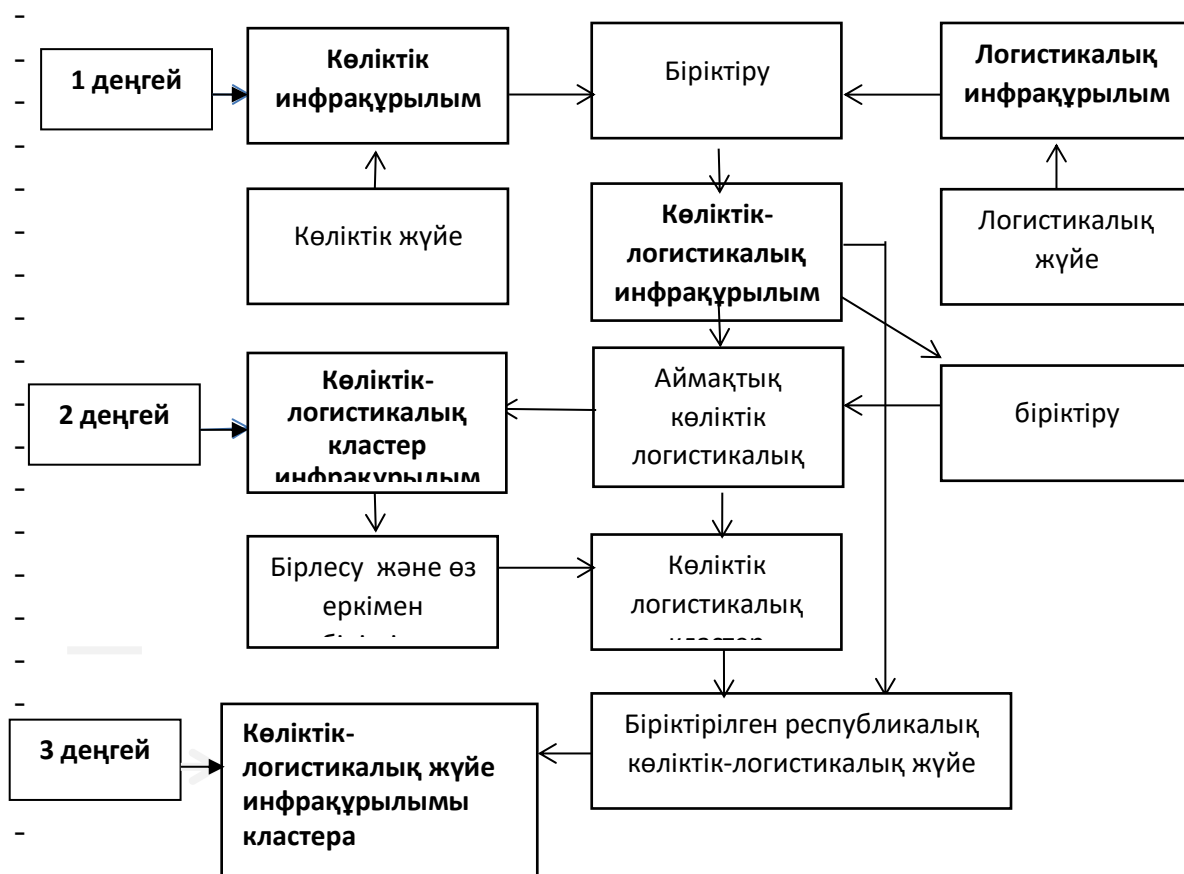
Ескерту - Автормен құрастырылды

Логистикалық жүйені көлікпен қамтамасыз етудің, тасымалдауды басқарудан басқа негізгі міндеттерінің бірі болып, қоймалық қызмет көрсету табылатыны анықталған.

Үлгілік аймақтық логистикалық кешенінде көрсететін негізгі міндеттер ретінде келесілер анықталды:

- жобаны жүзеге асыруда ірі жеке инвестицияларды тарту;
- жол бойындағы сервистің кешендік инфрақұрылымы және жоғарғы технологиялық өндірістік-қоймалық объектілердің құрылысы;
- ақпараттық, коммуникациялық және инженерлік-техникалық қамсыздандырудың заманауи және тиімді жүйелерін құру;
- дамушы ірі бөлшек құрылымдар мен желілерге арналған тиімді үлестірушілік желілерді құру;
- халықаралық стандарттар мен нормативтерді қолдану негізінде ақпараттық алмасу, есеп және құжатайналымын жүргізу, автокөлікті енгізуді оңтайландыруды, жіберуге қарайлайтын заманауи ақпараттық технологияларды енгізу;
- Перспективада аймақтық көліктік-логистикалық жүйе (АКЛЖ) және аймақтық көліктік-логистикалық кешен (КЛК) бірыңғай біріккен республикалық көліктік логистикалық жүйе ТЛЖ өзгертіледі.
- Осыдан шығатыны, біздің көқарасымыз бойынша қатарлас көп деңгейлі тасымалдау–логистикалық инфрақұрылымы құрылады (сурет 1.10). Бірінші деңгейде көліктік және логистикалық инфрақұрылымды біріктіру жолымен көліктік және логистикалық жүйенің жұмысы қамтамасыз етіледі. Екінші деңгейде көліктік-логистикалық кластердің инфрақұрылымы қалыптасады және ары қарай республикалық көліктік-логистикалық жүйенің инфрақұрылымы пайда болады.
- Тауарлық-материалдық, ақпараттық, қаржылық және сервистік ағындарды біріктіру есебінен максималды синергетикалық нәтижеге қол жеткізіледі.

