

Н.А. Умбеталиев¹, К.Р. Жаксыбаев²

¹Шымкентский университет. Институт экономики, Казахстан;

²Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова, Казахстан
(E-mail: rsaliev_beibut@mail.ru, Kuat2009@mail.ru)

Организация и функционирование логистических систем зарубежных стран

Рассмотрена логистическая система зарубежных стран как сложная система из интегрированных элементов. В современных условиях логистика является направлением транспортного обслуживания в сфере производства, распределения и потребления продукции. Выделены региональные логистические системы США, Японии, стран Западной Европы, развивающиеся в важных направлениях, адаптация которых позволит Казахстану иметь развитую логистическую систему для участия страны на мировых товарных рынках. Рассмотрена транспортная логистическая система США по доставке зерна на внутренние и внешние рынки, в которой транспортировка зерна осуществляется средствами по сети автомобильных, железных дорог, речных каналов, портов. Инфраструктура позволяет компаниям и корпорациям значительно снизить издержки в логистических звеньях. Выделена система международных транспортных путей России, формирующаяся на основе евроазиатского коридора магистрали «Транссиб», разветвленная система морских портов, железнодорожные и автодорожные сети, судоходные пути, международные аэропорты, которые позволили выделить отраслевой базис, давший возможность РФ осуществить транзитные перевозки с обеспечением конкурентоспособности логистических систем. Процесс формирования крупных логистических холдингов в РФ интенсивно продолжается расширением спектра транспортных услуг и объемов операций, и главным фактором роста рынка логистических услуг перевозки зерна является выход крупных логистических провайдеров в регионы и реализация крупных сетевых проектов на рынке складских услуг.

Ключевые слова: логистика, система, транспортное обслуживание, рынок, каналы, перевозки, услуги, потоки, развитие, схемы, хранение, транспорт, магистраль, пути.

В настоящее время в мире на основе развитых национальных систем логистики сформирован глобальный рынок логистических услуг, прошедший в своем развитии ряд этапов: от формирования рынков отдельных услуг до уровня предоставления многофункциональными логистическими посредниками широкого спектра технологически сложных услуг, таких как комплексные услуги 3PL-операторов и пр.

Глобальный опыт ведения хозяйств доказал высокую прибыльность логистических направлений экономической деятельности. В настоящее время годовой объем выручки мирового рынка транспортной логистики оценивается экспертами в 2,7 трлн долларов США, что составляет около 1 % мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики достигает 13-14 % внутреннего валового продукта [1].

Транспортная логистическая система США, ориентированная, в частности, на доставку зерна на внутренние и внешние рынки, представляет собой сложную систему взаимосвязанных интегрированных элементов. Транспортировка зерна осуществляется различными средствами по разветвленной сети автомобильных и железных дорог, речных каналов, портов и т.п. Высокоразвитая транспортная инфраструктура, являющаяся важным фактором эффективного развития внутреннего рынка, позволяет компаниям и продовольственным корпорациям существенно снижать издержки (в т.ч. операционные) в логистических звеньях.

В системе логистики США выделяют 4 вида перевозок: воздушные, железнодорожные, морские, автотранспортные. В 2013 г. структура объемов экспортируемой страной пшеницы распределялась по следующим направлениям: Северо-Запад Тихого Океана — 36 % экспортируемого объема; зона Мексиканского залива (штат Техас) — 27 %; Мексиканский залив, штат Миссисипи — 29 %. Необходимо отметить, что объем грузоперевозок в США составляет 8,5 % внутреннего валового продукта страны (для сравнения: в Ирландии — 14,2 % ВВП, в Сингапуре — 13,9 %, Гонконге — 13,7 %, в Германии — 13,0 %). В Казахстане объем логистических услуг составляет 8 % внутреннего валового продукта. Статистические данные зарубежных стран доказывают, что развитый рынок логистики является одним из важнейших источников формирования национального дохода [2].

