**Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық Университеті**

ОӘЖ 330.101.542 Қолжазба құқығында

**Габдуллина лаззат Баглановна**

**Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамыту (ШҚО материалдары негізінде)**

6D051700 - Инновациялық менеджмент

Философия докторы (PhD)

дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми кеңесші:

экономика ғылымдарының докторы,

профессор Толысбаев Б.С.

Шетелдік ғылыми кеңесші:

экономика ғылымдарының докторы,

профессор Лавровский Б.Л.,

(Ресей Федерациясы)

Қазақстан Республикасы

Астана, 2023

**Мазмұны**

|  |  |
| --- | --- |
| **НОРМАТИВТІ СІЛТЕМЕЛЕР**…………………………………………… | 3 |
| **АНЫҚТАМАЛАР**………………………………………………..…………. | 4 |
| **БЕГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР**………………………..………..... | 5 |
| **КІРІСПЕ**……………………………………………………………..………. | 6 |
| **1 КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТІНІҢ ДАМУЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ-ӘДІСТЕМЕЛІК НЕГІЗДЕРІ.........................................................................** | 11 |
| 1.1 Көлік-логистикалық жүйелерінің дамуының теориялық негіздері мен заманауи тұжырымдамалары........................................................................... | 11 |
| 1.2 Аймақтық көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетінің дамуын басқару әдістері мен механизмдері................................................... | 25 |
| 1.3 Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамытудың шетелдік тәжірибесі.......................................................................................... | 38 |
| **2 ШЫҒЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫНЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТІН ТАЛДАУ.....................................................................................** | 52 |
| 2.1 Қазақстан Республикасыныңкөлік-логистикалық жүйелерінің аймақтық ерекшеліктерін талдау.................................................................... | 52 |
| 2.2 Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық дамуын зерделеу және талдау................................................ | 64 |
| 2.3 Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін талдау және бағалау................................................. | 77 |
| **3 АЙМАҚТЫҚ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУЫН БАСҚАРУ МЕХАНИЗМДЕРІН ЖЕТІЛДІРУ** .................................................................................................... | 94 |
| 3.1 Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқару механизмі............................................................................................. | 94 |
| 3.2 Аймақтық көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін бағалау әдістемесі.............................................................................................. | 110 |
| 3.3 Цифрлық технологияларды пайдалану негізінде Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің әлеуетін дамыту стратегиясы. | 118 |
| **ҚОРЫТЫНДЫ**……..……………………………………………….………. | 129 |
| **ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ** ………………….…………… | 134 |
| **ҚОСЫМША А –** Енгізу анықтамасы………………………………..…….. | 143 |
| **ҚОСЫМША Ә –** Енгізу анықтамасы............................................................ | 144 |
| **ҚОСЫМША Б –** Енгізу АКТ......................................................................... | 145 |
| **ҚОСЫМША В -** 2021 жылғы ШҚО-ың автокөлік жолдарының ұзындығы, км.................................................................................................... | 146 |
| **ҚОСЫМША Г** - Сауалнама сұрақтары......................................................... | 147 |

**НОРМАТИВТІ СІЛТЕМЕЛЕР**

|  |
| --- |
| Берілген диссертациялық жұмыста келесі нормативті құжаттар мен стандарттарға сілтемелер қолданылған: |
| - «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы № 827 қаулысымен бекітілген. |
| - Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1050 қаулысымен бекітілген. |
| - Өңірлерді дамытудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2018 жылғы 16 қарашадағы № 767 қаулысымен бекітілген. |
| - Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі инновациялық даму тұжырымдамасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Президентінің 2013 жылғы 4 маусымдағы № 579 Жарлығы. |
| - «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы № 1055 қаулысымен бекітілген. |
| -Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 12 қазандағы № 727 қаулысымен бекітілген «Цифрландыру, ғылым және инновациялар арқылы технологиялық серпіліс» ұлттық жобасы. |
| -Шығыс Қазақстан облысын дамытудың 2021-2025 жылдарға арналған жоспары. Шығыс Қазақстан облыстық мәслихатының 2021 жылғы 14 желтоқсандағы № 12/106-VII шешімі. |

**АНЫҚТАМАЛАР**

|  |  |
| --- | --- |
| Аймақтың көлік-логистикалық жүйесі | - бұл оңтайлы түрде ұйымдастырылған аймақтық материалдық ағындарға көліктік қызмет көрсетудің бірыңғай үдерісін қамтамасыз ететін, қарастырылып отырған аймақтың шекарасында қалыптасқан күрделі экономикалық жүйе. |
| Көлік-логистикалық жүйесі  Көлік жүйесі | - тауарларды тасымалдау, сақтау, бөлу, сондай-ақ тауар ағындарын ақпараттық-құқықтық қамтамасыз ету қызметтерін жүзеге асыратын көлік-логистикалық инфрақұрылым нысандары мен тұлғалардың жиынтығы.  - бұл көлік құралдарының, көлік инфрақұрылымын құрайтын жабдықтардың және тасымалдау тұлғаларының (оның ішінде басқару элементтерінің), сонымен қатар, осы салада жұмыс істейтін жұмысшылардың өзара байланысты бірлестігі. |
| Инновациялық әлеует | - инновациялық қызметті жүзеге асыру үшін қажетті әртүрлі ресурстардың жиынтығы. |
| Инновациялық белсенділік | - (экономикада): нарықтық экономиканың тауарлардың, қызметтердің және технологиялардың үздіксіз жаңаруына мұқтаждығын ескеретін басқарушылық қызмет. |
| Инновациялық қызмет | - ҒЗТКЖ нәтижелерін нарықта өткізілетін жаңа (жетілдірілген) өнімге, шаруашылық жүргізуші тұлғалардың практикалық қызметінде қолданылатын жаңа (жетілдірілген) үдеріске (технологиялық, басқарушылық және т.б) айналдыруға бағытталған қызмет. |
| Ұлттық инновациялық жүйе | - жеке және мемлекеттік секторға жататын, жеке және өзара бірігіп әрекет ету арқылы нақты бір мемлекеттің шекарасында жаңа технологиялардың дамуын және таралуын анықтайтын институттардың жиынтығы. |
| Аймақтың ресурстық әлеуеті | - белгілі бір аумақта жасалған және қоғамдық өндіріс үдерісінде қолданылуы мүмкін ресурстардың барлық түрлерінің жиынтығы. |

**БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР**

|  |  |
| --- | --- |
| ААҚ  АҚШ АКЛЖ  АКЛО  АИЖ  БҒМ  БҒСБК  ҒЗТКЖ  ҒЗЖ  ҒТП  ЖӨӨ  ЖҰӨ  ЖІӨ  ЖШС  ЕҚДБ  ЕО  ЕЭЫҚ  ИӘ  ИЖ  ИКАО  КЛО  КБ  ҚР  ҰЭМ  КЛЖ  РФ  СЖРАҰСБ  ТАТМ  ТРАСЕКА  ТҰК  ҰИЖ  ШҚО  ЭЫДҰ  GII  LPI  INSEAD  WIPO  SWOT | ашық акционерлік қоғам  Америка Құрама Штаттары   * аймақтық көлік-логистикалық жүйелер * аймақтық көлік-логистикалық орталықтар * аймақтық инновациялық жүйе * Білім және ғылым министрлігі * Білім және ғылым саласындағы бақылау комитеті * ғылыми-зерттеу және тәжірибелік конструкторлық жұмыстар * ғылыми-зерттеу жұмыстары * ғылыми-техникалық прогресс * жалпы өңірлік өнім * жалпы ұлттық өнім * жалпы ішкі өнім * жауапкершілігі шектеулі серіктестік * Еуропалық қайта құру және даму банкі * Еуропалық Одақ * Европалық экономикалық ынтымақтастық қауымдастығы * инновациялық әлеует * инновациялық желі * Азаматтық авиация халықаралық ұйымы * көлік-логистикалық орталықтар * кеден бекеті * Қазақстан Республикасы * Ұлттық экономика министрлігі * көлік-логистикалық жүйе * Ресей Федерациясы * Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің ұлттық статистика бюросы * Трансазиялық теміржол магистралі * Европа – Кавказ – Азия көлік дәлізі * трансұлттық корпорациялар * ұлттық инновациялық жүйе * Шығыс Қазақстан облысы * Экономикалық ынтымақтастық және дамыту ұйымы * Global innovation Index * Logistics Performance Index * Еуропалық бизнесті басқару институты * Дүниежүзілік зияткерлік меншік ұйымы * Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats |

**КІРІСПЕ**

**Зерттеу тақырыбының өзектілігі.** Қазақстан экономикасының дамуының қазіргі кезеңінде инновацияларды енгізу мен дамыту аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің тиімділігін арттырудың маңызды факторы ғана емес, сонымен қатар, ұлттық мемлекеттік экономикалық саясаттың басымды бағыты болып табылады.

Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Тоқаев «Жаңа жағдайдағы Қазақстан: іс-қимыл кезеңі» атты Қазақстан халқына жолдауында еліміздің көлік-транзиттік саласының жетекші рөлін қамтамасыз ету міндетін қойды. Қазақстанның бәсеке қабілеттілігі серпінді инфрақұрылымдық жобалар, жаңа елдер мен компанияларды тарту, транзиттік бағыттардың қызмет көрсету деңгейі мен жылдамдығын арттыру арқылы өсуі керек.

Қазақстанда көп салалы экономиканың қалыптасуы, көлік қызметтері нарығының қарқынды дамуы, тауар қозғалысы мен халықаралық жүк тасымалдау саласында бәсекелестік ортаның құрылуы, көлік үдерісіне қатысушылар арасындағы ұйымдастырушылық-экономикалық өзара қатынастар жүйесіндегі елеулі өзгерістер, әлемдік экономикадағы интеграциялық үрдістерді бір мезгілде күшейте отырып, көлік кешенінің тиімді қызмет етуін қамтамасыз ететін баламалы нарықтық механизмдерді іздеуді талап етеді. Ондай нарықтық механизм – логистика және логистикалық менеджмент.

Көлік-логистикалық жүйелерін дамыту кезінде экономиканың жай-күйі мен даму перспективаларын, сондай-ақ әлемдік озық тәжірибені ескеру қажет. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, экономиканың серпінді өсуі көлемнің, тауар айналымының, тиісінше ішкі және халықаралық, оның ішінде транзиттік жүк ағындарының айтарлықтай өсуіне әкеледі. Алайда инновациялық даму жеткіліксіз болған жағдайда еліміздің көлік-логистикалық жүйелерінің өнімділігі мен тиімділігі төмендейді.

Қазақстанда инновациялық ортаны жақсарту үшін отандық инновацияларды қолдаудың мемлекеттік бағдарламалары қабылданды. Инновациялық дамудың нысаналы индикаторлары Қазақстан Республикасының индустриялық-инновациялық дамуының 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасында [1], «Цифрлық Қазақстан» бағдарламасында [2] және басқа да бірқатар бағдарламаларда көрсетілген.

Республика экономикасының дамудың инновациялық жолына өтуі жағдайында өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы өндірісін мамандандыру, шоғырландыру және кооперациялау үдерістері күшейіп келеді, бұл өз кезегінде, жүк тасымалдау көлемінің үздіксіз ұлғаюына әкеледі, әрі жүк және тауар қозғалысы жүйесін басқару әдістерін одан әрі жетілдіруді, жүктерді жеткізудің озық логистикалық технологияларын енгізуді талап етеді.

Осыдан келіп, еліміздің КЛЖ-нің, оның ішінде аймақтық деңгейде, қызмет ету тиімділігін арттыруды қамтамасыз ететін инновациялық дамуының ажырамас және негізгі құрамдас бөлігі ретінде инновациялық әлеуетін дамытуға бағытталған міндеттерді шешудің өзектілігі артады. Тұтастай алғанда Қазақстан Республикасының және оның жекелеген аймақтарының да КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін, оны дамытуды ғылыми-әдістемелік тұрғыдан зерттеу инновациялық әлеуетті дамыту, жетілдіру және тиімді басқару жолдарын анықтау негізінде КЛЖ-нің инновациялық қызметін жүзеге асырудың жаңа деңгейіне өтуге мүмкіндік береді.

Қазақстанның көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамыту мәселесі өзекті, алайда қазіргі уақытта жеткілікті зерттелмеген сала болып табылады. Сондықтан, бұл зерттеу тақырыбы терең теориялық зерттеулер мен кешенді талдауды, ғылыми негізделген әдістемелік және практикалық ұсыныстарды қажет етеді.

**Мәселенің зерттелу дәрежесі.** Көптеген шетелдік ғалымдар мен мамандар өз еңбектерін логистиканың әртүрлі ғылыми-әдістемелік және тәжірибелік аспектілеріне арнаған, оның ішінде логистика теориясы мен тәжірибесінің дамуына, оның аймақтық мәселелеріне Б. А. Аникин [3], Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. [4], Д. Бенсон, Уайтхед Дж. [5], С. С. Гаджинский [6], В. В. Дыбская [7], Ю.М. Неруш [8], С. М. Резер [9] және тағы басқалар үлкен үлес қосты.