- Осылайша, логистикалық инфрақұрылым – бұл логистикалық жүйедегі элементтердің ішкі сатысы, ол өндіріс пен сауданың қажеттіліктеріне нәтижелі қызмет көрсетуге мүмкіндік береді. Логистикалық инфрақұрылымның элементтері жергілікті, аймақтық, мелекеттік мағынаға ие, сонымен қатар мемлекетаралық саудалық және өндірістік байланыстарға қызмет көрсете алады. Сәйкесінше басқару органдары шешуі қажетті міндеттер логистикалық инфрақұрылымның ерекшелігі бойынша анықталады.



- Сурет 1.10-Көліктік - логистикалық инфрақұрылымды қалыптастырудың үлкейтілген сызбасы

- Ескерту - Автормен құрастырылған

Көліктік логистикалық жүйенің күшті жақтарына маманданған логистикалық операторлардың, тасымалдаушылардың, заманауи терминалдар, қойма кешендерінің болуын жатқызамыз. Әлсіз жақтары – бұл логистикалық қызметке қатысушыларды жүйелі біріктіретін әкімшілік немесе ұйымдастырушылық деңгейдің болмауы. Дамымаған инфрақұрылым, жаман жолдар, төмен ғылыми әлеует, логистика саласында мамандардың жетіспеушілігі, компанияның топ-менеджментінің логистика рөлінің маңыздылығын түсінбеушілігі, ұсынылған логистикалық қызметтердің төмен сапасы болып табылады. Логистиканың мүмкіндіктері экономиканың

дамуына ішкі және транзиттік жүк көлемінің өсуі арқылы әсер етеді. Ілеспелі шығындарды төмендету және жаңа жұмыс орындарын құру; Отандық логистикаға қауіп-қатер, кәсіпорындардың техника-технологиялық артта қалуы, «баға – сапа» қатынасы бойынша қызметтің бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі және шетел компанияларымен тиімді бәсекелес бола алмауы нәтижесінде логистикалық нарық үлесінің жоғалуы мүмкін.

Теміржол көлігінің инфрақұрылымы жалпы қолданыстағы жолдарды және басқа да құрылғылар, теміржол бекеттері, тұрақты электр қуатымен жабдықтау, байланыс жүйелері, дабыл қағу жүйесі, ақпарат кешендері және қозғалысты басқару жүйелері және тағы басқа да осы құрылымның қызмет етуін қамтамасыз ғимараттар, құрылғылар мен құрал-жабдықтар кіретін технологиялық кешен.

Переход

1.1. Логистикалық жүйенің экономикалық ерекшеліктері

[Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: Учебник 2008]

Барлық шаруашылық субъектілері өзара әрекеттесіп экономикалық кеңістік құрады. Әр кәсіпорында өндірістік факторлар бір-бірімен өзара байланысып, өнім шығуын қамтамасыз етеді. Сондай-ақ кез келген кәсіпорын шектеулі ресурстар негізінде қызмет етеді. Экономикалық заңдарға сәйкес келесідей әрекет етуі мүмкін:

-өз нәтижелерін максималдайды (берілген өндірістік ресурстар көлемінде өнім өндірісін көбейтуге тырысады);

- өнім өндіруге белгілеген көлемде, өндірістік ресурстар шығынын минималдау;

-нәтижелерді оңтайландыру (яғни шығындар мен нәтижелер белгілі бір оңтайлы байланыста болуы керек).

Сондай-ақ кезкелген кәсіпорын қаржылық тепе-теңдік жағдайда болуы тиіс. Басқа сөзбен айтқанда бюджет, жұмысшылар және жеткізушілер алдына өзінің төлем міндеттемелерін уақытылы орындау. Нарықтық жағдайда **кәсіпорын** (фирма) тұтынушылардың сұранысын автономды деңгейде анықтайды, ресурстарды нарық шарттарымен байланыстырып, өз өнімдерін нарықтық бағамен сатады.