Логистическая (транспортная) система представляет собой систему взаимоотношений между участниками процесса использования соответствующих каналов обеспечения движения материаль-

ных потоков. Составной частью данной системы являются цепи поставок (логистические цепочки), действующие внутри логистических систем в границах регионов, стран, континентов. Система логистических связей охватывает все аспекты деятельности по организации и обеспечению движения объектов, начиная от сырья и материалов в подсистемах материально-технического обеспечения производств до подсистем конечных этапов производств (сбыт готовой продукции потребителю и т.п.).

Логистика является ведущим направлением развития и совершенствования транспортного обслуживания в сфере производства, распределения и потребления продукции. В мировой практике хозяйствования накоплен большой опыт разработки и внедрения (на базах различных программ и проектов, а также на различных уровнях внедрения — город, территория, регион, страна) эффективных макроэкономических транспортно-логистических систем. С логистическими системами управления товароматериальными, финансовыми и информационными потоками связано 25-30 % валового национального продукта ведущих зарубежных стран, таких как США, Япония, Великобритания, Франция и Германия.

Одной из стран Европы, характеризующейся высоким уровнем развития транспортно-логистических систем, является Германия, транспортный комплекс которой, условно подразделяемый на узловую и терминальную, позволяет стране выступать в качестве крупнейшего центра распределения грузопотоков. В частности, географическое расположение узла Фридевальд дает возможности объединять внешние и внутренние транспортные потоки страны в единую управляемую систему, что способствует росту эффективности логистических услуг и сфер логистической деятельности.

Развитие транспортно-логистической системы Германии определяется следующими миссиями: экономическое развитие транспортно-логистической системы должно содействовать росту благосостояния граждан и конкурентоспособности страны в целом; развитие транспортно-логистической системы ориентировано на требования экологической безопасности; развитие транспортно-логистической системы должно приобретать социальную значимость за счет повышения мобильности граждан, ликвидации безработицы, обеспечения безопасности и достойных условий жизни и труда населения.

Не менее важен и опыт Нидерландов, где логистика, являясь одной из высокоразвитых сфер деятельности, относится к лучшим в Европе. Вследствие расположения страны на побережье Северного моря, наличия оборудованных портов Нидерланды являются транспортным «окном» в Европу. Количество компаний, оказывающих различные логистические услуги, в Нидерландах одно из самых высоких в мире и превышает в настоящий момент 12000.

Доля стран-участников логистических систем в Европе распределяется в следующем соотношении: до 40 % объемов всех перевозок обслуживает Германия; 20 % — Бельгия; 11 % приходится на Францию, 2 % — на Италию и т.д. Большинство компаний предоставляют широкий диапазон логистических услуг, в том числе мультимодальных (с задействованием различных видов транспорта, предоставлением услуг хранения, комплектования, подработки, расфасовки, переупаковки, таможенного оформления и т.д.). Процессы обработки грузов осуществляются с минимальным участием персонала, за счет полной автоматизации и механизации технологических процессов. Следует отметить, что, как и любые транснациональные компании, логистические международные компании имеют широко разветвленную сеть, объединяющую различные регионы мира.

Одними из важнейших структур транспортной логистики Нидерландов являются морской порт и железнодорожный терминал в Роттердаме, грузовой терминал аэропорта «Схипхол». Сфера логистики в Нидерландах курируется Министерством транспорта и водного хозяйства с участием национальной ассоциация транспорта и логистики «TLN». В стране создан институт перспективной логистики «DIALOG».

История мировой экономики доказывает, что стремительный экономический рост ряда развивающихся стран достигался на основе наличия развитых логистических систем. Ярким примером может служить индустриально-инновационное развитие Сингапура, впечатляющие экономические результаты которого были достигнуты в относительно короткое время. Выгодное географическое положение Сингапура усилила эффективная логистика. Создание эффективной таможни за счет осуществления принципа одного окна, внедрение процессов электронного декларирования товаров позволили увеличить конкурентоспособность данной сферы деятельности и вывести страну на уровень мирового торгового узла, с существенным сокращением сроков прохождения таможенных процедур, времени простоев и т.п.

Логистический подход к работе транспорта оправдал усилия по формированию систем управления, окупил затраты на их внедрение в большинстве стран за счет оптимизации как количественных (повышение пропускной способности магистральных узлов), так и качественных (рост уровня жизни населения и т. п.) показателей [3].