Қазақстан жағдайына қатысты көлік саласының, оның ішінде көлік логистикасының аймақтық аспектілері жеткілікті зерттелмегенін атап өту қажет. Жалпы көлік саласына, көлік логистикасына арналған қазақстандық зерттеулердің ішінде М. И. Арпабеков, Ж. М. Куанышбаев, Г. М. Тлепиева [10], М. М. Бекмагамбетов [11, 12], Г. А. Бодаубаева [13], Б. А. Жұматаева [14], А. С. Койчубаев [15], В. В. Можарова [16], Ж. С. Райымбеков [17, 18], Б. У. Сыздықбаева [19,20], Б. С. Толысбаев [21, 22], Д. Шейкин [23] жұмыстарын атап айтуға болады.

Кәсіпкерліктің жекелеген салаларын да, тұтас аймақтар мен елдерді де қамтитын интеграцияланған логистикалық жүйелерді қалыптастыру, қазіргі қатаң бәсекелестік пен әлемдік экономиканың жаһандануы жағдайында экономикалық өсудің маңызды факторы болып табылады.

Қазіргі заманғы инновациялар мен инновациялық менеджмент теориясына, сонымен қатар инновациялық әлеуеттің мәнін талдаудың теориялық және тәжірибелік негіздеріне Андрианов Д. С. [24], Атоян В. Р. [25], Баженов Г.Е., Кислицына О. А. [26], Беляев Ю.М. [27], Васюхин О. В., Павлова Е. А. [28], Друкер П. Ф. [29] және басқалар елеулі үлес қосты.

Отандық ғалымдардың ішінде инновациялық қызметті, инновациялық әлеуетті қалыптастыру, сондай-ақ оның дамуына түрлі факторлардың ықпалын бағалауға Алимбаев А. А., Притворова Т. П., Таубаев А. А. [30], Альжанова Н. Ш., Сабитулы А. [31], Днишев Ф. М., Альжанова Ф. Г. [32], Кенжегузин М. Б. [33], Әмірбекұлы Е. [34], Бегентаев М.М. [35], Данабаева Р. И., Шеденов У. К. [36] және тағы сол сияқты қазақстандық ғалымдар өз зерттеулерін арнаған.

Аталған авторлардың еңбектерінде инновациялық әлеуетті дамыту бойынша теориялық мәселелер келтірілген. Бұл авторлар өз еңбектерінде «әлеует» ұғымының әртүрлі нұсқаларын, әлеует түрлерін талдап, инновациялық әлеуеттің экономикалық мазмұны, оның құрылымын, мәселелерін зерттеген.

**Зерттеудің мақсаты:** Шығыс Қазақстан облысының мысалында аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің қызметінің қазіргі заманғы жағдайын талдау негізінде КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамыту бойынша ғылыми-теориялық негізделген ұсыныстарды әзірлеу болып табылады.

Қойылған мақсатқа жету үшін келесі міндеттерді шешу қажеттілігі туындайды:

1.КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін зерттеудің қолданыстағы теориялық тұжырымдамаларын зерделеу және талдау.

2.Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті ұғымының теориялық экономикалық мазмұнын және оның құрамдас элементтерін нақтылау.

3.КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін жақсартудың шетелдік тәжірибелерін зерделеу және оны қолдану мүмкіндігін ұсыну.

4.Қазақстан Республикасы көлік-логистикалық жүйесінің қалыптасуы мен даму бағыттарын талдау.

5.ШҚО көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық дамуын және инновациялық әлеуетін талдау және бағалау жүргізу.

6.Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару механизмін әзірлеу.

7.Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастыру үлгісін құру.

**Зерттеу нысаны:** Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуеті болып табылады.

**Зерттеу пәні**: Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық үдерістері, инновациялық әлеуетін басқару механизмі, дамыту және бағалау әдістері.

**Зерттеудің теориялық және әдіснамалық негізін** инновациялық менеджменттің әдіснамалық аппаратын пайдалана отырып отандық және шетелдік ғалымдардың экономика және көлікті пайдалану, жүк тасымалы теориясы, логистика және жеткізу тізбегін басқару, ұйымдар мен үдерістерді басқару, инновациялық қызмет теориясы мен тәжірибесі саласындағы зерттеулері мен еңбектері, диссертацияда қарастырылатын мәселелер бойынша нормативтік-құқықтық актілер, сондай-ақ монографиялар, жинақтар мен мерзімдік басылымдардағы мақалалар құрады.

Қойылған міндеттерді шешу үшін дедукция және индукция әдістері, логикалық, экономикалық-математикалық, статистикалық және аналитикалық әдістер қолданылды. Ғылыми нәтижелерді алу кезінде салыстырмалы талдау, жүйелік әдіс, SWOT талдау, үлгілеу, сараптамалық сауалнама қолданылды.

Диссертациялық жұмыста заңнамалық-нормативтік құжаттар, ғылыми конференциялар материалдары, ҚР ҰЭМ СЖРА ҰСБ ресми және талдамалық материалдары қолданылды.

**Зерттеудің ақпараттық базасы.** Ақпараттық база ретінде ҚР СЖРА ҰСБ ресми мәліметтері, сондай-ақ отандық және шетелдік зерттеушілердің жұмыстарында ұсынылған мәліметтер, ҚР атқарушы биліктің мемлекеттік органдарының аналитикалық материалдары пайдаланылды.

Сонымен қатар, диссертациялық зерттеуде аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамыту мәселелері бойынша ғылыми-тәжірибелік конференциялар мен семинарлардың материалдары, КЛЖ инновациялық қызметін дамытудың аналитикалық-статистикалық шолулары, және арнайы зерттеулер пайдаланылды.

**Зерттеудің ғылыми жаңалығы:**

1. ҚР ШҚО КЛЖ дамытудың инновациялық әлеуетті басқаруға негізделген тұжырымдамалық көзқарас әзірленді;

2.Аймақтық КЛЖ инновациялық әлеуеті ұғымының теориялық экономикалық мазмұны және оның құрамдас элементтері негізделді;

3.ШҚО КЛЖ инновациялық әлеуетін зерттеу және кешенді бағалау нәтижелері;

4. Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін дамытуды басқару механизмі әзірленді;

5.Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудың авторлық әдістемесі жасалды;

6. ШҚО АКЛЖ цифрлық ақпараттық бағдарламалық платформасын енгізу бойынша ұсыныстар жасалды;

7. Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі стратегиясы әзірленді.

**Диссертациялық зерттеудің қорғауға шығарылатын негізгі нәтижелері:**

1.ҚР ШҚО КЛЖ дамытудың инновациялық әлеуетті басқаруға негізделген тұжырымдамасына авторлық көзқарас;

2.Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін дамытуды басқару механизмі;

3.Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудың авторлық әдістемесі;

4. Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі стратегиясы.

**Жұмыстың теориялық және практикалық маңыздылығы**. Жұмыстың теориялық маңыздылығы қойылған міндеттердің өзектілігімен, аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқару мәселелерін шешудің қол жеткізілген деңгейімен анықталады және оны басқару механизмдерін жетілдірудің теориялық аспектілерін әзірлеумен расталады. Зерттеу нәтижелері "Инновациялық менеджмент", "Басқару шешімдері", "Инновациялық жобаларды басқару" пәндерінің оқу-әдістемелік материалына, сонымен қатар, кәсіпорындардың инновациялық даму мәселелері бойынша арнайы курстарға енгізілуі мүмкін. Зерттеудің тәжірибелік маңыздылығы шаруашылық жүргізуші тұлғалардың диссертацияның негізгі қортындылары мен ұсынымдарын ресурстық базаны және инновациялық әлеуетті дамытудың түйінді құзыреттерін игеру тәжірибесінде, оларды басқару әдістерін жетілдіру кезінде қолдану мүмкіндігінен көрінеді. Диссертациялық зерттеудің нәтижелері көлік–логистикалық жүйелері кәсіпорындарының, көлік-логистикалық жүйелерді мемлекеттік реттеу органдарының қызметінде пайдаланылуы мүмкін.

**Зерттеудің негізгі нәтижелерін сынақтан өткізу.** Диссертацияның негізгі ұстанымдары мен нәтижелері РФ, Новосібір мемлекеттік техникалық университетінде өткен «Ғылым. Технология. Инновация» Бүкілресейлік жас ғалымдардың халықаралық ғылыми-практикалық конференция аясында «Менеджмент» кафедрасында ұйымдастырылған дөңгелек үстелде баяндалды және мақұлданды; сонымен қатар, «Global science and innovations 2018: Сentral Аsia» атты ІІІ халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция, «Modern scientific challenges and trends» Польша, Варшава қаласында өткен, "The Europe and the Turkic World: Science, Engineering and Technology" атты Түркияда өткен IV халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция және т. с. с интернет конференциялар барысында жарияланып, талқыланды.

Диссертациялық зерттеудің кейбір тұжырымдары «КТЖ -Жүк тасымалы» ЖШС -«ЖТ Семей бөлімшесі» филиалында және «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы кәсіпорынында өндіріске енгізуге қабылданды (Қосымша А, Ә), сонымен қатар «Семей қаласының Шәкәрім атындағы Университеті» КеАҚ оқу орнында оқу үдерісіне енгізілді (Қосымша Б).

**Жарияланымдар.** Зерттеу жұмысының нәтижелері бойынша автор 13 ғылыми еңбек жариялады. Оның ішінде ҚР БҒМ БҒСБК ұсынатын басылымдар тізбесіне кіретін журналдарда 5 мақала, Scopus дерекқорында 1 мақала, сонымен қатар, халықаралық және шетелдік ғылыми конференциялар жинақтарында 7 мақала жарияланды.

**Диссертацияның құрылымы** зерттелетін мәселелер мен нысандардың элементтерін, факторларының себеп-салдарлық байланысын және логикалық реттілігінің сақталуын ескере отырып қалыптасады. Жұмыстың мақсаттары мен міндеттері оның кіріспеден, үш тараудан, қорытындыдан, әдебиеттер тізімінен және қосымшалардан тұратын құрылымын анықтады.

Жұмыстың жалпы көлемі – 149 бет, оның ішінде 39 сурет, 19 кесте және 5 қосымша бар. Библиографиялық тізімде 121 әдебиет көздері бар.

**1 КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТІНІҢ ДАМУЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ-ӘДІСТЕМЕЛІК НЕГІЗДЕРІ**

**1.1 Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамытудың теориялық негіздері мен заманауи тұжырымдамалары**

Қазіргі уақытта логистика бизнесті ұйымдастырудың стратегиялық, тактикалық және жедел (шұғыл) мақсаттарына қол жеткізуге ықпал ететін басқарудың интегралды құралы ретінде қарастырылады. Бизнесте логистикалық қағидаларды қолдану тауарлардың өндірушіден тұтынушыға дейінгі физикалық қозғалу шығындарын азайтуға ықпал етеді [37].

Материалдық ресурстарды сатып алу, дайын өнімді өндіру, өткізу және бөлу кезінде шығындарды қысқарту, сонымен қатар, шаруашылық жүргізуші тұлғалардың қаржылық-шаруашылық қызметін жетілдіру логистикалық технологияларды енгізумен тікелей байланысты. Логистикалық ғылымның ең соңғы, жаңа әзірлемелерін іс жүзінде қолдана отырып, бір көлік ағынын ұйымдастырған кезде, бір мезгілде, әдетте, бірнеше ағындар құрылатындығын нақты түсіну керек. Оның ішінде: ақпараттық, қаржылық, материалдық, көлік және т.б. ағындар, олар шаруашылық жүргізуші тұлғаның стратегиялық мақсатына жетуді және оны шешудің тактикалық қадамдарын анықтауды қамтамасыз етуі керек [38].

Әлемдегі заманауи интеграциялық үдерістер жүк ағындарын басқарудың, тауарлар қозғалысының терминалдық технологиясы мен логистикалық қағидаларына негізделген, түбегейлі жаңа жүйелерін құруды талап етеді. Аймақтарда бірыңғай байланыс жүйесі бар көліктік логистикалық жүйелерді қалыптастыру қажеттілігі айқын болып отыр. Қазіргі уақытта көптеген экономикалық дамыған елдерде аймақтың көлік жүйесін дамытуға ерекше назар аударылып отыр.

Жүйелік көзқарас тұрғысынан аймақтық логистикалық жүйе өзін-өзі қамтамасыз ететін логистикалық инфрақұрылымы бар, ұлттық және халықаралық еңбек бөлінісіне қатысатын жаһандық (ұлттық, трансұлттық, әлемдік) логистикалық жүйенің құрамдас бөлігі ретінде қарастырылады.

Аймақтың көлік-логистикалық жүйелері деп көптеген өзара іс-әрекет жасайтын және өзара байланысты нысандардан – жалпы аймақтың әлеуметтік-экономикалық мақсаттармен келісілген, жүйенің қызмет етуінің жалпы мақсаттарын іске асыруды қамтамасыз ететін, сонымен қатар, материалдық, сервистік, қаржылық және ақпараттық ағындардың интеграциясы негізінде барынша синергетикалық әсер алуды қамтамасыз ететін, аймақтың тауар өткізу желісінің элементтерінен тұратын функционалдық және қамтамасыз ететін кіші жүйелердің жиынтығын айтамыз [39].

