**ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЛОГИСТИКА**

Логистика шикізат пен жартылай фабрикаттарды сатып алу мен дайын өнімді тұтынушыға жеткізгенге дейінгі уақыт аралығын қысқартуға мүмкіндік береді, материалды қорлардың күрт қыскаруына әсер етеді. Логистиканы қолдану ақпарат алу үрдісін жеделдетіп, қызмет көрсету деңгейін жоғарлатады. Логистикаға деген отандық ғалымдардың, жоғарғы оқу орындарының оқытушыларының, ғылымдарының менеджерлерінің, инженерлермен бизнесмендердің қызығушылығы тек отандық экономика үшін жаңа және айтуға қиын терминмен ғана емес, сонымен қатар өнеркәасібі дамыған елдер экономикасында логистикалық әдісті қолдану арқасында алынған әсерлі нәтижелерімен түсіндіріледі.

Шетел тәжірбиесі көрсеткендей, қазіргі бизнесте логистика стратегиялық маңызды орынға ие. Осы салада табысқа жеткен көптеген мамандардың компания басшылығындағы жоғарғы қызмет орындарына жылжитыны кездейсоқ емес. Бизнес тұрғысынан қарағанда, логистика дегеніміз – корпоративтік мақсаттарға жету үшін барлық ресурстардың оңтайлы шығындарымен жету үшін материалды және басқа да (ақпараттық, қаржы, қызмет) ағымдарын тиімді басқару. Қазіргі уақытта алдыңғы қатарлы фирмалардағы логистиканың дәстүрлі функционалды салалары стратегиялық инновациялық жүйе құра отырып, жалпы ақпараттық компьютерлік платформа негізінде бірікті. Бизнес практикасында логистикалық менеджмент әдістерін еңгізу көптеген фирмаларға өндірістегі, жабдықтаудағы және өткізудегі өнімнің барлық қор түрлерін қысқартуға, айналым капиталының айналымдылығын жеделдетуге, өзіндік өндірістің құнын төмендетуге, бөлуге тиісті, шығындарды төмендетуге, тауарлар және қызметтермен тұтынушылардың толық қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Логистика саласындағы қызмет көп қырлы. Оған көліктік, қойма щаруашылығын, қорларды, кадрларды басқару, ақпаратты жүйелердің ұйымдастырылуы, коммерциялық қызмет және т.б. жатады. Аталған әрбір функция сәйкес салалық пәнде терең зерттеліп, баяндалған. Логистикалық тәсілдің жаңалығы- материалды ағымдарды үздіксіз басқару.

Шетел елдердің көпшілігінде логистикалық қауымдастықтар, ұйымдар мен қоғамдастықтар құрылып, тиімді қызмет етіп отыр. Логистиканық әр түрлі аспектілері бойынша көптеген мерзімді басылымдар шығады. АҚШ-та осындай жиырма шақты басылым бар. Шекара арқылы акпараттардың, тауарлардың капитал мен адамдардық өтуін жеңілдететін мемлекетаралық және трансұлттық макрологистикалық жүйелер белсенді түрде дамып отыр. Логистика бойыншам бүкіл әлемдік және еуропалық конгрестер жыл сайын өткізілді. Логистикалық шақыру-«жақсырақ, тезірек, арзанырақ!» деген ұранмен Афинада өтті. Логистика салыстырмалы түрде жас және белсенді дамушы ғылым мен бизнес саласы болып табылады. Шет елде логистика соңғы онжылдықта тез дамыды. Қазақстан үшін логистикалық өндірістік, сауда, көлік және ақпараттық жүйелердің қалыптасуы мен дамуы өте маңызды, себебі ол біздің елдің әлемдік экономикалық және ақпараттық кеңістікке интеграциялануын тездетуге мүмкіндік береді.

Әртүрлі елдер арасындағы сауда қатынастарын дамыту және халықаралық интеграцияны жалпы нығайту халықаралық логистиканы дамытуға әкеледі. Тауарларды халықаралық тасымалдау жүйесі шетелден жеткізушіден тұтынушыға дейін әкелінетін тауарлардың көп деңгейлі қозғалысы жүйесіне айналды.Халықаралық логистиканың басты айырмашылығы - өнімнің өндірушісі мен тұтынушысы әртүрлі мемлекеттерде, бұл ретте кедендік шекараны кесіп өту және кедендік ресімдеу қажеттілігі туындайды. Халықаралық жүк тасымалдауды жүзеге асыратын кез-келген компания халықаралық логистиканың құнын төмендетуге және көліктік шығындар мен қаржылық шығындарды оңтайландыруға тырысады. Бұл мақсаттарға жаңа көлік схемаларын үнемі іздестіру, әртүрлі бағыттарды зерттеу, әр кезеңді жоспарлау және жеткізу уақытын оңтайландыру, кедендік ресімдеу уақыты мен жүктерді сақтау арқылы ғана қол жеткізуге болады.

 **Логистика түсінігінің анықтамасы.**Отандық және шетел экономикалық әдебиеттерінде логистика түсінігінің көптеген анықтамаларын кездестіруге болады, онда басқару объектісі материалдық ағымдармен шектелмейді. Сондай-ақ «банктік логистика», «ақпараттық логистика» сияқты бірқатар басқа терминдер пайда болды. Бұл логистиканы материалдық және олармен байланысты ақпараттық ағымдарды басқарудың теориясы мен тәжірбиесі ретінде қарастырады. Материалдық ағымдарды басқару, басқа кез келген объектілерді басқару сияқты екі бөлімнен тұрады:

* шешім қабылдау;
* қабылданған шешімді жүзеге асыру.