Мегарегиональные логистические системы США, Японии, стран Западной Европы в настоящее время развиваются в следующих направлениях:

- создание крупных региональных оптовых торговых посредников и логистических центров физического распределения продукции;
- формирование складов общего пользования (складов межотраслевого назначения) на территории регионов;
- создание посреднических логистических компаний, способных осуществлять логистические функции на основе контрактного взаимодействия с промышленными фирмами регионов;
- расширение функций логистических посредников (подчинение контролю возможно больших звеньев логистической цепи производителей продукции; оптимизация физического распределения объектов; планирование, финансовое и информационное обеспечение товародвижения и т.п.).

Уникальное географическое и экономическое положение большинства сопредельных стран, граничащих с РФ, обуславливает её значительный логистический потенциал, реализуемый в настоящее время в недостаточном объеме. Россия в настоящее время перераспределяет не менее 220 млн тонн перевозимых грузов. К 2020 г. ожидается увеличение объемов перевозимых грузов по территории РФ до 400 млн тонн, 290 млн тонн из которых будет приходиться на транзит из государств ЕАЭС. По данным исследований Евразийского банка развития, до 50 % возможного объема грузопотоков в настоящее время обслуживают страны ЕАЭС, при этом 1 % от общего объема грузоперевозок между Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона приходится на международные транспортные пути Сообщества.

Система международных транспортных путей России формируется на основе евроазиатского коридора направления «Север — Юг», магистрали «Транссиб» и Северного морского пути с учетом коридоров регионального значения (паневропейские транспортные коридоры № 1 и 9) и коридоров, объединяющих северо-восточные провинции Китая, а также Приморский край с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Разветвленная система морских портов в Балтийском, Азовско-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, железнодорожные и автодорожные сети, судоходные пути, комплекс международных аэропортов создают в настоящее время отраслевой базис, на основе которого РФ способна осуществлять эффективные транзитные перевозки и обеспечивать высокую конкурентоспособность логистических систем.

В настоящее время емкость рынка транспортно-складской и управленческой логистики России составляет не менее 48 млрд долларов США, что значительно превышает показатели предыдущих лет. Продолжается процесс формирования крупных логистических холдингов со значительным расширением спектра транспортных услуг и объемов осуществляемых операций. Важнейшим фактором роста рынка логистических услуг перевозки зерна, по мнению специалистов, является выход ведущих логистических провайдеров в российские регионы, наращивание логистическими компаниями собственных активов и инициирование крупных сетевых проектов на рынках складских услуг.

Вместе с тем Россия остро нуждается в модернизации транспортной инфраструктуры (в первую очередь портовой, входящей в систему международных транспортных коридоров), которая позволила бы обеспечить беспрепятственное движение грузопотоков [4].

Представляет интерес и опыт Республики Беларусь в формировании транзитного потенциала стран, характеризующихся благоприятными геоэкономическими условиями и возможностями реализации имеющихся преимуществ для развития логистических сфер деятельности (диапазон преимуществ, по нашему мнению, может варьироваться от «естественных», или преимуществ нижнего уровня, к числу которых, в первую очередь, относятся географические положения, до преимуществ высшего уровня, таких как уровень управления трудовыми и интеллектуальными ресурсами в исследуемом регионе).

Логистическая значимость Республики Беларусь обусловлена её территориальным расположением в зоне 2-го и 9-го международных транспортных коридоров, охватывающих звенья: *Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород; Хельсинки — Санкт-Петербург — Киев — Кишинев — Бухарест — Дмитровград — Александрополис.*

Большая часть транзитных перевозок осуществляется в направлениях: Германия — Россия — Германия, а также Польша — Россия — Польша. Ежегодно через территорию Беларуси перемещается 170 млн тн транзитных грузов, а объем внешнеторговых операций в Республике Беларусь только в 2010 г. составлял 60 млрд долларов США, что сопоставимо с объемом ВВП страны. *Железнодорожный транспорт* и сети страны являются значимыми элементами логистических транспортных систем, обслуживающих экспортное направление поставок. Концентрация регионов республики в зонах пересечения транспортных магистралей позволит Беларуси стать в перспективе крупным центром международного перемещения грузов, в частности зерна пшеницы.