Аймақтың көлік-логистикалық жүйелері үлкен күрделі макрологистикалық жүйе болып табылады, оны құру және дамыту үшін: көлік логистикасының негіздерін; логистиканың маркетингтік аспектілерін; аймақтық логистиканың негіздерін; бөлу логистикасын; сервистік логистиканы, сондай-ақ жүк және тауар қозғалысының логистикалық жүйелерін ақпараттық, қаржылық, кадрлық және нормативтік-құқықтық тұрғыдан қамтамасыз етуді қоса алғанда, тауар қозғалысының логистикасының теориялық және ғылыми-әдістемелік құралдарын пайдалану талап етіледі.

Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерін құру келесі жалпы әдістемелік қағидаларға негізделген:

- жүйенің қызмет етуінің жалпы мақсатына жету үшін логистикалық жүйенің барлық элементтерін өзара байланыста және өзара әрекеттестікте қарастыруды талап ететін жүйелік көзқарас Бұл уақытта жекелеген элементтердің емес, тұтастай логистикалық жүйенің қызметін оңтайландыру жүзеге асырылады;

- тұтас логистикалық тізбек бойынша, ағындар пайда болған сәттен бастап оның түпкілікті тұтынушыға жеткізілуіне дейінгі аралықта, материалдық және оған ілеспе ақпараттық, сервистік және қаржылық ағындарды басқаруға байланысты шығындардың барлық жиынтығын есепке алуды талап ететін жалпы шығындар қағидасы;

- жаһандық оңтайландыруға қол жеткізу үшін макрологистикалық жүйенің басты мақсатты қызметінің және жүйенің жекелеген элементтерінің қызметінің жергілікті мүдделері мен мақсаттарын үйлестіру қажеттілігіне негізделген жаһандық оңтайландыру қағидасы;

- негізгі мақсатты қызметін жүзеге асыру кезінде материалдық, ақпараттық, сервистік және қаржылық ағындарды басқаруда логистикалық жүйенің барлық элементтерінің, буындарының келісілген интегралды қатысуына қол жеткізуге негізделген логистикалық үйлестіру және интеграциялану қағидасы;

- макрологистикалық жүйенің қалыптасуы мен қызмет етуін қамтамасыз ететін ішкі жүйелердің қажетті кешенін әзірлеу қағидасы: ақпараттық, ұйымдастырушылық-экономикалық, қаржылық, өндірістік-технологиялық, нормативтік-құқықтық, кадрлық және т.б.;

- түпкілікті тұтынушыларға ұсынылатын тауарлар мен қызметтердің сапасына нарықтық сұранысты барынша қанағаттандыруға, сонымен қатар, логистикалық жүйенің әрбір жекелеген элементінің және тұтастай жүйенің қызмет етуінің сенімділігі мен тиімділігін қамтамасыз етуге негізделген сапаны жалпыға ортақ басқару қағидасы (Total quality management - TQM);

- қоршаған ортаны қорғау бойынша экологиялық талаптарға, жұмысшылардың жұмысының әлеуметтік және этикалық нормаларға сәйкестігін қамтамасыз етуге бағытталған логистикалық жүйелердегі барлық қызметтерді және технологиялық шешімдерді ізгілендіру қағидасы;

- тұрақтылық және бейімділік қағидасы, оған сәйкес логистикалық жүйе ішкі және сыртқы орта факторларының өзгеруіне қарамастан тұрақты жұмыс істеуі керек [40].

Дамыған капиталистік елдерде аймақтық логистикалық жүйелердің қалыптасуы мен жұмыс істеу тәжірибесі олардың халық шаруашылығындағы жоғары экономикалық және коммерциялық тиімділігін көрсетеді. Кез-келген аймақтық логистикалық жүйе барынша жалпы түрде материалдық, ақпараттық, сервистік және қаржылық ағындардың синергиясы болып табылады.

Аймақтың аумағында орналасқан жалпы желілік көлік тораптары базасында аймақтық көлік-логистикалық жүйені қалыптастырудың өзіндік ерекшелігі бар және ол келесі қағидаларға негізделу керек:

- жүктерді өңдейтін және сақтайтын терминалдық кешендер мен логистикалық қызмет көрсету орталықтарын негізгі магистральдық бағыттар мен көлік тораптарында, көліктің магистральды түрлері мен тұтынушыларға жүктерді тасымалдау-жеткізу көлігінің өзара әрекеттесу нүктелерінде салуға негізделген тасымалдау үдерісінің ілгерлеуші терминалдық технологиясын қолдану;

- көлік-экспедиторлық қызметтің (компанияның) жүкті, оның бүкіл жүру бағыты бойынша, «есіктен есікке дейін» жеткізуі үшін бірыңғай жауапкершілігін қамтамасыз ете отырып жалпы желілік көліктік тораптың тұтынушыларына кешенді көліктік экспедициялық қызмет көрсету жүйесін ұйымдастыру, тұтынушыларды өз өнімдерін (соның ішінде, ұзақ мерзімді) сақтау үшін қоймамен қамтамасыз ету. Бұл өз кезегінде, өнеркәсіптік және сауда кәсіпорындарын да, сондай-ақ шағын бизнестің коммерциялық құрылымдарын да өндірісті ұйымдастыру кезінде қоймадағы қорларды жоюға немесе барынша азайтуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар тасымалдау және қоймалау шығындарын азайтуға, тұтынушыларға қызмет көрсету сапасын арттыруға бағытталған;

- аймақта логистикалық делдалдар институтын құру, ол көлік торабында интеграцияланған логистикалық тасымалдау және тарату үдерісін ұйымдастыруды қамтамасыз етеді, сондай-ақ, тұтынушыларға қосымша сервистік қызметтердің кең ауқымын ұсынады. Бұл тұтынушыларды өз өнімдерін сатумен және түпкілікті тұтынушыларға жеткізумен байланысты техникалық, технологиялық, қаржылық және ақпараттық операциялардан босатады;

- жалпы желілік (мультимодальды) көлік тораптарында көлік-логистикалық қызмет көрсетудің аймақтық орталықтарын құру. Бұл орталықтар көптүрлі қызмет атқаратын мультимодальды терминалдық кешендер, мультимодальды көлік-логистикалық орталықтар, дистрибьюция орталықтары түрінде болуы мүмкін.

- бюджеттік және бюджеттік емес қаржы көздерін, соның ішінде, отандық ірі және шағын бизнестің коммерциялық құрылымдарын және шетелдік капиталды тарта отырып, логистикалық инфрақұрылым нысандарын үлестік қаржыландыруды қамтамасыз ету;

- аймақтың аумағында орналасқан жалпы желілік көлік торабында жүк қозғалысын ақпараттық қамтамасыз етудің интеграцияланған жүйесін құру;

- аймақтық логистикалық көлік-тарату жүйесіне қатысушыларға барынша қолайлы жағдайлар жасауды қамтамасыз етуге бағытталған, мемлекеттік қолдау мен реттеудің ішкі жүйесі қоса қамтылған нормативтік-құқықтық қамтамасыз етудің бірыңғай жүйесін құру. Оның ішіне: көліктік-экспедициялық және логистикалық қызметті лицензиялау мен сертификаттау жүйесі, логистикалық инфрақұрылым нысандарына инвестицияларды несиелеудегі жеңілдіктер, салық салудағы жеңілдіктер, терминалдар мен логистикалық орталықтардың құрылысын салуға жер телімдерін бөлу және тағы сол сияқтылар кіреді;

- меншік түрлері мен ведомстволық тиесілілігіне қарамастан, жүк қозғалысының аймақтық жүйесінің барлық қатысушыларының тең құқығын қамтамасыз ету; клиенттердің сервистік қызмет көрсетудің жоғары сапасына деген тұтынушылық сұранысын қанағаттандыру үшін көлік-экспедициялық қызметтер нарығында адал бәсекелестікті дамыту;

- көлік торабында әртүрлі көліктің жұмысын үйлестіру мен өзара әрекеттестігін, өндірістегі тасымалдау және тарату үдерісінің үздіксіздігін, тауарлық-материалдық ағындардың қозғалысын жеделдетуді және тұтынушыларға сервистік қызмет көрсету сапасын жоғарылатуды, тауарлар қозғалысының интеграцияланған логистикалық жүйесінің қызмет етуінің жалпы синергетикалық әсерін барынша арттыруды қамтамасыз ететін озық логистикалық технологияларды пайдалану.

Аймақта көлік-логистикалық жүйелерін дамыту стратегиясы өңделетін жүктердің көлемін және аймақтық тұтыну нарығына жеткізілетін тауарлар ассортиментін ұлғайтуға, азық-түлік және халық тұтынатын тауарларды жеткізудің логистикалық сызбаларын пайдалана отырып, аймақтың көлік-экономикалық байланыстарын ұтымды етуге бағытталуы керек. Сонымен қатар, құрылатын жүйенің қызмет ету мүмкіндіктерін, ең алдымен жабдықтау-өткізу, сервистік және көлік-экспедиторлық қызметтерді көрсету мүмкіндіктерін біртіндеп кеңейтуге бағытталуы керек.

Көлік-логистикалық жүйені құрайтын ішкі жүйелердің, элементтердің, байланыстардың және буындардың құрамының тұрақсыздығын атап өткен жөн. Өйткені ол бірқатар факторларға тәуелді, мысалы [41]:

- жүйенің қызмет етуі циклдік сипатта болуы;

- басқару нысанының көрсеткіштері;

- басқару тұлғасының сипаттамасы;

- сыртқы ортаның алаңдататын әсері (жағымды, теріс факторлардың әсері);

- КЛЖ-нің шекараларын анықтаудың күрделілігі;

- технологиялық өзгерістер, қайта бөлу кезінде тұрақты өзара әрекеттесу байланыстарының даму деңгейі;

- КЛЖ-нің басқару тұлғаларының өзін-өзі ұйымдастыру деңгейі;

- тиімді басқару үшін тұтастай ұйымдастырушылық-экономикалық механизмнің және оның өзекті құралдарының дамуы мен формализация деңгейі.

Осылайша көлік-логистикалық жүйе, менеджменттің интегралды құралы ретінде, материалдық, ақпараттық және қаржылық ағындарды басқарудан болатын әсерді барынша арттыру арқылы, бизнестің стратегиялық, тактикалық және жедел мақсаттарына қол жеткізуге мүмкіндік береді [42]. Бұған инновациялық жүйені қолдану арқылы қол жеткізуге болады.

Көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуеті осы салада инновацияларды жасаудың басымдылықтары мен мүмкіндіктерін анықтайтын басты фактор болып табылады. Инновациялық әлеует арнайы инновациялық жүйені құруға негізделген және белгілі бір үдерісті білдіретін қызметті жүзеге асырудың басымдылықтары мен мүмкіндіктерін сипаттайды. Сондықтан инновациялық әлеует ұғымының мәнін ашу алдымен инновациялық жүйе, инновациялық қызмет және инновациялық үдеріс ұғымдарын анықтауды қажет етеді

Инновациялық жүйені түсіндіруде әртүрлі көзқарастар бар. Өз зерттеуімізде әуел бастан Л. А. Гамидуллаеваның көзқарасын ұстануды ұсынамыз. Ең алдымен, инновациялық жүйені оның аумақтық көрінісінде анықтауға болады, бұл жерде ұлттық, аймақтық немесе муниципалдық шекараларға назар аударылады. Муниципалдық шекарада инновацияның орталығы қала болып табылады. Сонымен қатар, салалық немесе технологиялық аспект туралы да айтуға болады. Бұл аспектілер инновация факторларының құрамын және логистикалық жүйенің белгілі бір саласы немесе технологиялық секторы аясында факторлардың арасындағы қалыптасқан өзара байланыс пен өзара қарым- қатынастарды көрсетеді. Логистикалық жүйелер уақыт бойынша даму тұрғысынан да қарастырылуы мүмкін. Бұл жағдайда негізгі аспект инновациялық жүйенің даму серпіні және оның даму заңдылықтары болып табылады.

Оған сәйкес инновациялық жүйені үш негізгі элементтің: инноватордың, ұйымның және сыртқы ортаның өзара әрекеттесуінің нәтижесі ретінде түсінуі керек. Инноватор ретінде персонал, жеке тұлға және жаңа технологияларды жасауда қолданылатын өндірістің басқа да факторлары қарастырылады. Инноватор өз кезегінде бүкіл кәсіпорынның, ұйымның қызмет етуінің ішкі жүйесі болып табылады. Ал кәсіпорын экономикалық, әлеуметтік, табиғи және басқа факторлардың бірлігін үйлестіретін сыртқы ортаның ажырамас элементі болып табылады [43].

Осылайша, инновациялық логистикалық жүйе күрделі жүйелердің бірі болып табылады, оны зерттеу құрылымдаудан басталуы керек. Сонымен бірге инновациялық жүйенің құрылымдық күрделілігі инновациялық үдерістер арқылы жүзеге асырылатын, жүйеге кіретін элементтер мен олардың арасындағы байланыстардың алуан түрлілігіне байланысты.