Материалдық ағымдарды басқару бойынша дәлелді шешімдер қабылдау үшін белгілі бір білім қажет. Осы білімді жасайтын қызметті логистикага жатқызады; сәйкесінше, көптеген анықтамалар логистиканы ғылым немесе ғылыми бағыт ретінде пайымдайды: логистика-материалдық ағымдардың тиімділігін жоғарылатудың жаңа мүмкіндіктерін іздеумен тікелей байланысты пәнаралық ғылыми бағыт. Ғылым ретінде логистика мынандай міндеттер атқарады:

* сұранысты болжау және соның негізінде қорларды жоспарлау;
* өндіріс пен көліктің қажетті қуаттылығын анықтау;
* материалды ағымдарды оңтайлы басқару негізінде дайын өнімді бөлудің ғылыми қағидаларын құру;
* өндіріс орнында және тұтынушылардағы тиеу үрдістерін және тасымалдау – қоймалау операцияларын басқарудың ғылыми негіздерін жасау;
* логистикалық жүйелердің іс-әрекет етуінің түрлі математикалық үлгілерінің варианттарын құру;
* дайын өнімдерді бірлесіп жоспарлаудың, жабдықтаудың, өндірудің, қоймалаудың, өткізудің және тасымалдыудың әдістерін жасау және т.б. бірқатар мәселелер.\1\

Ғылыммен алынған білім материалдық ағымдарды басқару саласында дәлелденген шешімдер қабылдауға мүмкінік береді.Қабылданған шешімдерді тәжірбие жүзінде жүзеге асыру үшін нақты әрекеттер қажет. Сонықтан да анықтамалардың басқа тобы логистиканы шаруашылық қызмет ретінде қарастырады. Оларды екі үлкен учаскіге бөліп қарастыруөа болады:

* бірінші учаскіде өндірістік-техникалық бағыттағы;
* екінші учаскіде халық тұтынатын бұйымдар, өнімдер қозғалады.

Ал материалдық ағымдарды басқару: материалдық және ақпараттық болып бөлінеді. Логистикалық үрдіс кезінде матиарлдық ағым кәсіпорынға дейін жеткізіліп, қойма және өндірістік учаскелер тізбегі арқылы оның тиімді жылжуы ұйымдастырылады, содан соң дайын өнім тұтынушыға оның тапсырысына сәйкес жеткізіледі.\2\

Түрлі сапалы материалды ағымдарды басқару бойынша, аталған қызмет түрлері логистиканың мазмұнын құрайды, оны логистикалық терминологиялық сөздік былайша анықтайды: логистика (logistics) – пен материалдарды өндірістік кәсіпорындарға дейін жеткізу үрдісінде, тұтынушының талаптарына сәйкес дайын өнімдерді түтынушыға дейін жеткізу үрдісінде жүргізілетін матреиалды және материалды емес операцияларды, тасымалдауды, қоймалауды басқару, жоспарлау және бақылау туралы ғылым. Бұл анықтама, оның мазмұнына сәйкес, логистиканы ғылым ретінде пайымдайды. Шаруашылық қызмет ретінде логистика келесі анықтамада ұсынылған: логистика-жабдықтаушыға ақша төлеген кезден бастап тұтынушыға дайын өнімді жеткізгені үшін ақша алу мазетіне дейінгі шаруашылық айналымдағы шикізаттың, бөлшектердің және дайын өнімдердің қозғалысын және сақталуын басқару үрдісі. Логистика түсінігін осылай пайымдау көбінесе шетел әдебиетінде кездеседі. Материалдық ағымдарды басқарудың негізгі объектісі ретінде бөліп қарастыру экономикалық үрдістерді жеңілдетеді. Бірақ мұндай жеңілдік жүктердердің қозғалысын, шикізаттың бірінші кезеңінен бастап барлық аралық үрдістер арқылы соңғы тұтынушыға жеткенге дейін іштей бақылаудың мақсаттарын коюға және оны шешуге мүмкіндік береді. Бірқатар факторлардан абстракциялау эәне зерттеу мен басқарудың негізгі объектісі ретінді материалдық ағымдарды бөліп қарастыру үлгілеу есептерінің шамаларын қысқарта отырып, ішкі логистикалық тізбектерді жобалауға, олардың жүру тәртібін зерттеуге және болжамдауға мүмкіндік береді, сондай-ақ экономикалық үрдістерді ресми зерттеуге жаңа мүмкіндіктер ашады.

«Халықаралық тасымалдаудың логистикасы - тауарды өндірушіден тұтынушыға жеткізудің тиімді схемасын ұйымдастыру бойынша шаралар кешені. Тасымалдауды барынша тиімді пайдалану үшін тасымалдаудың барлық сатыларын құзыретті үйлестіру қажет. Бұл, әсіресе халықаралық көліктік логистиканың жағдайында, көлік тізбегі мемлекеттік шекараларды кесіп өтіп жатқанда және халықаралық сауданың бірқатар аспектілерін ескеру қажет. Бүгінгі таңда халықаралық логистика өте кең таралған. Бұған жаһандық жаһандану үрдістері, көлік желілерін дамыту және елдер арасындағы сауда қатынастары көмектеседі. Дамудың қазіргі кезеңінде халықаралық логистика енді жүк тасымалдау, қойма және кедендік рәсімдеу сияқты қарапайым деп саналмайды. Бүгінде бұл кешенді жүйе, ол жүк ағынын тиімді ұйымдастыруға арналған тұжырымдама деп айтуға болады. Сонымен бірге, жүк ағындары ақпараттық басқарудың анықталған жүйесіз елестетуге болмайды. Интернет осы жағдайдағы қажетті құрал ретінде қызмет етеді.»/3/ Әлемдік паутинасіз ақпарат алмасу жылдамдығын, жүк тізбегіндегі барлық қатысушылардың іс-әрекеттерінің үйлесімділігін қамтамасыз ету мүмкін емес еді.Осы мүмкіндіктерді құзыретті түрде пайдалану арқылы тасымалдау тиімділігі едәуір артады. Құжаттарды орындау уақытын төмендету, ақпараттың жедел аударылуы операциялық бақылауды және мониторингті ұйымдастыруға мүмкіндік береді. Бүгінгі күні электронды декларация практикаға айналды, көптеген мәмілелер он-лайн режимінде, сондықтан қазір біз «электрондық логистиканың» дамуы туралы әңгіме аламыз.Технологиялардың дамуы барлық қызмет бағыттарына әсер етеді және біздің жұмысымызды едәуір жеңілдетеді. Халықаралық логистиканың даму үрдістері тұтастай әлемдік нарықтың даму ерекшеліктеріне де әсер етеді. Ең елеулі үрдістердің бірі - жаһандану, сонымен қатар халықаралық көлік логистикасы жаһанданудың ықпалымен байланысты.Бұл тауар өндірушілер мен, тиісінше, логистикалық компаниялар арасындағы бәсекелестіктің өсуінде көрінеді. Мұның себебі неде? Теориялық тұрғыдан, бұл көрсетілетін қызметтердің сапасын жақсартуға және ақыр соңында халықтың өмір сүру сапасын жақсартуға әкелуі тиіс. Конкурс өндірушілерді өз өнімдері мен қызметтерін жақсартуға мәжбүр етеді.\4\ Және біз көріп отырмыз, бұл нарықта бәсекелестікке байланысты компаниялар шығындарын азайтуға тырысады және олардың жұмыс сапасын жақсартады.