Бірақ өнім шығаратын немесе қызмет көрсететін кәсіпорын экономикалық жүйе құрамында бола тұра, басқа ұйымдармен, нарықтың басқа да **құрамдас инфрақұрылымдық бөліктерімен** өзара байланыссыз әрекет ете алмайды. Кәсіпорын-өндіруші өз тауарларын экономикалық және ұйымдастырушылық байланыстарсыз тұтынушыға дейін жеткізе алмайды. **Логистика** осы үрдістердің құрамдас бөлігі болып табылады.

Логистиканың негізгі мақсаты –қажетті тауарларды, қажетті орынға белгілеген уақытта, оптималды шығындармен, талап етілетін сапамен санда жеткізу болып табылады. Логистиканың қазіргі уақытта қарқынды дамуы шаруашылық шарттарының қағидаларының өзгеруімен байланысты. Алдыңғы кезекте әлемдік экономикалық жүйенің нарықтық алғышарттары тұтынушы, жаһандану және экономикалық үрдістердің интеграциялануы болып табылатын серсистік экономикаға трансформациялануда.

Сонымен қатар логистикалық жүйенің қарқынды дамуына әсер ететіндер: жеткізулердің **жаһандақ жеткізу тізбектерін құру**, өнімнің өмірлік кезеңінің күрт қысқаруы, дәстүрлі өндірістің «тапсырысқа» өндіруге өзгеруі, жапай кастомизация, тауарлардың конструкцияларын күрделендіру және олардың түрлерін көбейту, ақпараттық жүйелердің қарқынды дамуы және логистиканы технологиялық қамтамасыз ету және **SCM**, компанияның шекті құнымен уақыт шығынын азайтуға тырысуы.

Белгілей кететіні айтылған шарттардың кейбіреулері «логистиканың экономикалық негіздірінің» пайда болуына әкелді. Біріншіден нарықтық бағдарын зерттеу: сатушы нарығынан-сатып алушы нарығына; экономиканың жаһандануы және интергациялануы, ақпараттық және коммуникациялық технологиялардың дамуы.

Осы үш шарт логистикалық жүйедегі экономикалық қарым-қатынастардың ерекшеліктерін айқындайды. Оларды келесідей жағдайлармен қарастыруға болады:

-логистика ең алдымен тұтынушылардың қажеттілігін қанағаттандыруға бағытталған.

-логистикалық құрылымдарды ендіру нарықтық экономиканың жоғары дамуымен байланысты;

-логистиканың дамуы локальді шаруашылық жүйелерден интеграцияланған жүйелерге өтуді білдіреді. Логистикалық жүйелер жеткізу тізбегі жабдықтау, өндіріс және бөлу функциялары қуатты (көліктік-логистикалық) **инфрақұрылым** негізінде біріккен;

-логистика ақпараттық, материалды және қаржылық ағымдарды басқаруды реттейді, олардың біркелкілігін қамтамасыз етеді және қатысушылардың тауар қозғалысын жоғары соңғы нәтижелілігін қамтамасыз етеді.

Кесте 1-де экономикалық жүйенің деңгейлері мен логистикалық жүйеге әсер ету ерекшеліктері көрсетілген.

Экономикалық жүйелердің және логистиканың деңгейлері

Экономикалық жүйелердің деңгейлері	Зерттеу нысаны	Логистикалық жүйедегі көрінісі
1.Макроэкономика	Әлеуметтік және экономикалық үрдістер	Инфляция, жұмыссыздық, рецессия,

		экономикалық өсу және тағы басқалар
2. Мезоэкономика	Жүйелік құрылымдар және жүйелер	Тауарлар мен ақша ағымы, каналдар, өзара қарым-қатынас, топтық және жұптық қатынас
3. Микроэкономика	Нысандар (немесе агенттер) жүйеде қызмет ететін	Логистикалық жүйе құрамындағы заңды және жеке тұлғалар, кәсіпорындар
4. Наноэкономика	Жобалар	Логистикалық жобалар(қаржылық талдау, құрылым және тағы басқалар)

Берілген логистиканың экономикалық негіздерінің құрылымы және логистикалық жүйенің қызмет етуі «материалды ағымдарды басқарудың интеграцияланған құралдары және қаржы мен қызметпен байланысты ақпарат ұйымның корпоративтік мақсаттарына жетуге көмектеседі, шығындарын оптималдайды.

Логистиканың экономикалық негіздеріне ғылыми бағыттылығы пәнаралық сипатта. **Кәсіпорын, сала, аймақ экономикасын қарастырғанда өзара байланысты көрсетеді.** Сонымен қатар көлік жүйесі, халық шаруашылығы, әлемдік шаруашылығы арасындағы өзара байланысты көрсетеді.