К факторам, способствующим расширению сети международных транспортных услуг на территории Республики Беларусь, относятся:

- планирование, организация и осуществление рациональной и недорогой доставки грузов от мест их производства до мест потребления;
- контроль над всеми транспортными операциями, возникающими в пути следования грузов, с использованием современных средств телекоммуникации, информатики;
- информационное обеспечение грузовладельцев.

На основании обобщения результатов действий по созданию и совершенствованию функционирования глобальных и региональных транспортных систем можно сделать следующие выводы:

- при формировании транспортно-логистических центров необходимо использовать концепции их размещения с учетом опыта зарубежных стран-лидеров в сфере логистики;
- для решения задач развития морского торгового флота в Республике Казахстан (порт Актау) необходимо использовать опыт создания внутренних портовых терминалов для оптимальной организации взаимодействия различных видов транспорта;
- расширение диапазона логистического обслуживания, совершенствование систем экономических расчетов позволят сформировать комплекс качественных законченных транспортных услуг, предоставляемых пользователям магистральных сетей в рамках системы транспортной логистики.

Осознание взаимной зависимости является главной побудительной силой укрепления сплоченности в логистической системе. Взаимозависимость субъектов логистической деятельности способствует поиску компромиссов на этапах переговоров об условиях сделок, налаживанию информационного обмена, совместному планированию. Каждая компания, функционирующая в границах логистических систем, выполняет собственную роль, специализируясь на определенной деятельности или функции, которая формирует её ключевую компетенцию. Каждая подобная функция становится интегрированной частью системы. Оптимизация взаимных действий элементов системы осуществляется наиболее влиятельным субъектом логистического производства, выступающим в качестве функционального лидера. Лидер в логистической системе сводит функции и индивидуальные соглашения между отдельными участниками в единую организационную структуру. Как правило, лидером является наиболее крупная, экономически мощная компания, при этом не существует общих требований, предъявляемых к подобному предприятию. Часто в практической деятельности роль лидера занимает компания, положившая начало сотрудничеству.

В середине 90-х годов в США консалтинговой компанией Andersen Consulting было проведено исследование с целью выявления факторов, определяющих успех построения и эксплуатации логистических систем, и препятствий, возникающих на пути их формирования. Как и предсказывалось ранее, к числу факторов, способствующих росту конкурентоспособности данных систем, были отнесены: возможности расширения кооперации, установления прочных союзов и хозяйственных связей в рамках систем — тенденция, возникшая в конце прошлого века, все более укрепляется в настоящее время, затрагивая, в том числе, и отечественный рынок.

Важным явлением в современной мировой экономике стало формирование международных (глобальных) логистических систем. К международным логистическим системам относят межгосударственные системы, формируемые на уровне нескольких стран или континентов. Данные системы относятся к макрологистическим. В большинстве случаев в основе создания предприятий международных логистических систем закладываются те же принципы, которые используются при формировании элементов систем на национальных уровнях.

При построении международной логистической системы решаются задачи:

- гармонизации технических и технологических систем в сфере перевозок;
- создания свободного рынка логистических услуг;
- разработки юридических норм, правил и процедур;

- размещения складских и терминальных мощностей;
- оптимизации дистрибьюторских сетей и пр.

К международным логистическим системам относят системы, сформированные транснациональными корпорациями или финансово-промышленными группами. Исследование статистических данных показывает, что более 50 % торгового оборота между развитыми странами осуществляется в границах одних и тех же подразделений транснациональных компаний [5].