Халықаралық логистика - халықаралық деңгейде жүзеге асырылатын кәсіпорындар мен ұйымдардың логистикалық қызметін қамтитын логистиканың ерекше саласы. Ұлттық деңгейде логистиканы пайдалану мемлекеттің шекаралары бойынша шектеледі, олар жеткізу тізбектерімен қиылысады. Мұнда логистикалық жүйелер ұлттық заңнамаға сәйкес жұмыс істейді. Осылайша, ұлттық және халықаралық логистика арасындағы айырмашылық жеткізу тізбектерін (логистикалық жүйелер) әртүрлі ұйымдастыруға негізделген.

Халықаралық логистиканың негізгі мақсаттары:

* Әртүрлі тауарларды бір мемлекеттен екіншісіне жүк тасымалдауды қамтамасыз ету;
* Тауарды өндірушіден тұтынушыға жеткізу үшін уақыт пен қаржылық шығындарды оңтайландыру.\5\

Халықаралық логистиканың негізгі айрықша ерекшелігін ескере отырып, ол ұлттық шекараны кесіп өтетін ағынды басқару (материалдық, қаржылық, ақпарат, қызмет көрсету және т.б.) ғылымы ретінде анықталуы мүмкін. Практикалық тұрғыдан алғанда, халықаралық логистика тиісті ағындарды басқару үдерісі болып табылады. Смирнов И. халықаралық логистиканы халықаралық фирманың тауар-ақпараттық-қаржы ағындарының жүйесін ұйымдастыру және басқару туралы білім ретінде анықтайды.Негізгі қатысушылар халықаралық логистика (мүшелері)тауарларды Тайвань экспорттаушы (қызметтерді) жеткізуші, кедендік делдал, тауарларды импорттаушы (қызметтер), соңғы пайдаланушы, экспедиторлық компаниялар, қоймалар, саудагерлер, кедендік, банктер, сақтандыру компаниялары болып табылады және т.б. Және экспорттаушы және импорттаушы және соңғы тұтынушыға экспорттаушы және жеткізуші сол адам болуы мүмкін. Экспорттаушы жеткізуші (лар) тауарлар алады, және Импортер оларды жеткізеді. Ол түрлі делдалдарды тарта алады.

Халықаралық операцияларға қатысу белгісіздікті арттырады және басқару мүмкіндігін шектейді. Белгісіздік жүк тасымалдаудың диапазоны мен ұзақтығы артуы, сыртқы нарықтармен таныс болмауы, ережелер мен құжаттардың алуан түрлілігіне байланысты. Бақылаудың әлсіреуі аралық делдалдардың көп санынан және кедендік рәсімдер мен сыртқы сауда кедергілерді орнатуға мемлекеттік араласудан туындайды.\6\ Соның салдарынан халықаралық қаржылық логистикалық операциялар ірі қаржылық тәуекелдермен және тауарларды тасымалдау кезінде туындайтын тәуекелдермен байланысты. Халықаралық логистикалық операциялардағы мемлекеттің рөлі экспорттық-импорттық жүк ағындарын оңтайландыруға, тұтынушылар құқықтарын қорғауға, өндірушілерге, көлік, экспедиторлық және басқа компанияларға қатысты контрабандамен және контрабандамен күрес саясатын жүргізуге кедергі келтіреді.

**Ғаламдық логистикалық жүйелер.**

Әлемдегі макрологистикалық жүйелердің дамуының негізгі тенденцияларының бірі ғаламдастыру болып табылады. Бұл тенденция,бір жағынан, ірі трансұлттық корпорацияларға тән дайын өнімді өткізу нарықтарын, өндірісті, маткриалдық ресурстармен жабдықтауды, жұмыс күшін, капиталды ғаламдастыруды білдіреді. Логстикадағы ғаламдастырудың негізгі қозғаушы күшітері Д. Бауэрсокс бойынша келесілер болады:

* Экономикалық өсу;
* Ғаламдық логистикалық тізбектерді дамыту перспективалары;
* Аймақтандыру;
* Технологияладыр кеңейту;
* Реттемеу;\7\

Экономикалық интеграцияның жоғары сатысы және саясаттың кең ауқымды үрдісі қазіргі уақыттағы әлемдік дамудың маңызды сипаты болып табылады. Интеграция латынның integration сөзінен шыққан және “бірнеше бөліктердің бір бүтінге бірігуі” дегенді білдіреді.\8\ Халықаралық саяси және экономикалық интеграцияны дамыған мемлекеттер құрайды. Ғылыми-техникалық революцияның тез әсер етуі нәтижесінде шаруашылық әмірді көп ұлттандыру үрдісінде интеграцияның керектігі анықталады. Шаруашылық өмірдің көпұлттануы әлемнің әртүрлі елдеріндегі экономикалық байланыстың тереңдеуі және кеңею үрдісімен түсіндіріледі. Бұл үрдіс әлемдік экономиканың маңызын және бүкіләлемдік бейнені алып жүреді. Оның негізінде тарихи қажетті және экономикалық өсуші және маманданған өндіріс жатыр, өндірістік күш, техника мен технологияның нақтылануы, коммуникация мүмкіндігінің кеңеюі және т.б.