Логистикалық жүйенің қызмет етуіне ерекше әсер ететін макроэкономикалық үрдістер және мезоэкономиканың, микроэкономиканың және наноэкономиканың теориялық қағидалары. Логистиканың экономикалық мәселелерін шешуде басым бағыттары қазіргі уақытта логистикалық жүйенің, тұтынушылардың және жоғары бәсекелесті жағдайындағы нарық конъюктурасының қызығушылықтарына бейімделу механизмдері болып табылады. Басқарушылық ресурс ретінде уақыттың мәні арта түседі. Тәуекелдер өседі, сәйкесінше олардың пайда болу себептерін және оларды төмендету мүмкіндіктерін білу керек. Логистикалық жүйенің ерекшелігі оның **экономикалық тиімділігін бағалау** тәсілдеріне әсер етеді.

Егер логистикалық жүйе қатысушыларымен нарықтық стратегияға қатысып, оларға табыс әкелетін негізгі және айналым шығындарының оңтайлы құрамын анықтаған жағдайда шығындарды минималдауға бағытталу **экономикалық тиімділіктің** жеке қағидасы бұл жүйеде орын алады.

Логистиканың стратегиясы мен тактикасының тиімділігінің шарты өндіріс пен өткізу арасындағы тепе-теңдік орнату, логистикалық қызметтің негізгі салаларын (өндіріс, жабдықтау, бөлу) бизнесті ұйымдасызтұрада ресурстарды оңтайландыру және корпоративтік стратегияны жүзеге асыру мақсатында интеграциялау. Мұндай интергациялау мысалы ретінде жектізу тізбегінің

жоспарлы жаңа көрсеткіштерін есепке ала отырып жасау үшін, сұранысты үздіксіз тексеру (мониторнг) болып табылады.

Компанияға **логистикалық жүйені тиімді құру келесі шаруашылық көрсеткіштерді шешуге мүмкіндік береді:**

-өндіріс көлемі мен логистикалық операциялардың қоймалау, жүк өңдеу, тасымалдау көлемдерімен сәйкестендіру;

-логистикалық тәуекелдерден болатын жоғалтулар мен залалдарды төмендету;

-жеткізу тізбегінде мақсаты кооперация деңгейін орнату;

-логистикалық қызметпен байланысты құжаттар мен ақпарат ағымдарын рационалдау.

Логистика экономикасының айырмашылық белгісі тек оның кәсіпорынға бағыттылығы ғана емес. Логистикалық **жүйенің тиімділігі жиі ұлттық сәттіліктің негізгі факторы болып табылады.** Бірақ бұл тұжырым логистика экономикасының кәсіпорынға маңыздылығын шығарып тастамайды. Әсіресе аз кезеңдіктігін (уақытпен), кең номенклатуралы жүк ағымдарымен ерекшеленетін орта және шағын кәсіпорындар.

Логистика экономикасы логистиканың экономикалық кеңістігіндегі пайда болатын экономикалық қарым-қатынастарды зерттейді. Берілген жағдайда экономикалық кеңістік түсінігімен көптеген нысандар мен олардың арасындағы байланыстардан тұратын аймақ. Оның нысандарының арасында экономика құрылымымен, шаруашылық бірліктерді ұйымдастырумен кеңістікпен (территориялық) өзара әрекеттесетін, материалды, ақпараттық және қаржылық ағымдарды біріктіретін өндірісілік кәсіпорын, сауда және қызмет көрсету саласы, логистикалық қуаттылықтар (көліктік, қоймалық, терминалдық), көліктік коммуникациялар, телекоммуникациялық жүйелер және тағы басқалар жатады.

Логистиканың экономикалық кеңістігі логистикалық жүйе ұғымымен **корреляцияланады.** Ол жеткізу тізбегі шеңберінде логистикалық қызметті тиімді интеграциялаумен байланысты. Осы кеңістіктің сапасы келесі сипаттамалармен анықталады:

-тығыздық (жалпы өнім, ресурстар, негізгі капитал кеңістіктің аумағының бірлігіне);

-байланыстылығы (осы кеңістіктің бөліктері мен элементтері арасындағы экономикалық байланыстар қарқындылығы, тауар, көлік және байланыс жүйелерінің дамуымен анықталатын, қызмет және капитал мобильділігінің шарттары);

Экономикалық кеңістіктің қызмет етуі үшін экономикалық арақашықтықты ескерген жөн, ол **физикалықтан** (км және тағы басқа) айырмашылығы **көліктік және трасакциялық шығындармен** анықталады.