Международные логистические системы используют средства мировых инфраструктур, которые можно классифицировать как:

- инфраструктуры, являющиеся международными по своему назначению. В основном это сооружения, выступающие в качестве связующих звеньев между национальными дорожными системами (дороги, туннели, мосты и пр.);

- объекты инфраструктуры, пересекающие территории двух и более стран, а также любая транспортная инфраструктура, используемая для местных и международных перевозок. Финансирование сооружений подобных инфраструктур осуществляется на основе специально разработанных проектов;

- объекты международной инфраструктуры, расположенные на территории одного государства и обеспечивающие значительный объем международных перевозок. В частности, любой аэропорт, используемый в качестве промежуточного пункта, в условиях дальних перелетов является объектом инфраструктуры, представляющим интерес на международном уровне. Строительство подобных объектов, как правило, осуществляется на основе международных проектов.

Некоторые объекты инфраструктуры могут считаться международными не только по своей функциональной роли, но и в связи с придаваемым им политическим значением, даже если объекты служат для обеспечения лишь незначительной части международных перевозок. К этой категории можно отнести внутренние автомагистрали (Панамериканская, Трансевропейская, Транссахарская и т.д.).

Как показывает опыт, логистические системы легче и проще сформировать в странах с развитой экономикой, благодаря широко развитой инфраструктуре, надежной правовой базе, информационным технологиям и пр. Чем более развита экономика страны, тем больший вклад в ее развитие могут принести логистические системы. Аргументом здесь служит тот факт, что чем меньше издержки логистики, тем дешевле доставка продукции, проще осваиваются новые рынки, активизируется конкуренция и т.д.

Глобализация мировой экономики выдвигает новые требования к формированию мировых стандартов функционирования логистических систем, соответствующих кругу решаемых проблем, в перечень которых входят: организационное обеспечение, стандарты обслуживания и функционирования логистических систем для достижения необходимого уровня следующих показателей:

- надежности — как способности логистической системы обеспечить движение материального потока, исходя из показателей соблюдения сроков доставки, обеспечения сохранности и приемлемости цены;

- функциональности — как возможности обеспечения бесперебойной работы при заданных условиях или наличествующих факторах;

- доступности — как способности обеспечить потребности клиентов в материальных ресурсах, одинаково доступных для всех.

Все три базовых показателя являются неотъемлемой частью единого целого и, функционируя совместно, способны удовлетворить запросы логистического сервиса на мировой уровне.

На реализацию функционирования логистической системы с точки зрения обеспечения базовых показателей влияют различные факторы, условно подразделяемые на социально-политические, экономические (в том числе действующие на глобальном мировом уровне), юридические.

Основными инструментами построения логистических систем являются различные методы, в частности: экономико-математические, управленческие, психологические, организационные. В рамках оптимально организованной и функционирующей логистической системы строятся конкретные логистические цепи поставок, которые могут носить кратковременный (разовая поставка) и долговременный характер; осуществляться на основании прямых связей; носить эшелонированный или гибкий характер.

Немаловажную роль в установлении высоких качественных характеристик логистического сервиса играет и конкурентная борьба, характерная для большинства сфер мировой экономики, в том

числе и для логистики. Многие крупные провайдеры логистики пришли в Казахстан и РФ. Выход данных провайдеров на российские рынки, а также активизация включения Казахстана в систему функционирования международных логистических систем являются знаковыми проявлениями глобализации мировой торговли и вовлечения стран в мировой рынок.

Для разработки и эксплуатации логистических систем на международном уровне, в первую очередь, необходимо установить уровень ожиданий заказчика от логистического сервиса, определить критерии оценки эффективности.

Далее определяются ключевые показатели функционирования и возможности их качественного обеспечения. Наиболее критичными в данном контексте являются показатели скорости, сохранности и полноты обеспечения доставки товара, что, безусловно, необходимо для поддержания необходимого запаса продукции и обеспечения функциональных циклов в рамках каналов распределения, обслуживаемых данными логистической системы. Для обеспечения мирового качества логистического обслуживания также требуется, чтобы логистическая система обладала максимальной гибкостью. Под гибкостью мы понимаем возможность исполнения пожеланий клиента.

Определить четкий круг базовых элементов стандартов логистического обслуживания достаточно сложно, особенно если речь идет о международной торговле. К основным очевидным базовым элементам обслуживания тут следует добавить специфику страны или региона, делать поправки на традиции, обычаи, правовые и социальные особенности и т.д.