Қазіргі кезде экономикалық іс-әрекеттің көп ұлттануы – бірнеше толықтырушы бағыттарда және әртүрлі түрлерді қабылдайтын әлемдік экономикадағы көп жоспарлы үрдіс.

Көпұлттанудың негізгі бағыттарының ішінде келесілерді көрсетуге болады:

* Халықаралық сауданың дамуы халықарадық экономикалық қызметтің барынша дәстүрлі бағыты;
* Халықаралық қаржылық айырбастың дамуы (халықаралық қор нарықтары, халықаралық қарыздар, және валюта айырбастаудың электрондық жүйелері,мысалы, Forex және т.б.)
* Трансұлттық корпорациялардың қызметін күшейту;
* Трансұлттық банктердің қызметін дамыту;
* Біріккен кәсіпорындарды, өндірістік және ғылыми техникалық корпорациядың әртүрлі формалары және фирмааралық ынтымақтарды дамыту;
* Халықаралық, мемлекеттік, мемлекетаралық, мемлекеттік емес және қоғамдық құрылымдардың қызметін дамыту;\9\

Көрсетілген бағыт пен экономикалық қызметтің көпұлттану түрлері өзімен жалпы күрделі кешенді жүйені көрсете отырып, өзара байланыс пен өзара келісім негізінде жүзеге асады.

Индустриялды дамыған елдердегі экономикалық шарықтауы өндірістің логикалық жоғарылауына және әсіресе тауар экспортының тиімділігіне әкеледі. Жаңа өсу резервтерін және бәсекелестікті шиеленістіру көптеген фирмалардың жаңа өткізу нарығын, ресурстардың арзан көзін және еңбек ресурстарын өз мемлекетінен тыс жерлерден іздеуге құлшыныс шақырады.

Халықаралық еңбек бөлінісі және коорпорация ғаламдық логистикалық тізбектер мен арналарды қолданатын көптеген трансұлттық компаниялардың құрылуына алып келеді. Ғаламдық логистикалық арналардың даму болашақтары, ең алдымен, салынған капиталдық қайтарымның өсуінен, басқа елдегі логистикалық делдалдардың тарифтерімен, жақсы қаржы және басқа жағдайлармен байланысты. Мемлекетаралық логистикалық арналардың арналардың қалыптасуына ірі халықаралық тасымалдау фирмалары, сақтандыру компаниялары және ғаламдық коммуникациялық торлар әсер етеді.

Ғаламдық логистикада маңызды орынды аймақтандыру факторы алады. Логистикалық аймақтың аспектілерін бір ел деңгейінде, сондай-ақ бір біріне жақын бірнеше елдердердің деңгейіде қарастыруға болады. Табысты макрологистикалық аймақтық құрылымдардың көптеген мысалдары белгілі, мысалы, Бенилюкс ЕО, АҚШ, Канада, Оңтүстік Шығыс Азия елдері. Аймақтық фактор аймаққа кіретін елдердің саяси жүйелерінің және экономикалық деңгейлерінің сәйкестігі, дәстүрлерінің, тарихи тамырларының ұқсастығы; тұрғындардың көшіп-қонуы; шикізат ресурстарының көзі; ортақ телекоммуникация; кеден және сауда кедергілердің болмауы және т.б. есебінен ғаламдастыру тенденциясын күшейтеді. Экономикалық интеграцияның прогрессивті шкаласы\10\:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бірлестік | Саудалық шеуктеулердің болмауы  | Сыртқы саудалық тарифтер | Өндіріс факторларының еркін жылжуы | Жалпы валюта | Жалпы экономикалық саясат |
| Еркін сауда аумағы | + | - | - |  - | - |
| Кедендік одақ | + | + | - |  - | - |
| Жалпы нарық | + | + | + |  - | - |
| Монетарлық одақ | + | + | + |  + | - |
| Экономикалық одақ | + | + | + |  + | + |

Кесте 1. Интеграциялық бірлестіктердің түрлері және олардың белгілері

Ескерту – Мәлімет Тулембаева А.Н. “Логистика” 2008 ж. кітабының 360 бетінен алынды.

Еркін сауда аумағы баж салығынсыз сауда жүргізетін және ешқандай сандық шектеулер талап етпейтін бірнеше мемлекеттік топтардан тұрады. Еркін саудаға қатысатын мемлекеттік топтардан тұрады\11\. Еркін саудаға қатысатын мемлекеттер еркін саудаға қатысатын мемлекеттерге саудалық шектеулерді қоюға байланысты сұрақтарды өздері шешуге құқылы.

Кедендік одақтағы мемлекеттер бір-біріне көрінетін саудалық шектеулерді бір-біріне қолданудан бас тартуы керек. Одан басқа, кедендік одаққа кірмейтін елдердің жалпы сыртқы сауда тарифтерін қолдауға міндетті.\12\ Мысал ретінде, кедендік одақ, кедендік одақ “төрттігін” қарастыруға болады, олар: Ресей, Қазақстан, Белорусь, Қырғызстан. Жалпы нарықтағы интеграция сатысының дамуы кедендік одаққа алып келді, еркін сауда мен өндірістің еңбек және капитал факторларының жылжуы пайда болды. Мысалы, ЕО елдерінің азаматтары үшін шекаралардағы паспорттық бақылау жеңілдетілді, жұмфсқа және оқуға қабылдауда шектеулер алынып тасталды, ЕО елдерінің мүшелері компанияларға қатысу теңдігі және мемлекеттік тапсырыстарды қабылдауға кез келген елде мүмкіндік берілді.