Логистикалық жүйенің экономикалық кеңістігі шаруашылықты ұйымдастырудың әртүрлі формаларын және кеңістіктік құрылымның әртүрлі типтерін қамтиды. Логистиканың экономикалық кеңістігінің болуының негізгі шарттары болып табылады: жалпы экономикалық заңнамалар, ақша-несие жүйесінің бірлігі, бір кедендік аумақ және **жалпы инфрақұрылымдық**

жүйелердің қызмет етуі (көлік, байланыс және тағы басқалар). Логистиканың экономикалық кеңістігі елдің экономикалық кеңістігінің бір бөлігі.

Көптеген елдердің (ең кішкентай елдерден басқалары) экономикалық кеңістіктері біркелкі емес. Біркелкі экономикалық кеңістікті қарастырған кезде анклавтер мен эксклавтарды қарастыру, логистикалық жүйенің экономикалық байланыстарын қарастырған кезде өте маңызды болып табылады.

Анклав деп қоршаған территорияға қарым-қатынаста арнайы шарттармен ерекшеленетін аумақ телімі (экономикалық, қаржылық, ұлттық-мәдени және тағы басқа шарттар). Анклавқа мысал ретінде еркін және офшорлы экономикалық аумақтарды жатқызуға болады. Ішкі экономикалық және қаржылық қызметтер үшін ерекше режимі бар аймақтар жатады.

Эксклав-елдің негізгі аумағынан бөлек аумақ, оның бөлігі. Көбіне бұл аумақтар шекаралық территориялар болып табылады.

Логистиканың экономикалық негіздері үш жолақты жүйеге жүгінеді: **макрэкономика, микроэкономика және аймақтық (кеңістіктік экономика)** және жалпы экономикалық тепе-теңдік теориясын, экономикалық ұдай жаңғыруын, халықаралық сауда және халықаралық экономикалық бірігуді көрсетеді.

Сурет 1. Логистиканың экономикалық негіздерін құратын көздер (пән ретінде)



Логистикадағы ерекше орын өнімнің шикізатына және өткізу нарығына біркелкілігіне қарай өндірістік-логистикалық қуаттылықты оңтайлы орналастыру әдістемесіне беріледі (өндірістік алаңдар, әртүрлі деңгейдегі және мақсаттағы қоймалар, жүк терминалдары). Бұл әдістеме әртүрлі

теорияларда көрініс тапқан. **В. Лаун-Хардт** теориясына сәйкес оптималды нүкте жүктердің салмақ үлесі мен арақашықтықпен байланысты көрсетеді (үшбұрышты локализациялау әдісі). **А. Вебер** теориясы бойынша «экономикалық пайда» орналастыру факторы болып табылады, ол қызмет ету орны бойынша анықталады. Пайда өнімді өндіру және сату шығындарын төмендетуден түскен табыс болып табылады (өнімнің ең маңызды шығындары олар шикізатқа, материалдарға, жұмыс күшіне, көлік және агломератты шығындарға тиесілі).

Ең кеш теория (1993)- **В. Кристаллердың** орталық орындар теориясы-нарық кеңістігінде орналастыру жүйесінің қызметі. Бұл теорияға сәйкес қызмет көрсету және сату зоналары уақыт өте келе дұрыс алты бұрыш ретінде рәсімделуі мүмкін. Соның көмегімен өнімді сату және тұтынушыларға қызмет көрсету бойынша орташа арақашықтық азаяды.

Теорияның ары қарай дамуы өзара байланысты кәсіпорындарды талдау теориясының пайда болуына әкелді. Ол айнаымалы бағалар, ренталар, сұраныс және ұсыныс функцияларын, динамика элементтерін қолдану арықылы шығындарды минималдаудан, табыстар мен пайданы максималдауға негізделген.

А. Леш жұмыстарында орналастыру теориясын микроэкономиканың әртүрлі элементтерімен қанықтырған, факторлар мен шарттардың құрамы кеңейтілген олардың үйлесімі арқылы (салық, баждар, монополия және олигополия эффектілер). Бәсекелестік жағдайда фирманы орналастыруды талдап, әр фирманың орналасуы тек оның табысын максималдаумен ғана емес, нарықтық кеңістікті толтырып бара жатқан фирмалар санының өсуімен байланысты. Сәйкесінше жеке фирмалардың кеңістіктік баға құру кезінде басқа фирмалардың енуіне сақтану үшін өз бағаларын өзгертеді.