Фактически для каждой страны или региона необходимо установить конкретные параметры, сформулировать базовые стандарты обслуживания в показателях доступности, функциональности и надежности.

Следует отметить, что на мировом уровне стандарты базового уровня логистического обслуживания установлены и обеспечиваются для всех потребителей логистической системы. В условиях глобализации мировой экономики и обострения конкурентной борьбы обеспечение эффективной работы логистической системы является необходимым условием, и провайдеры логистики никак не вправе нарушать базовые стандарты, распространяя их только, например, на узкий круг клиентуры.

В то время как базовый стандарт обеспечения логистического сервиса устанавливается и должен быть обеспечен для всех потребителей, в мире, в некоторых его частях (в основном речь идет о странах с нарождающейся рыночной экономикой), имеет место занижение стандартов приемлемого сервиса [6]. В некоторых странах во многих отраслях под воздействием самых разных факторов снижился уровень логистического обслуживания, который в целом и в общем расценивается как удовлетворительный и приемлемый. Так что большинству компаний данной отрасли, чтобы находиться на общем конкурентоспособном уровне, достаточно отвечать минимальным ожиданиям в отношении функционирования логистической системы. Подобное в полной мере относится и к России. Многие российские предприятия довольны результатами работы провайдеров логистики в случае, если их устраивает ценовой диапазон предоставления логистических услуг, а товары доставляются, в общем-то, в надлежащем виде [6].

Поскольку казахстанская экономика продолжает активно интегрироваться в общемировую систему международных экономических отношений, проблемы установления базового стандартного уровня качества функционирования логистических систем актуальны и для неё, тем более что продолжается процесс внедрения на российский рынок логистических услуг известных провайдеров логистики, для которых соблюдение своеобразного «кодекса чести» обслуживания клиентуры является краеугольным камнем корпоративной стратегии.

Следует подчеркнуть, что несмотря на то, что в настоящих условиях глобализации мировой экономики базовые стандарты функционирования логистических систем находятся на достаточно высоком уровне, проблема их дальнейшего совершенствования стоит практически во всех странах. Особый вклад в повышение требований и ожиданий клиентуры к базовым стандартам вносит научно-технический прогресс и множественность внедряемых инноваций, особенно это касается информационных технологий. Это, в свою очередь, ведет к изменениям, которые происходят в организационной системе осуществления логистических операций. Анализ показал, что можно отметить три основные тенденции в формировании логистических цепей, как на национальном, так и на международном уровнях [7].

Одна из них такова, что при организации и осуществлении логистических операций основной упор делается на совершенствование процесса управления материальными потоками в логистических

системах. Так, в западных источниках появился подход, который получил название «неизбыточная логистика» — lean logistics. В некоторых работах термин «lean logistics» переводится как «тощая логистика». Смысл данного подхода в том, что:

- используются короткие циклы планирования;
- сокращается время пополнения запасов;
- товарные запасы располагаются ближе к потребителям, тем самым появляется возможность быстрой их реализации;
- создаются специальные центры дистрибуции;
- сокращаются размеры партий производимых и, соответственно, поставляемых товаров;
- создаются запасы только самой ходовой продукции, запасы комплектующих и сборочных узлов. Эта тенденция называется также «операционным подходом», направленным на совершенствование отдельных операций в логистических системах, из которых как бы устраняется весь «мусор». Все последовательно задействованные операции как бы просвечиваются и устраняются все погрешности и недостатки.

Другой подход заключается в том, что логистика должна быть гибкой и способной к быстрому реагированию на запросы потребителей. Логистика должна быть ориентирована на индивидуальное обслуживание клиентуры и быстро реагировать на внешние изменения ее потребностей. Этот подход можно назвать «гибким» и суть его в гибком и быстром удовлетворении клиентуры.

Третий подход концентрирует внимание на интеграции и синхронизации работы в рамках действующих на национальном или международном уровне логистических систем. Этот подход можно назвать интегрированным. Он предполагает тесную координацию всех участников логистических систем с целью достижения его максимальной эффективности. Компании-участницы данного процесса не могут быть конкурентами внутри цепи, а конкурируют только с участниками других цепей.