Монетарлық одақ интеграцияның ең жоғарғы сатысы болады: одан басқа, жалпы нарыққа қажетті барлық белгілері бар, монетарлық одақтың қаржылық жүйесі жалпы валютаға негізделеді.\13\ Өйткені барлық экономикалық іс-әрекеттер ішкі жалпы бір валютада төленеді, монетарлық одақтың мүшелеріне айырбастау курсымен байланысты бекітілмегендігі сезілмейді.

Экономикалық одақты монетарлық одақ ретінде анықтауға болады, яғни, экономикалық саясат пен координацияланады – бірінші кезекте фискальды саясат және экономиканың басқа салаларының саясатымен қарым-қатынасы. Экономикалық одақ салықтық жүйемен және аударым төлемдерін реттеумен байланысты барлық ережелерді жинақтауды болжайды.

Экономикалық одақтың барлық елдерде ауылшаруашылық және өндірістік шарттар бірегейленеді, нақты экономика секторындағы координациялық саясатқа алып келеді. Өзара тәуелсіз мемлекеттер мен жетілдірілген интеграциялы елдердің арасында байланыс бар. Бір жағынан, өзара тәуелсіз мемлекеттер интеграциямен бірге қатар келеді. Бір мемлекеттің ішіндегі сұраныс пен екінші мемлекеттің ұсынысы арасындағы байланыс еркін сауда аймағындағы тек қана сауда арқылы құралады, бірақ жалпы нарықта- мемлекетаралық тауарлар мен қызметтер ағымы және өндіріс факторлары арқылы болады, нәтижесінде бұл үрдіс тәелділікті туғызады.\14\ Бір жағынан, Экономикалық және саяси өзара тәуелді қатысушы елдердің ашық өсуі, интеграциялық динамикамен қамтамасыз етіледі.

Технологиялардың қозғаушы күштері қазіргі технологиялық шешімдердің, «ноу-хау», жобалардың, ғылыми зерттеулердің көптеген дамыған елдердің экономикасына өзара тез ену арқылы логистикалық жүйелерді ғаламдастыруда көрінеді. Бірде-бір ел жаңа технологияларды пайдалану есебінен ұзақ мерзімді пайда ала алмайды, себебі олар басқа елдің игілігіне айналады.

Ғаламдық логистиканы жылжыту үшін, көптеген елдер, соның іщінде ЕО, АҚШ және Канада елдері, сауда, кеден, тасымалдау және қаржы кедергілерін жою кезінде жүргізетін қайтадан реттеу процедуралары маңызды орын алады. Бұл процедуралар ұлттық шекаралар арқылы капиталдың, тауарлардың, адамдардың, ақпараттардың айналымы мен қозғалысын жеңілдетеді. Алайда, қазіргі уақытта халықаралық логистиканың даму жолында барлық кедергілер жойылды деп айтуға болмайды. Түрлі себептермен, соның ішінде түрлі саяси жүйелермен және елдің әлеуметтік деңгейімен, түрлі өмірлік деңгеймен және т.б. пайда болған кедергілер бар. Осындай кедергілер, мысалы, ЕО және Шығыс Еуропа, ЕО және Ресей, ЕО және Қазақстан, АҚШ пен ЕО, АҚШ пен Мексика, ЕО және Орталық Азия, АҚШ пен Жапония және т.б. елдер арасында да бар. Бұдан басқа, ғаламдық логистикада халықаралық бәсекелестікті, трансұлтты корпорациялардың дистрибутивті торларына шектеулерді және т.б. ескеру қажет.\15\

**Ғаламдық логистикалық делдеалдар**. Ғаламдық логистиканың дамуы үшін «халықаралық арналық делдалдар» маңызды орын алады, оларға әдетте келесілер жатады:

* Халықаралық жөнелтішулер;
* Тасымалдыу компаниялары;
* Экспорт операцияларын басқару жөніндегі операциялар;
* Сыртқы сауда компаниялары және өкілеттіктер;
* Брокерлік және агенттік фирмалар;
* Экспорт-импорт операцияларындағы тауарларды ораумен айналысатын компаниядар;
* Порттпр және басқалар*. \16\*

Ғаламдық логистикалық жүйелердегі арналық арналық делдалдар арасындағы ерекше орын, жоғарыда аталғандай, халықаралық-логистикалық фирмаларға беріледі. Әдетте, олар ғаламдықарналар мен жүйелерді көптеген логистикалық функциялардыорындайды, олардың негізгілеріне мыналар жатады:

* Халықаралық тасымалдауға жүктерді квоталау;
* Көлік құралдарының жүк орындарын және жүк сыйымдылығын сақтау;
* Коммерциялық және кеден құжаттарын дайындау;
* Экспорттық лицензияларды алу;
* Жүк жіберу үшін экспорттық деклорацияны орындау;
* Сертификаттарды, мал дәрігерлік және басқа да куәліктерлі дайындау;
* Консулдық инвейстарды дайындау және алу;
* Тауарды тасымалдау құжаттарын дайындау,тиеу, түсіру, құжаттарды текмеру, өлшек, орау, және т.б. операциялар;
* Сақтандыру;
* Тасымалдау ақысы, клиенттермен есеп айырысу, кіріс құжаттарын қабылдау;
* Құжаттарды банкке беру немесе оларды берілген орынға жіберу;
* Портта, жүк терминалында қойма қызметтерін ұсыну;
* Интермодальды тасымалдауды жүргізу;
* Өз меншігіндегі көлік құралдарын, трейлерді, контейнерлерді ұсыну;
* Жүк жіберушілер үшін ақша жинау және қабылдау және т.б. операциялар.