Инновациялық қызметті инновацияларды генерациялауға және таратуға бағытталған үдерістердің кешенін қамтитын қызмет ретінде қарастыруға болады. Бұл үдерістер өзара тоғысады және сипаттауға келмейтін жүйелерге айналады, оларды тек бір үдерістік сапалық негіз түрінде қарастыруға болады. Сонымен бірге инновациялық қызметтің негізін инновациялық үдеріс шеңберінде жүзеге асырылатын қызмет құрайды.

Инновациялық үдерістің құрылымы мен негізгі сипаттамаларын белгілеу, оны жүзеге асыруды қамтамасыз ететін басты механизмдерді анықтауға мүмкіндік береді. Н. И. Лапин «инновациялық үдеріс» түсінігіне былай анықтама береді: «адамдардың жаңа қажеттіліктерін немесе бұрыннан белгілі қажеттіліктерін жақсырақ қанағаттандыру үшін жаңа практикалық құралды (жаңалықты) жасаудың, таратудың және пайдаланудың кешенді үдерісі; сонымен бір мезгілде бұл ұсынылатын жаңалықты оның өмірлік циклі жүзеге асырылатын әлеуметтік және материалдық ортаға енгізумен байланысты өзгерістер үдерісі» [44].

Біз, өз зерттеуімізде инновациялық үдеріс деп инновацияны генерациялау, тарату және пайдалану үдерісінде қалыптасатын, синергетикалық әсерлердің пайда болуына әкелетін қатынастар жиынтығы ретінде түсінуді ұсынамыз. Инновациялық үдерістің типі нақты әлеуметтік-экономикалық жүйеге, сондай-ақ инновацияның түріне байланысты. Инновациялық үдерістердің мәні мен мазмұны үздіксіз, дамушы үдерістер ретінде ғана емес, сонымен қатар, олардың жекелеген циклдері ретінде де зерттелуі керек. Цикл кезеңдері инновациялық үдерісті тұжырымдауға, оның драйверлері мен жүзеге асырудағы кедергілерінің қандай екенін анықтауға көмектеседі. Мазмұндық тұрғыдан алғанда инновациялық циклды инновациялық идеяның пайда болуынан оның күнделікті өмірдегі шаруаға, яғни, оның іргелі инновацияға айналуына дейінгі уақыт аралығы ретінде анықтауға болады [45].

Сондай-ақ көлік-логистикалық жүйенің инновациялық қызметінің тиімділігін бағалаудың негізгі критерийлерінің бірі инновациялық әлеует екенін атап өту керек. Бұдан әрі КЛЖ инновациялық әлеуетінің мәнін қарастырайық.

Халықаралық стандарттарға сәйкес инновация дегеніміз – бұл нарықта енгізілген жаңа немесе жетілдірілген өнім, тәжірибелік қызметте немесе әлеуметтік қызметтерге жаңа көзқараста қолданылатын, жаңа немесе жетілдірілген технологиялық үдеріс түрінде жүзеге асырылған инновациялық қызметтің түпкілікті нәтижесі. Дәл осы анықтама «инновациялық әлеует» ұғымының мәнін қарастыру үшін негіз болып табылады.

Кәсіпорынның әлеуеті инновациялық қызметтің басты негізі болып табылатындығын атап өту қажет. Сондықтан, инновациялық әлеуеттің мәнінің әдіснамалық негізі – «әлеует» ұғымы, бұл кәсіпорынның инновациялық белсенділігінің берілген немесе қажетті деңгейін қамтамасыз етуге мақсатты түрде бағытталған, өзіне тән ерекшелігі бар ұғым. Кең мағынада әлеует – бұл белгілі бір мақсатқа, нәтижеге жету үшін пайдалануға және әрекет етуге болатын қолда бар факторлардың жиынтығы. Әлеует айқын және жасырын, пайдаланылған немесе пайдаланылмаған болуы мүмкін [46]. Ғылыми әдебиеттерде «инновациялық әлеует» ұғымының бір жақты түсіндірмесі жоқ. Авторлардың кейбір пайымдауларына тоқталайық.

Инновациялар есебінен жүйенің өсуін қамтамасыз ететін «инновациялық әлеует» ұғымын алғаш рет ХХ ғасырдың 70-80-ші жылдарында ғалым К. Фриман енгізді. Оның пікірінше, инновациялық әлеует деп инновация арқылы жүйенің өсуін қамтамасыз етуді айтады. Ал, инновация – жаңашылдық негізінде жатқан өндірістік-экономикалық және әлеуметтік-ұйымдастырушылық әлеуетті әзірлеу, игеру, пайдалану және барынша толық қолдану жөніндегі іс-шаралар жүйесі деп есептеді [47].

«Инновациялық әлеует» ұғымының тәжірибелік аспектісі П.Друкердің еңбектерінде көрініс тапты. Бұл еңбектерінде ол қазіргі заманғы өнеркәсіптің даму көздерін зерттейді. П. Друкер инновацияны тиімді пайдалану мақсатында қолда бар әлеуетті талдаудан басталатынын атап өтті. Қазіргі уақытта экономикалық әдебиеттерде инновациялық әлеуетті қалыптастыру мәселелеріне көп көңіл бөлінеді, бірақ қолда бар ақпараттар бір-біріне қарама-қайшы және нақты тұжырымы жоқ. Мысалы, кейбір жекелеген жағдайларда инновациялық әлеует ғылыми-техникалық әлеуетпен анықталады. Мұндай сәйкестік, инновацияның, тек диффузия мен коммерцияландыру жағдайында ғана инновацияға айналатынын ескермейді. Инновациялық әлеуеттің ғылыми-техникалық құраушысы тек инновацияның пайда болуына жауап береді. Осылайша, ғылыми-техникалық және инновациялық әлеует арасын теңестіру мүмкін емес.

Бірқатар зерттеулерде ұйымның инновациялық әлеуеті барлық әлеуеттің жиынтығы болып саналады. Мысалы, Е. П. Маскайкин және Т. Арцнер «инновациялық әлеуетті» өнеркәсіптік, технологиялық, еңбек, қаржылық, ұйымдастырушылық-басқарушылық және зияткерлік әлеуеттің жиынтығы ретінде қарастырады. Барлық компанияларда әлеуеттің бұл түрлері әртүрлі шамаларда болады, бірақ олардың барлығы инновациялық қызметті жүзеге асырмайды [48].

М. В. Герасимов, Л. С. Минина және басқалары «инновациялық әлеуетті» капиталды, меншікті инновацияларды, тартылған инновациялар мен жобаларды қамтитын жүйе ретінде қарастырады, олардың өзара әрекеті өндірістік жүйенің техникасы мен технологиясын тиімді дамытуға бағытталған [49]. М. Титова бастаған зерттеушілер тобы «инновациялық әлеует» – бұл қарастырылып отырған нақты сектор нысанының өндіріс факторларының, олардың өндірілетін өнімнің технологиялық үдерісіндегі үйлесімінің, ұйымдастырушылық-басқару құрылымдары мен корпоративтік мәдениеттің жеткілікті дәрежеде жаңаруын қамтамасыз ету қабілеті деп санайды [50].

Б. Патеев кәсіпорынның «инновациялық әлеуеті» – бұл кәсіпорынның мақсаты мен стратегияларына сәйкес түпкілікті өнімнің немесе қызметтердің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ететін идеялардың пайда болуы мен дамуының бірыңғай жүйесін құрайтын ақпараттық, техникалық-технологиялық, зияткерлік, кеңістік, қаржылық, ұйымдастырушылық-басқарушылық, құқықтық және кәсіпкерлік ресурстардың жиынтығы деп санайды [51]. Осыған ұқсас көзқарасты отандық автор С.Т.Купешова өз еңбегінде білдіреді: «инновациялық әлеует – инновациялық жобаларды жүзеге асыруға қажетті қаржылық, еңбек, шикізат, интеллект сияқты әртүрлі ресурстардың жиынтығы. Ол ұйымның инновациялық мақсатына жетуді қамтамасыз етеді» [52].

Т. Савченко кәсіпорынның «инновациялық әлеуеті» қоғамдық факторлардың әсерінен: білім, тәжірибе, сонымен қатар өндіріс пен мәдениеттің жалпы даму деңгейімен анықталады деп санайды [47, б.285]. С. Кортов «инновациялық әлеует» деп толық инновациялық циклды жүзеге асыру және инновацияларға белгіленген қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін жеткілікті кадрларды, материалдық-техникалық базаны, қаржыны, менеджментті қамтитын ресурстар кешенін түсінеді [53].

Ал Г. И. Жиц «инновациялық әлеует» түсінігін кәсіпорын кез келген уақытта өзінің дамуы үшін пайдалана алатын экономикалық ресурстардың көлемі ретінде қарастырады [54]. Бұл ресурстар макрожүйенің үш негізгі сегменттері арасында бөлінеді: ғылыми-техникалық, білім беру және инвестициялық. Демек, осыдан барып ғылыми-техникалық әлеует, білім беру әлеуеті және инвестициялық әлеует қалыптасады, бұлар өз кезегінде, кез-келген экономикалық жүйенің инновациялық әлеуетін қалыптастырады. Мұндай анықтама инновациялық әлеуеттің мәнін түсінудің екіұштылығын тағы бір рет көрсетеді.

И. Кокуриннің пікірінше, «инновациялық әлеует – экономикалық тұлғалардың мақсаттарына қол жеткізу үшін әрекетке келтірілуі мүмкін жинақталған ресурстардың пайдаланылмаған, жасырын мүмкіндіктерін қамтиды» [55]. Мұндай анықтама инновациялық әлеуеттің мәнін түсінудің екіұштылығын тағы бір рет көрсетеді.

Жеке ғалымдар инновациялық әлеуетті жүйелік тұрғыдан анықтауға тырысады. Мысалы, Д. Андрианов «инновациялық әлеует категориясын жүйенің қолданыстағы немесе жаңадан пайда болған қажеттіліктерді (жаңашыл тұлға, тұтынушы, нарық және т.б.) қанағаттандыру мақсатында заттардың нақты ретін жаңа күйге өзгерту мүмкіндігі ретінде түсіндіруге болады» деп санайды. Бұл ретте инновациялық әлеуетті тиімді пайдалану жасырын мүмкіндіктен айқын шындыққа, яғни бір күйден екінші күйге (атап айтқанда, дәстүрліден жаңаға) көшуге мүмкіндік береді. Демек, «инновациялық әлеует» – бұл жүйенің өзгеру, жақсару, ілгерілеуге қабілеттілігінің сипаттамасы болып табылады. Отандық ғалым А. А. Койгородцев та өз зерттеулерінде осындай пікірді ұстанады [56].

В. Баранчеев бастаған авторлар тобы ұйымның «инновациялық әлеуетін» ұйымның алға қойған инновациялық мақсатына қол жеткізуді қамтамасыз ететін міндеттерді орындауға дайын болуының өлшемі, яғни инновациялық жобаны немесе инновациялық қайта құру бағдарламасын іске асыруға және инновацияларды енгізуге дайын болу өлшемі ретінде анықтайды [57].

А. Поршнев өз еңбегінде ұйымның «инновациялық әлеуетін» алға қойылған инновациялық мақсатқа қол жеткізуді қамтамасыз ететін міндеттерді орындауға дайын болу өлшемі, яғни инновациялық стратегиялық өзгерістер жобасын немесе бағдарламасын іске асыруға дайын болуының өлшемі ретінде қарастырады [58]. К. Б. Лисин және В. Н. Фридлянов "инновациялық әлеует" дегеніміз – инновацияларды қабылдау мен енгізуге, немесе инновацияларды алуға кепілдік бере алатын ғылыми, техникалық, технологиялық, инфрақұрылымдық, қаржылық, құқықтық, әлеуметтік-мәдени және басқа мүмкіндіктердің жиынтығы деп санайды [59].

Сонымен қатар, «инновациялық әлеует» технологиялық прогресспен қатар ғылыми-техникалық даму механизмдерімен ұштасқан институционалдық нысандарды, қоғамның инновациялық мәдениетін, оның инновацияларға бейімділігін қамтиды. Тар мағынада, «инновациялық әлеует» кейде "инновациялық үдерісті жүзеге асыру үшін қажетті факторлар мен жағдайлар жүйесі" ретінде түсіндіріледі. Инновациялық әлеуетті бұлай түсіну оны қолдану аясын едәуір тарылтады және ақиқатты едәуір жеңілдетеді. Инновациялық әлеуеттің мәнін қарастырған да, өз еңбектерінде Л. С. Бляхман, Ф. Л. Мерсон, Э. М. Тофф бұл ұғымды талдауға нәтижелілік көзқарасты қолданады [47, б.285].

Отандық ғалымдар отандық кәсіпорындардың инновациялық дамуының ұйымдастырушылық - экономикалық механизмін дамыту және жетілдіру мәселелерін кеңінен қарастыруда. Алайда, көлік - логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін дамыту мәселелері нақты тәжірибелердің болмауына байланысты толық көлемде ашылмаған.