А.Леш фирмаларды гексогенді орналастырудың оптималды екендігі дәлелденді. Экономикалық аймақ аймақаралық бәсекелестікпен шартталған, шекарасы бар нарық ретінде қарастырылады. Аймақтың идеалды формасы – дұрыс алтыбұрыш. Аймақтардың бірнеше типтері (формаларын) нарықтық аймақтарды қоса алып, зерттей келе өткізу бойынша бәсекеге қабілеттілік сәйкес келетін өнімге және экономикалық ландшафтқа бірігеді. Ол нарықтық зоналарды біріктіретін аймақтың жоғары типі. Осы жағдайларға байланысты ғалым келесі ұсыныстарды берілді: қысқа мерзімдегі тауарлар мен қызмет көрсетудің, халықаралық сауда теориясының дамуына әкелген ұзақ мерзімдегі өндірістік факторлардың модильділігі.

Кеңістіктік аспект макрологистикалық жүйеде логистиканың көшбасшысы болып табылады (өйткені логистикалық жүйе әртүрлі кеңістіктерді қамтиды). Қарапайым макрологистикалық жүйелерді қарастырғанда (яғни логистикалық жүйе біртекті кеңістік ретінде қарастырылғанда) микроэкономика теориясы қолданылады.

Логистика экономикасының қалыптасуында және де аймақтық экономиканың дамуында **Т.Хегерstrandтың** инновациялардың диффузия теориясында көрініс тапқан. Бұл теорияға сәйкес диффузия әртүрлі экономикалық инновациялардың (өнімдердің, технологиялардың,

ұйымдастырушылық тәжірибенің жаңа түрінің) белгілі бір территорияда таралуы, сейілуі.

Логистикалық жүйенің дамуын бағалаған кезде экономикалық кеңістікті тиімді ұйымдастыру орын алады. Бұл өндірістік және жаңа жерге орналастыруды қарастырады (өнеркәсіптік және көлік түйіндері, агломерация, территориялы-өндірістік кешендер және тағы басқалар).

Жекелей қарастырғанда В. Кристалердің өсу полюстері теориясы мен В. Леонтьевтің орталық орындар теориясы «шығындар-өнім шығару» әдісіне негізделген. Өсу полюстері теориясы негізінде Француз ғалымының **Ф. Перрудың** салалық құрылым экономикасының негізінде жасалған. Көшбасшы сала болып жаңа тауарлар мен жаңа қызметтер жатады. Өсу полюстарінің теориясы **П.Потьенің** даму осьтері жұмысында жалғасын тапты. Негізгі ой өсу полюстерінің ортасында орналасқан территория және көліктік байланысты қамтамасыз ететін болса, жүк айналымының өсуіне, инновациялардың таралуы және инфрақұрылымның дамуы өсуге қосымша түрткі бола алады. Даму полюстерінің теориялары көптеген елдерде экономикалық дамудың кеңістіктік стратегияларын жасауда кеңінен қолданады.

Замануи тәжірибеде **кеңістіктік экономикалық дамуда** өсу полюстері еркін экономикалық аймақтар, технополистер, технопарктер құрған кезде пайдаланылады және логистикалық жүйелердің **тиімділігін бағалауда** және экономикалық түрлену кезінде ескеріледі.

Қосымша күн өндіре келе (өнім немесе қызмет) компания материалды және материалды емес ресурстарды пайдаланады және шығындарға ұшырайды. Материалды емес шығындар: ақпарат іздеу шығындары, серіктестермен алмасу, бәсекелестерді әрдайым бақылау кәсіпорын шығындарының көп бөлігін құрайды. Бұл шығындар **транзакциялық шығындар** немесе өзара байланыс шығыстары деп аталады. Бұл логистикалық жүйе үшін өте маңызды шығындар болып табылады.

Транзакциялық шығындар (латыншадан transactio-келісім, шарттасу)-келісім, мәміле (саяси, заңды) өзара ымыраға келу. Транзакциялық шығындардың негізгі түрлеріне жататындар:

- ақпарат іздеу шығындары;
- келіссөздер жүргізу шығындары;
- өлшеу және бақылау шығындары;
- оппортунистік мінез-құлық шығындары;
- спецификация және жеке меншік құқығын қорғау шығындары.

Көптеген зерттеулер көрсеткендей көптеген компаниялар жалпы шығындардан басқа өзара байланыс шығындары АҚШ-да 50% жетті. Өндіруші елдерге бұл шығындар 30-40% болса, ал қаржылық институттар үшін 60% болады. Өтпелі экономикалы елдерде жағдай оданда қиын. Өзара байланыс шығындарының жоғары болуы логистикалық жүйенің және оның бөлімдерінің өсуін шектейді. Сондықтан компаниялар барлық қосымша күн тізбегін толық бақылауға тырысады. Компаниялар бәсекелестерден сақтану үшін өзара байланыс шығындарын жоғарылатуға тырысады. Өйткені нарыққа

кіру кедергілер өседі, жаңа нарықтық кеңістікке кіру және өзінің **нишасын** жаулап алуға қиындықтар тудырады. Интернеттің пайда болуымен бәсекелестік кедергілердің төмендеуі нарықтың либерализациясына әкелді. Сәйкесінше капитал мобильділігі өсті. Бұл факторлар компаниялардың, адамдардың, логистикалық жүйелердің бақылау құны төмендеп кетті. Осыған сәйкес экономиканың барлық субъектілері арасында қарым-қатынас өзгерістерінің революциясы орын алды.