Көптеген ірі халықаралық тасымалдау-жөнелту фирмалары, мысалы, «Shenker»,

«TNT EW»,«ASG AB»,«BTL»,«Federal-Express»,«Scans», ISO 9002 стандарттарымен куәландырылған, бұл олардың көрсететін логистикалық қызметтерінің жоғары әлемдік деңгейі туралы айтады.\17\

Ғаламдық логистикалық халықаралық делдал, мысалы, «TNT Group» корпорациясы болып табылады. Бқл компания бүкіл әлемде ірі халықаралық экспедиторлар және логистикалық фирмалардың бірі ретінде белгілі. Қазіргі уақытта компания голландиялық пошта және телекоммуникацияқ корпорациясына жатады және оның жылдық айналымы 6 млрд. АҚШ долларын құрайды. Ол үш компаниядан тұрады: TNT Express Worldwide, TNT Logistics және TNT Multi Country Logistics және ол өз клиенттеріне кең логистикалық қызметтер спекторын ұсынады.\18\ TNT Express Worldwide халықаралық көлік жөнелту қызметіне және тауарларды аймақтық нарықтарда тарату мәселесіне бағытталған. TNT Logistics ұлттық келісім шарт логистикасына мамандырылған, оған толық логистикалық тізбектегі- шикізаттан дайын өнімге дейін- тауар өндірушілердің менеджментін жетілдіру мәселелері жатады. TNT Multi Country Logistics өз өнімдерін бірнеше елдің территортясы арқылы өткізетін ғаламдық логистикалық тізбек құруды қалайтын компаниялар үшін арнайы экспертизалар жүргізеді.\19\ Ғаламдық логистикалық менеджмент бойынша TNT корпорациясының негізгі қызметтер тізіміне келесілер жаталы;

* Тауар өндірушілердің логистикалық тізбектерін басқару;
* Кең ассортиментті тауарларды сақтау, сұрыптау және жүк өңдеу үшін қойма кешендерін және терминалдарын ұсыну;
* Мамндырылған аймақтық бөлу бөлу орталықтарынан өнімді тарту жөніндегі қызметтер;
* Логистикалық экологиялық таза жобалар;
* Тауарларды қайтару және көлітерді жөндеу;
* Жұмыс күні басталғанға дейін өндірушілердің өндірістік қорларын тікелей толықтыру;
* Қосқалы бөлшектермен көп профильді жабдықтау және т,б,

TNT іскерлігінің шамамен 74 пайызы Еуропада шоғырланған. Логистикалық әріптестерді талап ететін қызметтер түрімен қамтамасыз ету үшін, компанияның Еуропада үш ең үлкен логистикалық торлары бар. \20\

ҚР Инвестиция және даму министрі Жеңіс Қасымбек министрліктің кеңейтілген алқа мәжілісінде Қытай-Еуропа-Қытай бағытындағы транзиттік контейнерлер тасымалы 2 есеге артып, 104,5 мың контейнерді құрағанын және (2015 жылы 47,3 мың) 2017 жылы барлық контейнерлер тасымалының көлемі 330 мың контейнерге дейін жететінін (оның ішінде Қытай-Еуропа-Қытай бағытындағы контейнерлер 230 мың болады) мәлімдеді. «Транзиттік авиажолаушылар саны 2016 жылы 250 мыңнан 478 мыңға дейін жетті. 2017 жылы олардың саны 600 мыңға жетеді деп жоспарлануда. Негізгі жолаушылар легін Азиядан Қазақстан арқылы Еуропаға және кері бағытта қатынайтындар құрайды», - деп атап өтті министр. Қазақстандық әуекомпаниялардың Еуропалық одақ елдеріне ұшуына қойылған шектеу алынды. Енді ЕХРО-2017 кезінде туристерге қызмет көрсету үшін Астана қаласына ұшатын әуе рейстердің санын арттыру мақсатында «ашық аспан» жобасын бастау көзделіп отыр. «Нұрлы жол» бағдарламасы бойынша республикалық маңызы бар 913 шақырым автокөлік жолдарындағы жөндеу жұмыстары аяқталды, сондай-ақ оның 767 шақырымы пайдалануға берілді. Жобаны жүзеге асыру үшін 75 мың адам жұмылдырылды», -деді министр өз баяндамасында.\21\ 2017 жылы бөлінген қаржы есебінен 7 өтпелі жобаның жұмысы жалғасып (Астана-Қарағанды, Орталық-Шығыс, Бейнеу-Ақтау, Орталық-Батыс, Қапшағай-Талдықорған, Астана-Петропавл және Орал-Каменка), жыл соңында соның 602 шақырымындағы жұмыстар аяқталады деп жоспарланып отыр. Сондай-ақ, жалпы ұзындығы 3,2 мың шақырымды құрайтын 12 жаңа жобаның құрылысы басталады. Оның ішінде жалпы ұзындығы 2,5 мың шақырымды құрайтын 9 жоба Халықаралық қаржы институтының (МФИ) есебінен жүзеге асырылатын болады. ҚР Инвестициялар және даму министрі Жеңіс Қасымбектің айтуынша, жалпы алғанда, биыл 4,4 мың шақырым жолға жұмыс жүргізіліп, 100 мың адам жұмылдырылмақ. Биыл жалпы ұзындығы 469 шақырымды құрайтын Алматы-Теміртау, Алматы-Қапшағай және Алматы-Қорғас автожолдарын ақылы қылып, төлем өндіріп алу жүйесін іске қосу жоспарда бар (2020 жылға қарай 6 мың шақырым жолды ақылы қылып, сол арқылы жыл сайын 30 млрд теңге көлемінде қаржы жиналады деп жоспарланып отыр)*.*\22\ Сонымен қатар, министр автожолдармен қатынаушыларға қызмет көрсету деңгейін арттыру үшін сапалы инфрақұрылымға үлкен мән берілетінін атап өтті. Ағымдағы жылы жолдардың бойында халықаралық талаптарға сай 50 қызмет көрсету нысанын салып, қазір жұмыс істеп тұрған 800 нысанды жаңғырту жоспарлануда.

Сурет 2. Қазақстандағы жүк тасымалдаудан табысы көрсетілген.

Ескерту – мәліметтер “Brif.kz” редакциясының сайтынан алынды.