Отандық ғалымдардан С. Б. Абдыгаппарованың пікірінше, инновациялық әлеует ұғымын мемелекеттік және нарықтық реттеу арқылы қоғамның өмір сүру деңгейін жақсартуға бағытталған кәсіпкерлік тұлғалардың ғылыми негізделген идеяларын зерттеу, әзірлеу және іске асыруды қамтитын мақсатқа жету үдерісі деп қарастыруға болады [60]. Б. Н. Исабековтің еңбегінде «инновациялық әлеует қоршаған ортаның өзгерістеріне жаңа білімнің тиімді коммерциализациялануының көмегімен дер кезінде бейімделуіне мүмкіндік беретін, үлкен және күрделі әлеуметтік-экономикалық жүйенің жүйелік қасиеттерінің бірі болып табылады» деген анықтама берілген. Мұндай түсініктемені ескере отырып, инновациялық әлеует жүйенің қасиеті ретінде кез келген кәсіпорында кездеседі, бірақ үш ықтимал жағдайда болуы мүмкін деген қорытынды жасауға болады:

- дамымаған инновациялық әлеует: сыртқы орта өзгеріс адаптациясына бейімделмеген (жекелеген ресурстары бар, мақсатты бағытта бірікпеген);

- қалыпты дамыған инновациялық әлеует: бәсекелестік күресте бизнестің өміршеңділігін қамтамасыз ететін өзгерістерін іске асыруға мүмкіндік береді (өнімнің уақытылы модификациялануы іске асады, техникалық және технологиялық базасы жаңартылады, басқарудың қазіргі заманғы әдістері енгізіледі және т.б.);

- дамыған инновациялық әлеует: өнім нарығында және саласында көшбасшы болуға, кәсіпорынның инновациялық-белсенді позициясын ұстануына мүмкіндік береді [61].

Ж. Б. Рахметуллина зерттеулерінде кәсіпорынның инновациялық әлеуеті – бұл оның инновацияларды жасау, дамыту және жүзеге асыру мүмкіндіктері деген анықтама беріледі. Инновациялық әлеует кәсіпорын қызметінің нәтижесіне ықпал ететін жекелеген элементтердің жиынтығынан тұрады. Инновациялық әлеует кәсіпорынды стратегиялық басқару құрылымындағы маңызды басқару нысандарының бірі болып табылады [62]. А.С. Кулмаганбетова өз зерттеулерінде «.....кәсіпорындардың инновациялық әлеуетінің тұжырымдамасы инновациялық қызметті жүзеге асыру үшін және оның бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін қажетті кадрлық, өндірістік, ғылыми және қаржылық мүмкіндіктердің жиынтығы болып табылады» пайымдайды [63].

Сонымен қатар, қазақстандық әдебиетте «инновациялық әлеует» ұғымын талдау Р. К. Сагиеваның [64], А. Н. Тургинбаеваның [65] және Г. М. Мутановтың [66] т.б. еңбектерінде ұсынылған. Бұл авторлардың пайымдауынша инновациялық әлеует ішкі инновациялық әлеуетпен анықталады. Ішкі инновациялық әлеуетке мыналар кіреді:

- ұйым қызметкерлері (білім, тәжірибе, біліктілік, құзыреттілік және қолда бар ресурстарды басқару әдісі);

- ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық бөлімшелер (басқа компаниялармен немесе мекемелермен бірлесіп жүргізілетін ғылыми-зерттеу және іздестіру жұмыстарын дамыту бойынша зерттеулер мен әзірлемелер жүргізетін бөлімшелер);

- қолданылатын технологиялар (IT технологиялар, инновациялармен байланысты машиналар, жабдықтар).

Әдебиеттерге шолу инновациялық әлеуеттің мәніне барлық көзқарастарды екі тұрғыдан: біріншіден, инновациялық әлеует – бұл инновациялық қызметті іске асыруға мүмкіндік беретін ресурстық мүмкіндіктер жиынтығы; екіншіден, инновациялық әлеует – шаруашылық жүргізуші тұлғалардың экономикалық әлеуетінің көрсеткіші ретінде қарауға болатынын көрсетті.

Жеке зерттеушілер инновациялық қызметті кәсіпорынның қызметтерінің бірі ретінде қарастыра отырып, инновациялық әлеуеттің құрылымын оның үш құрамдас бөлігінің бірлігі түрінде қарауды ұсынады: ресурстық, ішкі және нәтижелік. Олар бір уақытта бірге жүреді, бір-бірін болжайды әрі шарттайды, және әлеуеттің үштік мәні ретінде пайдаланылған кезде көрінеді. Жоғарыда қарастырылғандай, инновациялық әлеуеттің ресурстық құрамдас бөлігі оны қалыптастырудың өзіндік «тірегі» болып табылады. Ол материалдық-техникалық, технологиялық, ақпараттық, қаржылық, адами және басқа да ресурстар түрлерін қамтиды

Нәтижелік құраушы. Қолда бар мүмкіндіктерді іске асырудың түпкілікті нәтижесінің көрінісі болып табылады (инновациялық үдерісті жүзеге асыру барысында алынған жаңа өнім түрінде). Осыған байланысты ол инновациялық әлеуеттің мақсатты сипаттамасы ретінде әрекет етеді және басқа компоненттердің, мысалы, ресурстық дамуына ықпал етеді.

Ішкі құраушы. Бұл барлық алдыңғы элементтердің әрекет ету қабілеті мен тиімділігін қамтамасыз ететін "механизм". Тұтастай алғанда, бұл құраушы инновациялық қызметті мақсатты түрде жүзеге асыру мүмкіндігін сипаттайды, яғни коммерциялық тиімділік қағидалары бойынша жүйенің әртүрлі жаңашылдықтарды бастау, құру және тарату үшін ресурстарды тарту қабілетін анықтайды [67].

Ұйымның инновациялық әлеуетін дамыту оның барлық бөлімдерін, сонымен қатар өндірістік-шаруашылық жүйенің барлық элементтерін дамыту арқылы ғана жүзеге асырылуы мүмкін. Осылайша ұсынылған материалдарды ескере отырып, көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуеті жүйенің қолданыстағы ресурстық базасы негізінде инновацияларды әзірлеуге, көбейтуге және пайдалануға түпкілікті қабілеттілігін білдіреді. Біздің түсінігіміз бойынша, инновациялық әлеует – бұл нысанның (саланың, аймақтың немесе ұйымның) инновацияларды әзірлеу, көбейту және әзірленген инновацияларды пайдалану қабілеттілігін анықтайтын экономикалық, ұйымдастырушылық және әлеуметтік факторлардың жиынтығы.

Осы көзқарасқа сәйкес, КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті оның инновациялық мүмкіндіктерін айқындайтын материалдық және материалдық емес сипаттағы ресурстардан тұрады. Бұл көзқарас "инновация" терминінің пайда болуы кезінде кең таралған болатын (сурет 1).

Сурет 1 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрылымына ресурстық көзқарас

Ескерту: Әдебиет негізінде құрастырылған [68].

Бұл көзқарас өте кең таралған, дегенмен оның бірқатар кемшіліктері барын айту керек. Мысалы, «инновациялық әлеует» және «ресурстар» терминдерінің қолданыстағы анықтамалары бір мағынада емес екенін атап өтуге болады. Өйткені ресурстардың көлемі әрқашан инновациялық әлеуетке тең бола бермейді [69].

Ресурстық көзқарасты жақтаушылар үшін ұйымның инновация саласындағы тиімділігінің көрсеткіші ретінде нәтиже басты рөл атқарады, өйткені олар қол жеткізілген инновациялық әлеует нақты экономикалық көрсеткіштермен анықталады деп есептейді. Осыған сүйене отырып, КЛЖ-нің инновациялық қызметінің нәтижесі оның инновацияларды әзірлеуге қабілетімен тікелей байланысын үнемі көрсетпеуі мүмкін екенін атап өтуге болады. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін, оның ішкі ортасына негіздей отырып құрылымдау көзқарасы нақты ресурстардың немесе нәтижелердің жиынтығынан ғана емес, сонымен қатар үдерістер мен нәтижелер арасындағы қатынастардың сипатынан тұратын инновацияларды жасау әдісі ретінде инновациялық әлеуеттің табиғатына жан-жақты, кешенді, жүйелі көзқарасты білдіреді [70].

Осылайша инновациялық әлеует инновацияны қамтамасыз ету үшін қолжетімді ресурс қана емес, сонымен қатар, өзара байланысты элементтер жүйесі болып табылады (сурет 2).

Сурет 2 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрылымына ішкі көзқарас

Ескерту: Әдебиет негізінде құрастырылған [71]

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрылымын талдау негізінде ұйымды инновациялық жетілдіру үдерісіне қатысатын бес ішкі жүйені бөліп көрсетуге болады: басқарушылық, әлеуметтік-мәдени, инфрақұрылымдық, ресурстық және мақсатты.

Тағы бір көзқарас – бұл КЛЖ-нің жүйелілігі тұрғысынан қарастыратын көзқарас, яғни, оны синергетикалық жүйе ретінде зерттеу керек. Бұл жерде әлеуеттер КЛЖ-нің қызметінің ерекше «іргетасы» рөлін атқарады. Қазіргі кезде инновациялық әлеуетті КЛЖ-нің дамуының тиімділігінің көрсеткіші ретінде қарастыратын жүйелі зерттеулер жоқ екенін ескеру қажет, сонымен қатар оны бағалаудың бірыңғай әдістемесі де жоқ.

КЛЖ-ні басқару үдерісінде оның инновациялық әлеуетін дамыту факторлары 3-ші суретте көрсетілген. Бұл жағдайда КЛЖ-нің қызмет ету құрылымы теңсіз, өзгермелі әрі ашық синергетикалық жүйе ретінде қарастырылады.

КЛЖ-нің дамуының бастапқы кезеңіндегі синергетикалық әсер қаржылық әлеуетті үнемдеу, инновациялық бизнесті ұйымдастыруға қажетті және жеткілікті жағдайларды жасау түрінде, сондай-ақ, КЛЖ-нің өзінің де, ол көрсететін қызмет түрлерінің де бәсеке қабілеттілігін арттыру есебінен ұдайы өндіріс циклінің уақытын үнемдеу түрінде көрінеді.

КЛЖ-нің теңсіз, өзгермелі құрылымының тепе-теңдіктен айырмашылығы нарықтық қатынастардың белгісіздігі жағдайында оның ішкі және сыртқы ортасының жүйелі өзара әрекеті арқылы КЛЖ-нің элементтерінің даму тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

**КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің даму факторлары**

**Өндірістік факторлар**

-басқарушылар мен жетекшілердің инновацияларды қабылдауы;

-кадрлардың біліктілігі;

-жаңа технологиялар туралы мәліметтердің болуы;

-ғылыми және басқа ұйымдармен әріптестік мүмкіндігі;

-ресурстардың жеткіліктілігі.

-өзінің жеке меншік ақша қаржыларының болуы;

-билік тарапынан қаржылық қолдаудың болуы;

-инновациялардың өзіндік құны;

-экономикалық тәуекелдер;

-инновациялардың ақталу мерзімі;

-инновациялардың тиімділігі.

**Экономикалық факторлар**

-инновациялық өнімге нарықтық сұраныстың болуы;

-инновациялық инфрақұрылымның дамуы;

-инновациялар нарығының дамуы;

-инновация нарығында қызмет ету тәжірибесінің болуы;

-зияткерлік меншікті қорғау;

-төлем қабілетті сұраныстың болуы.

**Нарықтық факторлар**

- инновациялар нарығының талаптарына нормативтік-құқықтық құжаттардың сәйкестігі

-инновациялық үдерістер мерзімдерінің анықсыздығы

-инновациялық дамудың қойылған міндеттеріне ұйымдастыру және басқару деңгейінің сәйкес келуі

-қажетті ақпаратқа қол жеткізу мүмкіндігінің болмауы, білімдерді басқару жүйесінің дамуының нашарлығы

**Басқа да факторлар**

Сурет 3 – КЛЖ-нің басқару үдерісінде инновациялық әлеуетті қалыптастыру факторлары

Ескерту: Әдебиет негізінде автормен құрастырылған [72]

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің жедел дамуын қамтамасыз ету үшін, оған сәйкес келетін ұйымдастырушылық-экономикалық жүйе, ғылыми-техникалық және инновациялық қызметтің құрылымы болу қажет. Мұндай жүйе нақты қойылған мақсатқа жетуге бағытталған болу керек, соған қажетті механизмдерді иелену керек және белгілі бір қағидалар негізінде қалыптасып, әрекет етуі керек.

Жүйелік нысан ретінде мұндай құрылымның өзіне тән ішкі құрылысы болуы керек және ол өзіне қарағанда үлкенірек жүйелердің құрамдас бөлігі болуы керек. Бұл жүйе өзара байланысты әрі өзара бірін-бірі толықтыратын кешендердің, сондай-ақ, ғылым мен техниканы енгізу үшін, тиімді басқару үшін қажетті және жеткілікті ұйымдастырушылық элементтердің үйлесімін көрсетеді. Олардың өзіндік жеке ішкі құрылымы болады. КЛЖ инновациялық әлеуетін басқару құрылымын жасаудың түпкі мақсаты нақты бір жүйенің барынша тиімді ғылыми-техникалық және инновациялық қызметі үшін жағдай жасау ғана емес, сонымен қатар қызметтің құлдырауын, оның құрылымдық қайта құрылуын және өнім ассортименті мен қызмет көрсету түрлерін өзгертуді еңсеру болуы тиіс.