Локальді оңтайландыру –логистикалық функция шеңберінде немесе логистиканың функционалды облыстарында құндылықтар тізбегінде жалпы шығындарды төмендетуге қол жеткізе алмауы мүмкін. Локальді жүйелердің мақсаттық келіспеушіліктерді компаниялар мен контрагенттер мәселеге келу әдістерін қолданады. Мұндай шешім қабылдау мысалы ретінде көптеген компаниялар теңдестірілген көрсеткіштер жүйесі (BSC-ССП), сондай-ақ бизнестің соңғы нәтижесі бойынша логистика қызметінің персоналдарын материалдарды ынталандыру жүйесін құру, ол әр құрылымның жұмысшыларының жоғары деңгейіне қосқан үлестері бойынша (ROI, ROCE немесе жиналған ақша ағымдары). Бұл идеология біріккен ақпараттық жүйелер қолданылады, олар **КРІ көрсеткіштерін** компанияның немесе жеткізу тізбегінің операциялықтан стратегиялық деңгейінде есептеуге және бақылауға мүмкіншілік береді [13].

Логистиканың экономикалық ерекшеліктерін талдай келе келесі тұжырымдар жасауға болады.

-логистика-айырбас үрдісінің құрамдас бөлігі, тауарлар өзінің ең жоғары деңгейіне жеткен, жоғары дамыған нарықта ол қажет және экономикалық ақталған;

-логистиканың экономикалық негізінің пәні болып, логистиканың экономикалық кеңістікте пайда болған экономикалық қарым-қатынастар болып табылады. Экономика құрылымына және шаруашылық бірліктердің кеңістікте орналасуына сәйкес байланысты қарастырады.

-логистика экономикасының пәнаралық сипаты экономикалық теорияның жалпы қағидаларымен қатар арнайы қосымшаларын, сондай-ақ макро-, микро-, және аймақтық экономиканы біріктіреді.

-логистикалық жүйенің экономикалық ерекшеліктері өте қатал бәсекелестік пен қатар шығындарды минималдау, оларға пайданы қамтамасыз ететін нарықтық стратегия шеңберінде негізгі және айнымалы капитал шығындарының оңталы үлесіміне бағытталған.;

-логистиканың экономикалық негіздері құндылықтар тізбегіндегі шығындарды реттеуші әртүрлі сипаттағы факторларға негізделеді. Сұраныс динамикасына сәйкес сатып алудан-өткізуге дейін, логистикада экономикалық үрдістердің динамикалық аспектілері басым болып табылады;

-логистиканың экономикалық кеңістігінің негізінде шаруашылық ұйымдардың әртүрлі формаларын және типтерін қамтитын кеңістіктік құрылымдар экономикалық арақашықтықты құрайды. Олар көліктік және трансакциялық және қойма шығындары, сондай-ақ қорларды құру және

орналастыру шығындармен анықталады. Логистикада баға құру логистикалық жүйенің кеңістіктік ерекшеліктеріне сүйенеді.

-экономикалық-логистикалық кеңістіктің сапасы тығыздығы мен байланыстылығымен анықталады (осы кеңістіктің бөліктері арасындағы байланыстың қарқындылығы мен тауарлар, қызметер және капитал мобильділігі шартында);

-логистикалық жүйенің экономикалық сипаттамалары экономикалық инновациялар мен олардың элементтеріне байланысты. Олардың диффузия теориясына өзара байланысы және аймақтық өмірлік цикл, сондай-ақ өсу полюстері мен даму осьтеріне сәйкес болуы;

-логистика экономикасы- қызметтерге бағытталған жаңа экономиканың құрамдас бөлігі ретінде, нарықтық тарнсакциялық шығындарды ескере отырып, коммуникациялық экономика сипаттарына ие болады;

-Логистика экономикасының әр бөлімі логистикалық жүйенің табиғатымен анықталатын спецификаға ие (кеңістіктік және коммуникациялық компоненттер), синергетикалық эффектілерге (бірігу нәтижесі ретінде), жаһандану және ақпараттық технологиялардың даму қарым-қатынасына ие.