Таким образом, стандарты базового логистического обслуживания сложились благодаря глобализации мировой экономики, выходу на международные рынки крупнейших провайдеров логистики, способных обеспечить обслуживание пользователей доступным, надежным и функциональным сервисом, построивших логистические системы, охватывающие большое количество направлений и маршрутов международной торговли.

Список литературы

- 1 Темирбеков Ж. Транспортно-логистические системы управления грузовыми потоками / Ж. Темирбеков, У.Р. Давлятов, А.Ш. Алымкулов, У.Э. Курманов // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2017. — № 7-2. — С. 318–321.
- 2 Сарбаев С.Ш. Развитие международных мультимодальных перевозок с использованием транзитного потенциала РК / С.Ш. Сарбаев, Н.Д. Адилова // Вестн. КазАТК. — Алматы, 2016. — № 3(98). — С. 123–130.
- 3 Балгабеков Т.К., Малыбаев С.К., Фролова С.О. Проблемы промышленного транспорта Казахстана / Т.К. Балгабеков, С.К. Малыбаев, С.О. Фролова // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2015. — № 6-3. — С. 392–394.
- 4 Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана: учеб. пос.: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Менеджмент» - 080200 / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. — М.: ГУУ, 2013. — 173 с.
- 5 Олимова Т. О. Специфика логистической деятельности в агропромышленном комплексе (на примере экспорта зерна) / Т.О. Олимова // Молодой ученый. — 2017. — № 3. — С. 380–385.
- 6 Мумладзе Р.Г. Основы логистики в АПК: учебник / Р.Г. Мумладзе, А.А. Гайдаенко, О.В. Гайдаенко. — М.: РУСАЙНС, 2016. — С. 328.
- 7 Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. — 2014. — № 11(96). — С. 56–59.

Н.А. Умбеталиев, К.Р. Жаксыбаев

Шет елдердің логистикалық жүйелерінің қызметі және оны ұйымдастыру

Шет елдердің логистикалық жүйесі интеграцияланған элементтердің күрделі жүйесі ретінде қарастырылған. Қазіргі жағдайда логистика көліктік қызмет көрсетуді өндіру, бөлу және тұтыну саласының бағыты болып табылады. Маңызды бағыттарда дамитын елдердің әлемдік тауар нарығына

қатысу үшін дамыған логистикалық жүйесі бар Қазақстанға бейімделуге мүмкіндік беретін АҚШ, Жапония, Батыс Еуропа елдерінің аймақтық логистикалық жүйелері көрсетілген. Шет елдердің логистикалық жүйесі интеграцияланған элементтердің күрделі жүйесі ретінде қарастырылған. Қазіргі жағдайда логистика көліктік қызмет көрсету өндіру, бөлу және тұтыну саласының бағыттар болып табылады. Маңызды бағыттарда дамитын елдердің әлемдік тауар нарығына қатысу үшін дамыған логистикалық жүйесі бар Қазақстанға бейімделуге мүмкіндік беретін АҚШ, Жапония, Батыс Еуропа елдерінің аймақтық логистикалық жүйелері көрсетілген. Америка Құрама Штаттарының астықты автомобиль жолдары, темір жолдар, өзен арналары, порттар арқылы тасымалдауының және астықты ішкі, сыртқы нарықтарға жеткізуінің көліктік-логистикалық жүйесі зерттелді. Бұл инфрақұрылымның компанияларға және корпорацияларға логистикалық байланыстағы шығындарды елеулі түрде азайтуға мүмкіндік беретіні анықталды. Ресей Федерациясына логистикалық жүйелердің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін транзиттік тасымалдарды жүзеге асыратын Транссібірлік магистраль желісінің еуразиялық дәлізі теңіз порттарының, теміржол және автомобиль желілерінің, кеме қатынасы бағыттарының, халықаралық әуежайлардың жүйеленген жүйесі негізінде қалыптасқан Ресейдің халықаралық көлік маршруттарының жүйесі белгіленді. Ресейде ірі логистикалық холдингтер құру процесі көлік қызметтерінің ауқымын кеңейту және астық тасымалдау бойынша логистикалық қызметтер нарығының өсуінің негізгі факторы болып табылады, бұл ірі логистикалық провайдерлердің өңірлерге қолжетімділігінің және қойма қызметтері нарығында кең ауқымды желілік жобаларды іске асыру мүмкіндігі болып табылады.