Қазіргі жағдайда КЛЖ үшін стратегиялық инновацияларды енгізу жаңа технологияларды қолдану есебінен қызметті дамытудың, бәсекеге қабілеттілікті арттырудың және шығындарды азайтудың басты факторларының бірі болып табылады. КЛЖ-нің стратегиялық және инновациялық қызметін басқаруға жүйелік көзқарасты қамтамасыз ету үшін үш негізгі деңгейде: стратегиялық, тактикалық және шұғыл (оперативті, жедел) деңгейде басқару үдерістерінің өзара байланысы мен өзара тәуелділігіне кепілдік беру қажет (сурет 4).

**Тактикалық деңгей**

**Стратегиялық деңгей**

**Шұғыл (жедел, оперативті) деңгей**

-инновациялық жобаларды жоспарлау және қалыптастыру;

-инновациялық жобаларды дайындау;

-инновациялық жобалардың тәуекелдерін бағалау;

-инновациялық жобалардың жұмыс жасау құжаттамасын әзірлеу.

-инновациялық стратегияның жүзеге асырылуын бақылау;

-инновациялық стратегияның КЛЖ дамуының инновациялық мақсаттарына сәйкестігін тексеру;

-сыртқы ортаның өзгеруін ескере отырып, инновациялық стратегияны түзету.

-сыртқы ортаны болжау және мониторинг жүргізу;

-дамудың инновациялық бағыттарын анықтау;

-инновациялық әлеуетті бағалау;

-инновациялық стратегияны дайындау және қабылдау.

Сурет 4 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін қалыптастыру мен дамытуға жүйелік көзқарас

Ескерту: Әдебиет негізінд автормен құрастырылған [73].

Стратегиялық басқару деңгейінде инновациялық стратегия қалыптасады. КЛЖ үшін инновациялық стратегияны әзірлеудің бастапқы қадамы сыртқы ортаның жағдайын талдау болуы мүмкін. Ол макро және микроэкономикалық деңгейдегі мүмкіндіктер мен қауіптерді анықтауға бағытталады. Сыртқы ортаның жағдайын талдау әрбір келесі кезеңмен қатар жүру қажет, өйткені сыртқы ортаны бағалау үздіксіз жүргізілуі керек, бұл өз кезегінде, оның өзгерістерін бақылау дәрежесін арттырады.

Сыртқы ортаның жағдайын талдағаннан кейін КЛЖ-нің инновациялық мақсаттары анықталады. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау кезінде, қажет болған жағдайда, инновациялық әлеуетті дамыту үшін қажетті шаралар әзірленеді және жүзеге асырылады. Сыртқы ортаны толық талдау және инновациялық әлеует деңгейін бағалау негізінде КЛЖ үшін инновациялық бизнес стратегиясы әзірленеді.

Басқарудың тактикалық деңгейінде КЛЖ-нің инновациялық мақсаттарына қол жеткізу үшін оқыту және инновациялық жобалар қоржынын жоспарлау жүзеге асырылады.

КЛЖ шұғыл (оперативті, жедел) басқару деңгейі таңдап алынған инновациялық стратегияның жүзеге асырылуын бақылауды қамтиды. Таңдап алған стратегияның КЛЖ-нің инновациялық мақсаттарына сәйкес келетіні, не келмейтіні тексеріледі. Одан кейін инновациялық қызметтің бюджеті әзірленеді, қолданыстағы ұйымдастырушылық құрылымның іске асыруға қабылданған инновациялық жобаларға сәйкестігі анықталады. Осы арқылы КЛЖ-ні дамытудың инновациялық стратегиясының тиімділігі бағаланады және стратегия сыртқы ортадағы өзгерістерді көрсету үшін әрі инновациялық әлеуетті дамыту үшін бейімделеді.

Сондықтан КЛЖ-нің инновациялық қызметін стратегиялық ұйымдастырудың орталық өзегі инновациялық қызмет стратегиясы болуы тиіс. Ол КЛЖ-ні дамытудың корпоративтік стратегиясының (оған интеграцияланған) бір бөлігі ретінде әзірленуі керек. Инновациялық қызметті стратегиялық ұйымдастыру тұжырымдамасын қолдану КЛЖ-дегі қабылданатын басқару шешімдерінің сапасын арттыруға, сондай-ақ, тұтастай инновациялық әлеуетті айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді.

**1.2 Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетінің дамуын басқарудың әдістері мен механизмдері**

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару инновациялық әлеуетті арттыру және инновацияларды енгізу үшін платформаны дайындау мақсатында экономикалық және шаруашылық қызметті реттеу бағытында құралдардың, әдістер мен механизмдердің жиынтығын қолдану болып табылады [74] .

Тұтастай алғанда, механизм – бұл сәйкес әрекеттерге қатысты шешімдерді қабылдау ережелері мен процедураларының жиынтығы. Осыған байланысты КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытуды басқару механизмі мыналарды қамтиды:

1. КЛЖ-нің ішіндегі инновациялық қызметті ұйымдастыру механизмдерін;
2. КЛЖ-нің қызметінде инновацияларды әзірлеу және енгізу механизмдерін;
3. КЛЖ-нің инновациялық қызметін ынталандыру механизмдерін;
4. технологияларды үйлестіру және трансферінің механизмдерін;
5. зияткерлік меншік құқықтарын сақтау және қорғау механизмдерін.

Берілген механизмдердің кейбіреулері жеке логистикалық жүйенің, ал кейбіреулері сыртқы ортаның: билік, бизнес және қоғамның құзырына жатады.

Әрі қарай біз аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару ерекшеліктерін қарастырамыз. Аймақтың инновациялық дамуы кем дегенде екі талапқа сай болуы керек: бірінші, өкілеттіктерді ұлттық басқару деңгейінен аймақтық деңгейге беру ; екінші, белгілі бір аймақта мемлекеттік, қоғамдық және жекеменшік ұйымдарға жәрдемдесу және олардың дамуын ынталандыру жөніндегі міндеттерді жүзеге асыру.

Аймақта инвестициялар тартудың тиімділігін арттыруға бағытталған жекелеген шараларды қолдану тиісті нәтижелерге әкелмейді. Бұл мәселені шешуге жүйелі басқарушылық көзқарас қажет. Ол ұлғайтылған ұдайы өндіріс үдерісін қалпына келтіруге бағытталған және аймақтардың экономикалық тұрғыдан өзін-өзі қамтамасыз етуіне басты назар аударатын мемлекеттік инвестициялық саясатты әзірлеу мен іске асыруға негізделуі керек.

Қазіргі уақытта мемлекеттік инвестициялық саясаттың стратегиялық мақсаты инновациялық-инвестициялық қызмет механизмін қалыптастыру болуға тиіс. Оны мысал ретінде, қалыптасып жатқан нарықтық ортаға бейімделген және жаңадан құрылып, дамып келе жатқан нарықтық институттарға сәйкес келетін аймақтық инвестициялық қорларды құру арқылы жүзеге асыруға болады.

Басқарудың ұйымдастырушылық-экономикалық механизмінде аймақтық және жергілікті басқару органдары ерекше рөл атқарады. Өйткені әзірленетін және жүзеге асырылып жатқан инновациялық-инвестициялық саясаттың тиімділігі ғана емес, жалпы аймақтың әлеуметтік-экономикалық даму бағыты да олардың құзыретіне байланысты. Инновациялық қызмет дәстүрлі түрде тәуекелдің жоғары деңгейімен сипатталады: статистикаға сәйкес барлық енгізілген әзірлемелердің тек 10% ғана коммерциялық табысқа әкеледі. Сондықтан, бірінші кезекте, аймақтың деңгейінде нарық жағдайларында жұмыс істеуге бағдарланған, ҒЗТКЖ өнімдерін коммерцияландыруды басқару жүйесін құру және қолдау қажет. Мұндай жүйенің көмегімен ғылыми ұйымдардың әлеуетін ашуға және дамуын ынталандыруға, әрі экономиканы сапалы жаңа деңгейге шығаруға мүмкіндік болады.

Сонымен қатар, теориялық тұрғыдан көлік-логистикалық жүйелер саласындағы инновациялар өндірістік-шаруашылық қызметтің әртүрлі бағыттарының икемді логистикалық үлгілерін әзірлеудің бастапқы базасы болып табылатын төрт логистикалық тұжырымдамаға негізделетінін атап өткен жөн.

Көлік-логистикалық тұжырымдамалардың постулаттары ретінде мыналар қабылданған [75]:

- жалпы логистикалық шығындар тұжырымдамасы – сараланған логистикалық шығындарды анықтау;

- логистикадағы бизнес-үдерістерді қайта құру (реинжиринг) тұжырымдамасы – қызметтер, делдалдық және әріптестік дәрежелері арасындағы өзара байланысты анықтау;

- логистиканың интеграцияланған стратегиясы тұжырымдамасы – сұраныс пен ұсыныс болжамы негізінде тұтынушыларға қызмет көрсету сапасы;

- жеткізудің толық тізбегін басқарудың логистикалық тұжырымдамасы – бастапқы жеткізушіден бастап соңғы тұтынушыға дейінгі тауар қозғалысының бүкіл үдерісін ұйымдастыру.

Логистика саласындағы инновациялар логистикалық қызметтің бағыты ретінде бүкіл логистика кешеніндегі жаңалықтарды қарастырады. Осыған байланысты, логистика саласындағы инновациялар материалдық өндіріс пен қызмет көрсету саласын ұйымдастыру мен басқаруда қолданылатын логистиканың әдістемелік қамтамасыз ету үшін қажетті қолда бар құралдарды (әдістерді, критерийлерді, көрсеткіштерді) толықтыруды және жаңасын әзірлеуді, сондай-ақ, логистикалық бизнес-үдерістерде пайдаланылатын операциялар мен процедураларды жетілдіруді көздейді.

Сонымен қатар, логистика саласындағы инновациялар техникалық құралдарды үнемі жаңартып отыру қажеттілігін сезіне отырып, ғылыми-техникалық прогрестің дамуына белсенді әсер етеді. Бұл, өз кезегінде, логистикалық бизнес-үдерістерде қолданылатын жаңа техникалар, технологиялар және материалдар саласындағы ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстардың дамуын ынталандырады.

Әзірленген инновациялар негізінде логистикалық тізбектерді қалыптастыру кезінде оларды құрастырудың балама нұсқалары пайда болатындығына байланысты, бұл нұсқаларды экономикалық орындылық тұрғысынан бағалау қажет болады. Сонымен қатар қалыптасқан және жұмыс істеп тұрған логистикалық тізбектер инновациялар пайда болған кезде көп жағдайларда, белгілі бір түзетулерге ұшырайды, оларды ескеру керек және іс жүзінде пайдалану қажет.

Сәйкесінше, логистикалық тізбектерді қалыптастыру немесе түзету туралы шешімнің оңтайлы нұсқасын қабылдау үшін жеткізу тізбектерінде инновацияларды қолдану тұрғысынан нақты зерттеу жүргізу қажеттілігі туындайды. Мұндай зерттеуді жүргізу кезеңдері бірқатар типтік процедураларынан тұрады [76].

- зерттеу жүргізуді негіздеу: мәселені анықтау, мәселені қою, зерттеу мақсаттарын анықтау, мәселені талдау, зерттеудің міндеттерін анықтау, математикалық үлгілер құру;

- зерттеудің мәліметтер қорын құру: мәліметтер тізімін белгілеу, ақпарат көздерін анықтау, бастапқы мәліметтерді жинау, мәліметтерді жүйелеу және өңдеу, ақпараттарды талдау;

- оңтайлы логистикалық шешімдерді іздеу: математикалық үлгіні шешу, оңтайлы шешімнің синтезі, қорытындылар мен ұсыныстар, шешім қабылдау, қабылданған шешімді жүзеге асыру, алынған нәтижелерді бағалау, қабылданған шешімді түзету.

Логистика саласындағы инновациялар, әдетте, перманентті болып табылады, сондықтан қабылданған шешімдер үнемі түзетіліп отырады (зерттеу жүргізу кезеңдерінің соңғы процедурасы).

Тауар қозғалысы үдерісіне қатысты түзетуші шешімді немесе басқарушылық ықпал етуді қабылдау, ең алдымен, жеткізу тізбегін ұйымдастырудың әрекет етуші нұсқасын және әлеуетті өзгертілген нұсқаны бағалаудың әртүрлі критерийлерін салыстыруға және ықтимал салдарларын болжауға негізделген. Түзетуші шешімді табу ымыраға келу саласын анықтау және оңтайлылық критерийлерін таңдау негізінде жүзеге асырылады.

Жоғарыда айтылғандарға сүйене отырып, экономикалық орындылық тұрғысынан қарағанда, қазіргі уақытта жұмыс істеп тұрған жеткізу тізбегіндегі түзету шешіміне инновациялардың барлығы әсер ете алмайтынын атап өткен жөн. Егер сыртқы логистикалық ортадағы өзгерістер инновация тұрғысынан соншалықты маңызды болмаса, онда бұрын қабылданған шешімді түзету ұйымның таңдап алған тауар қозғалысын ұйымдастыру үдерісінің ауытқуларына ғана жүргізіледі. Сонымен бір мезгілде, өнімді жеткізудің бастапқы логистикалық тізбегін қалыптастыруда дәл осы инновациялар тиімді болуы мүмкін.