Логистиканың негізін салушы қағидалардың ішінде ерекше көңіл бөлетіні жалпы шығындар қағидасы, яғни логистикалық жүйенің жалпы шығындарын оңтайландыру қажет. Оның құрамына операциянды логистикалық шығындар (тасымалдау шығындары, қоймалау, жүк өңдеу және тағы басқалар), трансакциянды шығындар және басқа да басқару шығындары, логистикалық тәуекелдер мен басқа да залалдан туындайтын шығындарды сақтандыру, қорларды шашырату шығындары кіреді. Логистикадағы экономикалық шығындар негізделген және заманауи даму тенденцияларына сәйкес келуі үшін логистикалық жүйелерді ресурстармен қамтамасыз ету және экономикалық механизмдердің жеткізу тиімділігіне, өндіріске, қызмет көрсетуге әсер ету мүмкіндігін зерттеу қажет.

ҚОРЫТЫНДЫ

Бұл бөлімде бірінші кезекте жалпы инфрақұрылымға түсініктеме беруге тырыстық. Қарастырылып отырған анықтамаларды ескере отырып, келесі анықтама беруге болады. **Инфрақұрылым-экономикалық әрекеттермен өмір сүру қабілетін жақсарту үшін өзара байланыстағы өндірістік және өндірістік емес салалардың дұрыс қызмет етуін қамтамасыз ететін материалды –техникалық жағдайлар мен шарттардың жиынтығы деп атауға болады.**

Көліктік-логистикалық инфрақұрылым- географиялық орналасу ерекшелігіне орай, қоғамның экономикалық қызметінің ажырамас құрамдас бөлігі ретінде, логистиканың барлық салаларын қамтитын тауарлар мен адамдарды қозғалысын қамтамасыз ететін ұйымдардың, инвестициялық тартымдылығын арттыратын, технологиялық кешені болып табылады.

Ары қарай диссертациялық жұмыстың бұл бөлімінде логистикалық инфрақұрылымның жіктелуі, көліктік-логистикалық инфрақұрылым нысандары, логистикалық үрдістердің инфрақұрылымы, көлік инфрақұрылымының құрамы, көліктік және логистикалық кешеннің көліктік-логистикалық жүйеден айырмашылығы, көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қалыптастырудың үлкейтілген сызбасы, теміржол көлігінің инфрақұрылымы, логистика жүйесінің экономикалық ерекшеліктері, экономикалық жүйелерге сәйкес логистикалық деңгейлер, логистика жүйесін тиімді құру, логистиканың экономикалық негіздерін құратын көздері, әр автордың көз қарастары бойынша тиімділік және тиімділікті бағалауда логистика үшін трансакциялық шығындардың маңызы қарастырылды.

Положения выносимые на защиту

Әдебиеттер

1. [перевод диссертации] 1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 //www.mtk.kz
2. [Статья Мордовченков Н.В.] - Назарбаев
3. [Экономический словарь] Экономика. Толковый словарь. — М.: "ИНФРА-М", Издательство "Весь Мир". Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М.. 2000.
4. [Экономика. Толковый словарь. — М.: "ИНФРА-М", Издательство "Весь Мир". Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М.. 2000].
5. Словарь финансовых терминов /
6. /Географическая энциклопедия/
7. Словарь иностранных слов русского язык//
8. //Политология. Словарь.//
9. //Энциклопедия права//
10. //Иллюстрированный энциклопедический словарь//
11. //Словарь бизнес терминов. Академик.ру. 2001 Словарь бизнес-терминов//
12. Мордовченко Н.В. Рыночная экономика: инфраструктура функционирования региона Н.Новгород, ВГИПА, 2005, 250с.]
13. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: Учебник 2008
14. Бауэрсокс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. — М.: йлимп-Бизнес, 2001.
15. Сковронек Ч., Сариуш-Вольский З. Логистика на предприятии. — М.: Финансы и статистика, 2004.
16. Чудаков А.Д. Логистика. — М.: Рдл, 2001.] З. Евтодиева Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неэкономии. — Самара: Самарский госуниверситет, 2011.
17. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Под ред. Л.Б. Миротина. — М.: Горячая линия — Телеком, 2010.
18. Носов А.Л. Региональная логистика. — М.: Альфа-Пресс, 2007.

19. Рыкалина О.В. Теория методологии современной логистики. — М.: Инфра-М, 2014.

20. Евотодиева Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неэкономии. — Самара: Самарский госуниверситет, 2011.

21. Кордюк И.С. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики: Монография / И.С. Кордюк, С.А. Кархова. - Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2008. - 335 с.

22. Титюхин Н, Овчаренко Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана // ЛОГИНФО №9. -2008. - www.loginfo.ru]

23. [Диссертация НИТЦ] Жіктеудің жаңа түрі

24. Максимов С.Ю. 2. Максимова, С.Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст]: авто-реф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С.Ю. Максимова. - Ставрополь: Сев.-Кав. гос. техн. ун-т, 2010. - 21 с.