Кілт сөздер: логистика, жүйе, көлік қызметі, нарық, арналар, тасымалдау, қызметтер, ағымдар, даму, схемалар, сақтау, тасымалдау, магистральдар, жолдар.

N.A. Umbetaliev, K.R. Zhaksybaev

Organization and functioning of logistics system of foreign countries

The logistical system of foreign countries is considered as a complex system of integrated elements. In modern conditions, logistics is the direction of transport services in the production, distribution and consumption of products. Highlighted regional logistics systems of the USA, Japan, and Western European countries are developing in important directions, the adaptation of which will allow to Kazakhstan to have a developed logistic system for the country's participation in world commodity markets. The US transport logistics system for the delivery of grain to the domestic and foreign markets is considered. In this system, grain is transported through networks of roads, railways, river channels, ports. It is determined that the infrastructure allows companies and corporations to significantly reduce costs in logistics. The system of international transport routes of Russia, formed on the basis of the Eurasian corridor of the «Transsib» highway, a ramified system of sea-ports, railways and road networks, navigable routes, international airports, has been singled out. This all made it possible to single out an industry basis that allowed the Russian Federation to carry out transit transportations ensuring the competitiveness of logistics systems. The process of formation of large logistics holdings in the Russian Federation is intensively continuing with the expansion of the range of transportation services and the volume of operations. And the main factor in the growth of the market of logistic services for grain transportation is the access of large logistics providers to the regions and the implementation of large-scale network projects in the warehouse services market.

Keywords: logistics, system, transport services, market, channels, transportation, services, flows, development, schemes, storage, transport, highway.

References

- 1 Temirbekov, Zh., Davliatov, U.R., Alymkulov, A.Sh., & Kurmanov, U.Je. (2017). Transportno-lohisticheskie sistemy upravleniia hruzovymi potokami [Transport and logistics systems for managing cargo flows]. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamentalnykh issledovaniy – International Journal of Applied and Fundamental Research*, 7-2, 318–321 [in Russian].
- 2 Sarbaev, S.Sh., & Adilova, N.D. (2016). Razvitie mezhdunarodnykh multimodalnykh perevozok s ispolzovaniem tranzitnoho potentsiala RK [Development of international multimodal transport using the transit potential of Kazakhstan]. *Vestnik KazATK – Bulletin of the KazATC*, 3(98), 123–130. Almaty [in Russian].
- 3 Balgabekov, T.K., Malybaev, S.K., & Frolova, S.O. (2015). Problemy promyshlennogo transporta Kazakhstana [Problems of industrial transport in Kazakhstan]. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamentalnykh issledovaniy – International Journal of Applied and Fundamental Research*, 6-3, 392–394 [in Russian].
- 4 Transhranichnaia lohistika v Tamozhennom soiuze Rossii, Belorussii i Kazakhstana [Cross-border logistics in the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan]. (2013). Moscow: HUU [in Russian].
- 5 Olimova, T.O. (2017). Spetsifika lohisticheskoi deiatelnosti v ahropromyshlennom komplekse (na primere eksporta zerna) [Specificity of logistical activity in the agro-industrial complex (on the example of grain export)]. *Molodoi uchenyi – Young Scientist*, 3, 380–385 [in Russian].

6 Mumladze, R.G., Gajidaenko, A.A., Gajdaenko, O.V. (2016). *Osnovy lohistiki v APK* [Basics of logistics in the agroindustrial complex]. Moscow: RUSAJNS [in Russian].

7 Ermakov, I., Petuhov, D. (2014). *Postanovka problemy razvitiia natsionalnoi lohisticheskoi sistemy* [Statement of the problem of development of the national logistics system]. *Lohistika – Logistics, No. 11(96)*, 56–59. [in Russian].

Репозиторий КарГУ