<http://www.brif.kz/blog/?p=1947>

ҚР Инвестиция және даму министрі Жеңіс Қасымбек министрліктің кеңейтілген алқа мәжілісінде Қытай-Еуропа-Қытай бағытындағы транзиттік контейнерлер тасымалы 2 есеге артып, 104,5 мың контейнерді құрағанын және (2015 жылы 47,3 мың) 2017 жылы барлық контейнерлер тасымалының көлемі 330 мың контейнерге дейін жететінін (оның ішінде Қытай-Еуропа-Қытай бағытындағы контейнерлер 230 мың болады) мәлімдеді.

«Транзиттік авиажолаушылар саны 2016 жылы 250 мыңнан 478 мыңға дейін жетті. 2017 жылы олардың саны 600 мыңға жетеді деп жоспарлануда. Негізгі жолаушылар легін Азиядан Қазақстан арқылы Еуропаға және кері бағытта қатынайтындар құрайды», - деп атап өтті министр. Қазақстандық әуекомпаниялардың Еуропалық одақ елдеріне ұшуына қойылған шектеу алынды. Енді ЕХРО-2017 кезінде туристерге қызмет көрсету үшін Астана қаласына ұшатын әуерейстердің санын арттыру мақсатында «ашықаспан» жобасын бастау көзделіп отыр. «Нұрлыжол» бағдарламасы бойынша республикалық маңызы бар 913 шақырым автокөлік жолдарындағы жөндеу жұмыстары аяқталды, сондай-ақ оның 767 шақырымы пайдалануға берілді. Жобаны жүзеге асыру үшін 75 мың адам жұмылдырылды», -деді министр өз баяндамасында. 2017 жылы бөлінген қаржы есебінен 7 өтпелі жобаның жұмысы жалғасып (Астана-Қарағанды, Орталық-Шығыс, Бейнеу-Ақтау, Орталық-Батыс, Қапшағай-Талдықорған, Астана-Петропавл және Орал-Каменка), жыл соңында соның 602 шақырымындағы жұмыстар аяқталады деп жоспарланып отыр. Сондай-ақ, жалпы ұзындығы 3,2 мың шақырымды құрайтын 12 жаңа жобаның құрылысы басталады. Оның ішінде жалпы ұзындығы 2,5 мың шақырымды құрайтын 9 жоба Халықаралық қаржы институтының (МФИ) есебінен жүзеге асырылатын болады. ҚР Инвестициялар және даму министрі Жеңіс Қасымбектің айтуынша, жалпы алғанда, биыл 4,4 мың шақырым жолға жұмыс жүргізіліп, 100 мың адам жұмылдырылмақ. Биыл жалпы ұзындығы 469 шақырымды құрайтын Алматы-Теміртау, Алматы-Қапшағай және Алматы-Қорғас автожолдарын ақылы қылып, төлем өндіріп алу жүйесін іске қосу жоспарда бар (2020 жылға қарай 6 мың шақырым жолды ақылы қылып, сол арқылы жыл сайын 30 млрд. Теңге көлемінде қаржы жиналады деп жоспарланып отыр). Сонымен қатар, министр автожолдармен қатынаушыларға қызмет көрсету деңгейін арттыру үшін сапалы инфрақұрылымға үлкен мән берілетінін атап өтті.Ағымдағы жылы жолдардың бойында халықаралық талаптарға сай 50 қызмет көрсету нысанын салып, қазіржұмыс істеп тұрған 800 нысанды жаңғырту жоспарлануда.

Сурет 3. Қазақстандағы логистикалық компаниялар саны.

Ескерту – мәліметтер “Brif.kz” редакциясының сайтынан алынды.

<http://www.brif.kz/blog/?p=1947>

**Қорытынды**

Ұсынылған материалдан келесі қорытынды жасалуы мүмкін. Халықаралық сауда әлі де тез дамып келеді, өндірістен жылдамырақ. Бұл саудадағы барлық компоненттер логистиканың тиімділігіне, бүкіл әлемдегі материалдардың қозғалысына байланысты. Халықаралық сауда бірқатар факторлармен ынталандырылады. Жеке ұйымдар әртүрлі елдерде жұмыс істеу артықшылығын анық көреді. Халықаралық логистика бірқатар проблемаларға тап болуы мүмкін. Олардың көпшілігі халықаралық шекаралардың әртүрлі жағында болатын жағдайлардағы айырмашылықтармен байланысты. Бұл қиындықтардың кейбірін қарапайым әкімшілік мақұлдау арқылы жеңуге болады, ал басқалары ірі келісімшарттық бастамаларды, кеден одағын құру және тарату сияқты мемлекетаралық келісімдерді іске асыру нәтижесінде шешіледі.

Халықаралық логистика кез келген дерлік анықтау, айқын немесе жасырын нысанда, халықаралық логистикалық әлемнің түрлі жеткізу тізбектерін түрлі бөліктерін біріктіруге көмектеседі фактіні кіреді. «Маркетинг логистикасы» терминін ескере отырып, интеграцияланған логистикалық арнаның тұжырымдамасына маркетинг арнасының тұжырымдамасын әзірлеуге болады. Америка Маркетинг қауымдастығы маркетинг арна анықтау сәйкес әдістер мен тауарларды иелену құқығын аудару және тұтыну нүктесіне өндірістік тұрғыдан тауарларды өткізу, сондай-ақ барлық мекемелер мен маркетинг процесінде барлық маркетингтік қызметінің құрамы үшін қажетті іс-шаралар жиынтығы болып табылады. Маркетинг арнасы транзакцияны аяқтау және тауарларды сатушыдан сатып алушыға физикалық түрде ауыстыру үшін жеткіліксіз. Ол үшін тауарларды, шикізатты, жартылай фабрикаттарды, сондай-ақ қауіпті қалдықтарды өз көздерінен тұтынушыларға тасымалдаумен айналысатын физикалық үлестірім деп аталатын логистиканың бөлігі бар. Физикалық бөлу бөлімінің меңгерушісі сондай-ақ осы тауарлар мен материалдарды тасымалдауды бағалайды және бақылап отырады және сол сияқты оларды сақтаудың ең тиімді әдісін анықтайды, бұл әдетте кейбір сақтау түріне әкеледі. Дегенмен, халықаралық логистикада тауарлар ағымы ғана емес. Сатып алушыдан сатушыға төлем туралы хабарланған; сондай-ақ екі жақты «қағаз жұмысы» ағымы бар немесе құжат айналымы (құжаттар қағаз түрінде болуы мүмкін, сондай-ақ барған сайын электронды түрде) болады. Әртүрлі ағындардың осы жүйесін түсіндіру үшін халықаралық логистикаға интеграцияланған арналардың тұжырымдамасын қолдануға болады. Халықаралық логистика бойынша оқулықтардың бірі тауарларды өткізу, сондай-ақ тапсырыстар, төлемдер мен құжаттар - күрделі халықаралық логистикалық арнаны бөліседі, олар сатылым немесе төлемдер сатып алушыға сатылатын пунктке байланысты, және тауарларды тасымалдау алдында құжаттаманы толтыру керек:

* Төлемдерді қабылдау, сату және алуды басқаратын операциялардың арнасы;
* Тауарларды физикалық түрде тасымалдайтын арна;
* Құжаттама / байланыс арнасы.

Халықаралық логистикадағы қаржылық кедергілер халықаралық деңгейде: валюталық ауытқулар, кедендік ережелер мен процедуралар, мемлекеттердің экономикалық саясатының ерекшелігі туралы ескеру қажет; басқа факторлар. Институционалдық инфрақұрылыммен байланысты кедергілер банктердің, сақтандыру компанияларының, заң кеңесшілерінің, жергілікті көлік компанияларының және басқа да мекемелердің жұмысын, қолдауды, нақты жұмыс жасауды, логистикалық жүйелерді және делдалдарды орындаудағы айырмашылықтармен байланысты. Әлемдік нарықты меңгергенде, осы жолмен ықпал ететін және кедергі келтіретін барлық факторларды мұқият салыстырып көру керек. Халықаралық сауданы кеңейту әлемдік нарықтағы білімді логистикаға және жаһандық санаттағы ойлау қабілетін талап етеді. Халықаралық логистикаға бар проблемаларды алдын-ала бағалау, қалыпты жағдайлар туындаған жағдайда мүмкін болатын проблемаларды шешудің балама шешімдері қажет. Ішкі және халықаралық нарықтарда логистика бірдей қағидаттарға бағынады, бірақ халықаралық қызметтің шарттары күрделірек және жоғары шығындармен байланысты.

**Қолданылған әдебиеттер тізімі:**

1. <http://studbooks.net/68046/logistika/mezhdunarodnaya_logistika>
2. <http://24.kz/kz/zha-aly-tar/ekonomika/item/164569-aza-stan>
3. *Степанов В.И.* Логстика.- Учебник. – ТК Велби, 2006. 124 б.
4. *Кузьбожев Э.Н., Тиньков С.А*. Логстика. – Учебное пособие. – М.: Статистика, 2006. 344 б.
5. *Сергеев В.И.* Логистика в бизнесе. – М.: ИНФРА-М, 2001.14 б.
6. *О.Сабден, Ж.С. Раимбеков.* Учебник. – Логстика ( Экономика и управление) – Алматы: ИЭ КН МОН РК, 2009- 911 б.
7. *Аникин Б.А., Тяпухин А.П.* Коммерческая логистика. – Учебное пособие.- М.: ИНФРА-М, 2005. 85 б.
8. *А.Н.Тулембаева, А.Т. Бейжанова*, - Логистика. Алматы, 2011. 31 б.
9. Кизим А.А., Сергеев В.И., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. – С-Пб.: Бизнес-пресса, 2008, 98 б.
10. Тулембаева А.Н. Логистика: Учебник. – 3-е изд., испр. доп. – Алматы: Триумф, 2008. 360 б.
11. *Б.И.Герасимов, В.В.Жариков, В.Д.Жариков*, - Основы логистики., . 2012. 157 б.
12. *В.Старченко*,- Логистика. 2015, 46 б.
13. *А.М.Гаджинский*. Логистика ,- 2009, 236 б.
14. *К.А.Чакаев*, - Саланы логистикалық басқару. – 2017, 58 б.
15. *Степанов В.И.* Логистика в товароведении.-М., 2012, 46 б.
16. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов: учебник. Под редакции *Л.Б.Миротина*. –М.: Экзамен, 2008. – 445 б.
17. *Лукинский В.С*. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели. –М.: Финансы и статистика, 2000. -280 б.
18. *Бородецкий Г.Л.* Системный анализ в логистике –М.: 2012. 344 б.
19. *Бажин И.И* Логистика. –Харьков.Консум. 2004. 67 б.
20. *Бажин И.И* Логистический менеджмент: Компакт-учебник - Харьков.Консум. 2005. 83б.
21. Инкотермс. Международные правила толклвания торговых терминов. –М.: 2000. 143 б.
22. *Сухова Л.Ф.* Транспортное обслуживание международных экономическиз связей.- Алматы: Казак университеті, 2000.62 б.
23. *Сергеев В.И.* Логистика в бизнесе. – М.: ИНФРА-М, 2001.56 б.
24. *Бородецкий Г.Л.* Системный анализ в логистике –М.: 2012. 68 б.
25. *Кузьбожев Э.Н., Тиньков С.А*. Логстика. – Учебное пособие. – М.: Статистика, 2006. 60 б.
26. Ларионов В.Г. Логистика: функциональные и стратегические особенности / В.Г. Ларионов, О.Н. Мельников. – М.: Библио-Глобус, 2013. 158 б.
27. Воронов В.И., Международные товаропроводящие сети / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Маркетинг. – 2013. – №6 (133). – 25-36 б.

Құрастырған: Сатынбекова М., Саятбек С.