Логистикалық жүйеде көптеген элементтер болған кезде элементтер деңгейінде де, элементтер арасындағы байланыс деңгейінде де мәселелер туындайды. Элементтер деңгейінде келесі мәселелерді бөліп көрсетеміз:

- қолданыстағы ақпараттық жүйелердің сенімділік деңгейінің төмендігі;

- стандартты және инновациялық бағытта КЛЖ-нің дамуын қаржыландыру деңгейінің төмендігі;

- КЛЖ-нің нормативтік-құқықтық базасының дамымауы;

- логистика саласы үшін кадрларды даярлаудың төмен деңгейі;

- баяу дамып келе жатқан, қоршаған ортаға теріс әсер ететін ғылыми-техникалық құраушының болуы;

- көлік инфрақұрылымын қалыптастырудағы артта қалушылық;

- ыдыс, қаптама өндірісі бойынша өнеркәсіптің нашар дамуы.

Инновациялық үдерістерді жүзеге асыру да күрделі мәселелердің бірі болып табылады. Ғылыми әдебиеттерде инновациялық үдерістің көптеген үлгілері бар. Олардың арасындағы айырмашылықтар ғылыми көзқарастардағы, кезеңдердегі, әсер ету нысанындағы және тағы басқа белгілерге негізделген. Инновациялық үдерістің барынша жалпыға ортақ үлгілерінің бірі – инновациялық тізбек, яғни салыстырмалы түрде тәуелсіз,дербес кезеңдерден және деңгейлерден тұратын бірізді ғылыми-өндірістік цикл (сурет 5).

Зерттеу

Іргелі

Қолданбалы

Әзірлемелер

Ғылыми-зерттеу

Тәжірибелік

Енгізу

Құрастыру

Игеру

Өндіріс

Қолдану

Маркетинг

Сату

Сурет 5 – КЛЖ инновациялық үдерісті жүзеге асыру кезеңдерінің сызбасы

Әрбір КЛЖ шеңберіндегі инновациялық үдеріс инновациялық қызмет арқылы жүзеге асырылады. КЛЖ-нің инновациялық қызметін нарықта сатылатын жаңа (жетілдірілген) өнімге, тәжірибелік қызметте қолданылатын жаңа (жетілдірілген) үдеріске (технологиялық, басқарушылық, т.б.) ҒЗТКЖ нәтижелерін енгізуге бағытталған үдеріс ретінде сипаттауға болады. Бұл кезде бүкіл логистикалық жүйенің инновациялық әлеуеті артады. Кез-келген КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрамы инновациялық қызметтің мазмұнымен, атап айтқанда жаңа өнімді жасау және оны одан әрі коммерцияландыру арқылы анықталады. Бұл үдерісті төменде келтірілген жалпыланған сызба түрінде көрсетуге болады (сурет 6).

Сурет 6 – КЛЖ-нің инновациялық қызметінің жалпылама үдерісі

Ескерту: Әдебиет негізінде автормен құрастырылған [77]

6-шы суреттен көріп отырғанымыздай инновациялық үдерістің осы бейнесіне сүйене отырып КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті келесі негізгі жүйелік құраушыларды қамтуы керек:

- КЛЖ-нің қоғам талап ететін, яғни орынды, мақсатқа сай инновацияларды негіздеуге және әзірлеуге қабілеті;

- КЛЖ-нің инновацияны тиісті коммерциялық құндылыққа айналдыру қабілеті;

- КЛЖ-нің инновациялық өнімді таратуға қабілеті.

Соңғы жылдары инновацияларды басқару тәжірибесі өзгерді. Инновацияларды басқаруда басымдылық экономикалық тиімділікке қол жеткізуден гөрі сапаны, икемділікті, инновациялық шешімдерді қамтамасыз етуге және ұйымдастырушылық білімді қалыптастыруға ауысты. Бұл П. Болдуин мен Т. Кумпе инновациялық менеджмент парадигмасының эволюциялық үлгісін растайды.

Ал, Л. В. Фомченкова қазіргі заманғы инновациялық үдерістерге тән қасиет стратегиялық және инновациялық басқару арасындағы тығыз байланыстың болуы деп санайды [78]. Инновациялар КЛЖ-нің дамуының негізгі бағыттарын анықтауы керек. Сондықтан, дәл осындай көзқарасты инновацияларды басқару құраушыларын талдау кезінде, әсіресе КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің тұжырымдамасы негізделген кезде қолдану қажет.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің болуы оның тиімді дамуының алғышарты болып табылады. КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті әр түрлі нарықтық құрылымдардың жағдайына байланысты экономикалық үдерістердің серпінінде ескерілуі керек.

Осылайша КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін талдаудың міндеттері келесідей болып табылады:

- КЛЖ дамытудың инновациялық стратегиясын әзірлеу бойынша ұсыныстарды дайындау;

- КЛЖ-гі инновациялық үдерістерді ұйымдастырудың әлсіз жақтарын анықтау және оларды жою бойынша ұсыныстар дайындау;

- инвестициялық құрылымдарды, немесе ірі инвестициялық жобалар мен инженерлік бағдарламаларды қолдау туралы шешімдер қабылдау үшін ақпаратарт дайындау.

Инновациялық әлеуетті басқару үдерісі кезеңдердің тізбегі түрінде ұсынылады. С. А. Князев инновациялық әлеуетті басқарудың алты кезеңін анықтайды:

- миссияны анықтау, мақсат қою;

- базалық стратегияны әзірлеу;

- инновациялық мақсаттарды айқындау;

- инновациялық әлеуетті бағалау;

- инновациялық жобаларды әзірлеу, баламалы нұсқалар жиынтығынан таңдау;

-таңдап алынған инновациялық жоба шеңберінде инновациялық әлеуетті жүзеге асыру [79].

А. В. Решетников та осыған ұқсас көзқарасты білдіреді, дегенмен оның үлгісінде циклдік фактор бар. Ол алынған нәтижелерге байланысты миссияны, мақсаттарды және стратегияларды түзетуге мүмкіндік береді [80].

Инновациялық әлеуетті басқару үлгісінің тағы бір мысалы ретінде Ф. И. Чудаковтың көзқарасын келтіруге болады, ол басқарудың төрт негізгі кезеңін бөліп көрсетеді:

- қолданыстағы стратегияны ескере отырып, шаруашылық жүргізуші тұлғаның жағдайын және оның нарықтағы болашағын талдау;

- инновациялық әлеуетті қалыптастыру;

- әлеуетті талдау;

- инновациялық әлеуетті жүзеге асыру [81].

Инновациялық әлеуетті басқаруды көлік-логистикалық жүйелерінің негізгі құзыреттілігін басқару ретінде қарастыруға болады, өйткені инновациялық әлеуеттің құндылығы, алмастырылмайтындығы және басқа ресурстардың оның орнын толық баса алмайтындығы сияқты айрықша белгілері берілген экономикалық категорияны көлік-логистикалық жүйелерінің түйінді құзыреттеріне жатқызуға мүмкіндік береді.

В. В. Глухов және Е. С. Балашова ұсынған көзқарасқа сәйкес түйінді құзыреттіліктерді пайдалану келесі кезеңдерде жүзеге асырылуы керек:

- бірегей экономикалық ресурстарды таңдау;

- бизнестің шын мәнінде бірегей мүмкіндіктері таңдап алынғанына көз жеткізу үшін негізгі бәсекелестермен салыстыру және талдау;

- түйінді құзыреттіліктерді үздіксіз жетілдіру;

- бизнестің мықты жақтарын дамытудың аралық мақсаттары мен міндеттерін белгілейтін ұйымдастырушылық жол картасын құру;

- қолданыстағы және әлеуетті түйінді құзыреттіліктер негізінде бизнесті дамыту стратегиясын құру [82].

Инновациялық әлеуетті басқарудағы көзқарастарға жүргізілген талдау көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін басқарудың әмбебап үлгісі келесі элементтерді қамтуы тиіс деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді:

- инновациялық мақсаттарды қою;

- инновациялық дамудың ағымдағы деңгейін айқындау;

- инновациялық әлеует деңгейіне әсер ететін ішкі және сыртқы факторларды талдау;

- инновациялық әлеуетті іске асыру;

- әзірленген инновациялық стратегияны түзету;

- " кері байланыстардың" болуы.

Жүргізілген зерттеулер нәтижесінде көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқарудың жеті кезеңін бөліп көрсетуге болады:

- көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқару мәселелерін анықтау;

- инновациялық әлеуетті басқарудың мақсаттары мен міндеттерін анықтау;

- көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық дамуының ағымдағы жағдайын талдау, оның ішінде ішкі және сыртқы ортаны, сондай-ақ нарықтағы ағымдағы жағдайды талдау;

- көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін бағалау;

- көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін арттыру жөніндегі ұйымдастырушылық-экономикалық шараларды әзірлеу;

- көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін арттыру жөніндегі ұйымдастырушылық-экономикалық шараларды жүзеге асыру;

- көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін арттыру жөніндегі ұйымдастырушылық-экономикалық шараларды түзету.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың қолданыстағы көзқарастарын талдау үш негізгі құраушыларды анықтауға мүмкіндік берді: ішкі әлеует, ресурстық әлеует және нәтижелік әлеует. Олардың жиынтығы қарастырылып отырған категорияға қатысты зерттелетін түсініктің мәні мен тереңдігін толық көрсетеді.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрылымы 7-ші суретте көрсетілген. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытуға оның барлық ішкі жүйелерін дамыту арқылы ғана қол жеткізу керек. Сондықтан ішкі ресурстарды диагностикалауды инновациялық әлеуетті бағалау құралы ретінде пайдаланған жөн.

КЛЖ-нің ішкі ортасы мыналарды қамтиды:

- өнімдік (жобалық): КЛЖ-нің қызметінің бағыты және оның көрсетілетін қызметтер (жобалар мен бағдарламалар) түріндегі нәтижелері;

- қызметтік (функционалдық): КЛЖ-нің жұмыс үдерісінде ресурстар мен басқаруды қызмет көрсетуге айналдыру;

- ұйымдастыру: КЛЖ-нің барлық қызметтері үшін ұйымдастырушылық құрылым, үдеріс технологиясы;

- басқару: КЛЖ-ін жалпы басқару, сонымен қатар инновациялық үдерісті басқарудың әдістері мен мүмкіндіктері.

Бұл жағдайда ішкі әлеует инновациялық қызметті мақсатты түрде жүзеге асырудың мүмкіндігін сипаттайды. Яғни, ол жүйенің экономикалық тиімділік қағидаларына сәйкес инновациялардың әртүрлі типтерін бастау, жасау және тарату үшін ресурстарды іздеп табу қабілетін анықтайды, сонымен қатар, жаңа өнімді жасау мен оны іске қосу үдерістерімен сипатталады, осы арқылы инноваторды ғылыммен байланыстырады.

**КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті**

-өнімдік/жобалық әлеует;

-қызметтік (функционалдық) әлеует;

-ұйымдастырушылық әлеует;

-басқарушылық әлеует.

**Ішкі әлеует**

-материалдық-техникалық ресурстар;

-қаржылық ресурстар;

-адами ресурстар;

-ақпараттық ресурстар;

-басқа да ресурстардың жиынтығы.

-

**Ресурстық әлеует**

-жаңа инновациялық өнімді өндіру немесе қызмет көрсетудің түрін ұсыну.

-жүйенің қызмет ету тиімділігінің артуы

**Нәтижелік әлеует**

Сурет 7 – КЛЖ-нің инновациялық әлеует құрылымы

Ескерту: Әдебиет негізінде автормен құрастырылған [77,б.191].

КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті ұғымдарын және оның құрылымын қалыптастыруға көзқарастарды талдау негізінде біз инновациялық әлеуеттің түзетілген анықтамасын ұсынамыз: «Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуеті- бұл инновацияларға ықпал ететін қалыптасқан қолайлы ішкі климатты, қолда бар ішкі ресурстарды (өндірістік, технологиялық, қаржылық, зияткерлік, адами, ғылыми, басқарушылық, ақпараттық т.с.с.) және шаруашылық жүргізуші тұлғаның инновациялық қызметінің дамуы мен инновациялық белсенділік деңгейін үнемі арттыруға ықпал ететін сыртқы мүмкіндіктерді ескере отырып, өнімдік, үдерістік, ұйымдастырушылық және т.б. инновацияларды әзірлеу, жасау, жасалған инновацияларды тәжірибелік қызметте пайдалану және көбейтуді жүзеге асыру арқылы жүйенің қызмет ету тиімділігін және бәсекегеқабілеттілігін арттыруға, өзгеруге, жақсаруға, ілгерілеуге қабілеттілігін білдіреді».

Диссертациялық зерттеу жұмысы аясында КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің мәнімен қатар, оның инновациялық әлеуетін басқаруға көзқарастардың артықшылықтары мен кемшіліктері анықталды (кесте 1).

Кесте 1– КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқаруға көзқарастардың артықшылықтары мен кемшіліктері

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Көзқарастар | Артықшылықтары | Кемшіліктері |
| Ресурстық көзқарас | Қажетті ресурстардың барлық түрлерінің көлемін жоспарлауды жүзеге асыру және оларды пайдалануға бағыттау | Сыртқы және ішкі ортадағы өзгерістерге дер кезінде жауап беру мүмкіндігінің болмауы |
| Инвестициялық көзқарас | Инвестициялар, сондай-ақ оларды басқарудың сапасы болашақ инновациялардың ауқымы мен бағытын толық анықтайды. | Бұл көзқарас дербес пайдаланылмайды, яғни оны басқа көзқарастармен үйлестіріп қана қолданған жөн. |
| Ғылыми көзқарас | Инновациялық қызметті жүргізудің негізгі шарттарының бірі ҒЗТКЖ болып табылады, өйткені ғылыми зерттеулерді жүргізу инновацияның қайнар көзі саналады. | Ғылыми көзқарасты жүзеге асыру басқа көзқарастармен үйлесімді болса ғана орынды, өйткені ғылыми зерттеулерді жүргізу инновацияларды әзірлеу мен іске асырудың жалғыз шарты емес. |

Инновациялық әлеуетті басқарудағы түйінді рөлді оны бағалау атқарады. Бағалау инновациялық дамудың ықтимал жолдарын анықтау және оларды тиімді пайдалану үшін әлеуетті талдау мақсатында басқарудың "бастапқы нүктесі" ретінде қызмет етеді. Зерттеу нысанының инновациялық әлеуетін бағалау оның кәсіпкерлік қызметтің әртүрінің инновациялық әлеуетінің құраушылары бойынша бөліну дәрежесін білдіруі керек. Ішкі әлеуетті бағалаудың негізгі міндетіне сәйкес келесі бағалау әдістері қолданылады: детальды немесе диагностикалық. Детальды талдау негізінен инновацияларды жасау және оны іске асыру үшін жобаны дайындау кезеңінде жүргізіледі.

Инновациялық әлеуетті бағалау инновациялық әлеуетті басқарудың маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Басқару әдістері мен көзқарастарын таңдау олардың қызметін бағалау нәтижесінде анықталған инновациялық әлеуеттің деңгейіне байланысты.

Инновациялық әлеуетті басқару механизмі келесі бағыттар бойынша инновациялық дамудың өсуін қамтамасыз ететін басқару инфрақұрылымының рөлін атқарады:

- инновациялық әлеуетті жоғарылату негізінде инновацияны пайдалану бойынша нәтижелі жұмыс жүргізу үшін қолайлы жағдай жасау;

- ұсынылған инновациялық нәтижеден ауытқуларды диагностикалау мен түзетудің өзектілігін ескере отырып, инновациялық қызметті жүзеге асырудың шексіз үдерісін басқару;

- инновациялық дамудың барынша оңтайлы бағытын таңдау және инновациялық жүйені қоршаған ортаның белсенді өзгерістеріне бейімдеудің ең тиімді жолдарын табу стратегиясы.

Біз шаруашылық жүргізуші тұлғалардың инновациялық әлеуетін бағалаудың жиі қолданылатын әдістерін талдадық. Төменде инновациялық әлеуетті бағалау әдістерінің салыстырмалы талдауы берілген (кесте 2).

Кесте 2 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау әдістері

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Әдістің атауы | Қысқаша сипаттамасы | Артықшылығы | Кемшілігі |
| Детальды талдау | Бұл талдау көбінесе инновацияны негіздеу және оны іске асыру мен енгізу үшін жобаны дайындау сатысында жүргізіледі. | Ресурстардың жеткіліктілігін бағалауға мүмкіндік беретін жүйелік және пайдалы нәтиженің болуы. | Инновациялық әлеуеттің жағдайын интегралды бағалау емес, нақты инновациялық жобаны әзірлеу қабілетін бағалау жүргізіледі. |
| SWOT- талдау | Күшті және әлсіз жақтарды, мүмкіндіктері мен қауіптерді анықтау. | Кешенді талдау, мүмкін болатын даму жолдарын анықтау үшін негіз ретінде пайдаланылуы мүмкін. | Инновациялық әлеуеттің барлық элементтері бағаланбайды. |
| Қаржылық талдау | Инновацияларды енгізу үшін ресурстармен қамтамасыз ету анықталады. | Әдістің айқындылығы жоғары. | Әдіс инновациялық әлеуеттің барлық элементтерін бағалауға мүмкіндік бермейді. |
| Ресурстық талдау | Ресурстармен қамтамасыз етілу анықталады | Әдісті жүзеге асыру үшін ақпараттың қолжетімділігі және талдаудың қарапайымдылығы | Тұлғаның қызметі шеңберінде бағалауды талап ететін ресурстардың оңтайлы бірыңғай жиынтығы жоқ. |
| Әлеуетті құндық бағалау | Ресурстарды ақшалай түрде бағалау. | Әдістің айқындылық деңгейі өте жоғары. | Ресурстардың құнын формальды түрде қосу инновациялық әлеуетті жан-жақты бағалауға мүмкіндік бермейді. |
| Факторлық талдау | Сарапшылардың пікірлері мен талдаулары қолданылады. | Инновациялық әлеуетті кешенді, толық бағалау. | Талдаулар үшін қажетті ақпараттың көлемінің көп болуы, олар көбінесе жалпы әлеуетті сипаттайды |
| Ескерту: Әдебиет негізінде жасалған [63,б.34,35;83] | | | |

Кесте 2 мәліметтері бойынша қазіргі уақытта инновациялық әлеуетті бағалаудың көптеген әдістерінің барын, бірақ олардың артықшылықтары да, кемшіліктері де бар екенін көруге болады. Сондықтан инновациялық әлеуеттің құрылымын, сондай-ақ бағалау көрсеткіштері мен критерийлік мәндерді анықтау компанияның инновациялық әлеуетін басқару, бақылау және бағалаудағы ең маңызды тақырып болып қала береді.

Бұл көрсеткіштердің құрамы категорияға сәйкес таңдап алынуы керек сонымен қатар, уақтылы әрі айқын басқару шешімдерін қабылдауды қамтамасыз ету үшін инновациялық әлеуеттің деңгейі және оның құрылымдық құраушысы туралы толық ақпарат беретіндей болу керек. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау көрсеткіштері қолдануда қарапайым әрі әмбебап болуы керек, инновациялық әлеуеттің даму деңгейі туралы жеткілікті, толық және айқын ақпарат беруі керек.

Логистикалық жүйелердің инновациялық әлеуетін бағалаудың қолданыстағы әдістеріне жүргізілген талдау негізінде біз КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалауда келесі әдістемені ұсынатын боламыз.

Ұсынылатын көзқарастың негізі ретінде ресурстық көзқарас алынады және оның құрамдас бөліктерін ескере отырып, авторлық әдістеме КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің интегралдық көрсеткішін есептеудің сызбасын ұсынамыз (кесте 3).

Кесте 3 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау әдістемесі

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Инновациялық әлеуеттің құрамдас бөліктері | Көрсеткіштің үлес салмағы | Бағалау көрсеткіштері | |
| Кадрлық әлеует | 0,25 | Кәл = Nин / Nж ,мұндағы: Кәл— КЛЖ-нің кадрлық әлеуеті;  Nин— КЛЖ-нің ҒЗТКЖ және инновацияға тартылған жұмысшылар саны;  Nж— КЛЖ-нің қызметкерлерінің жалпы саны | |
| Технологиялық әлеует | 0,25 | Тәл = НҚин/НҚж,мұндағы  НҚин- КЛЖ-нің ҒЗТКЖ және инновацияға тартылған негізгі қорлардың көлемі  НҚж– КЛЖ-нің негізгі қорларының көлемі | |
| Қаржылық әлеует | 0,25 | Қәл = ҚРин/ҚРж,мұндағы  ҚРин – КЛЖ-нің ҒЗТКЖ және инновацияларға жұмсалған қаржылардың көлемі, мың теңге  ҚРж–КЛЖ-нің кезең ішінде қалыптасқан қаржы ресурстарының көлемі, мың теңге | |
| Ғылыми әлеует | 0,25 | Ғәл = МАин/ МАж,мұндағы  МАин – патент, өнертапқыштық, бағдарламалар және т.с.с. (қорғалған және қорғалмаған) материалық емес активтердің көлемі  МАж – материалдық емес активтердің жалпы көлемі | |
| КЛЖ-нің ииновациялық әлеуетінің интегральды көрсеткіші | 1 | +  Мұндағы ИӘ инт-КЛЖ инновациялық әлеуетінің интегральды көрсеткіші  *k1* ,*k2, k3, k4-*инновациялық әлеуетті құраушылардың маңыздылық коэфициенттері  Кәл-кадрлық әлеует  Тәл-технологиялық ілеует  Қәл-қаржылық әлеует  Ғәл-ғылыми әлеует |
| Ескерту: Әдебиет негізінде [84] автормен жасалған | | |

Ұсынылған әдіс қарапайымдылығы және функционалдылығымен ерекшеленеді. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің әрбір құрамдас бөлігін қажет болған жағдайда кеңейтуге болады (топ ішінде қосымша көрсеткіштерді қосуға болады және қаржылық, кадрлық, өндірістік және ғылыми әлеуеттердің интегралдық көрсеткіштерін анықтауға болады). Ұсынылған әдісті қолданудағы жалғыз қиындық талданатын нысаннан бастапқы мәліметтерді алу мүмкін болмаған жағдайда туындауы мүмкін. Бірақ, нақты бір КЛЖ шеңберінде оны пайдалану қиындық тудырмайды, өйткені ішкі басқарушылық және қаржылық есептілік барлық қажетті мәліметтерді алуға мүмкіндік береді. Тұтастай алғанда, әзірленген әдістеме бойынша КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау сызбасын келесідей үдеріс түрінде ұсынуға болады (сурет 8).

Суреттен көріп отырғанымыздай, инновация түрін ескере отырып, КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару тұрақты және зерттеуге бағытталған негізде ұйымдастырылуы керек. Осылайша, біздің ойымызша, инновациялық әлеуетті басқару – бұл жасырын инновациялық әлеуетті анықтау жөніндегі қызмет, ол қызметті одан әрі іске асыру КЛЖ-не ұзақ уақыт бойы өзінің экономикалық тиімділігін кепілдендіруге мүмкіндік береді. КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару үдерісінің негізгі нәтижесі оның даму деңгейін үнемі арттыру болып табылады.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау мақсатын қою

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрамдас бөліктерін сапалы басқарушылық талдау

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін және оның құрамдас бөліктерін бағалау үшін сандық мәліметтерді жинау

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін ұлғайту бағыттарын негіздеу

КЛЖ-нің инновациялық қызметінде инновациялық әлеуетті пайдаланудың қортынды нәтижелерін бағалау

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін пайдалану бағыттарын негіздеу

Инновациялық даму және инновациялық қызметті жүзеге асыру стратегиялары

Сурет 8 – КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау алгоритмі

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін өзінен жоғары дәрежедегі жүйенің мысалы, аймақтың инновациялық қызметі сияқты барынша үлкен жүйенің ішкі жүйесі ретінде қарастыруға болады. Бұл кезде тұтас алғанда, КЛЖ-нің инновациялық қызметін басқарудың жалпы міндеті инновациялық әлеует элементтерін пайдалану деңгейін жоғарылату болып қала береді.

Келесі кезекте біз КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытудың шетелдік тәжірибені қарастырамыз.

**1.3 Көлік-логистикалық жүйелердің инновациялық әлеуетін дамытудың шетелдік тәжірибесі**

Алдыңғы бөлімдерде қарастырылғандай, КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің құрылымына ресурстық көзқарас бойынша, инновациялық әлеуеттің құрамдас бөлігіне технологиялық және ғылыми-техникалық ресурстар жатады. Осыған байланысты көлік-логистика саласындағы соңғы технологиялар мен әзірлемелерді қолданудың шетелдік тәжірибесін зерделеудің еліміздің КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамыту үшін маңызы зор.

Шет мемлекеттерінің тәжірибесін зерделеу барысында LPI логистикалық тиімділік индексінің рейтингтік көрсеткіштерінің талдауын қолдандық. Географиялық бөлініс тұрғысынан біз көліктегі жаңа технологияларды әзірлеу мен қолдануда негізгі көшбасшылар ретінде Еуропа елдерін бөліп алдық. Инновациялық көлік-логистикалық жүйені қалыптастырудың халықаралық тәжірибесін зерттеу ағымдағы бағытты жаңғыртудың «жаңа» көзқарастарын анықтауға және қалыптастыруға, сондай-ақ аймақтық ерекшеліктерді ескере отырып стратегиялық құжаттарды әзірлеу кезінде оларды есепке алуға мүмкіндік береді.

Шетелде көлік-логистикалық шығындарды азайтуға, өндірістің тиімділігін арттыруға, ақпараттық және энергия үнемдейтін технологияларды енгізуге, қоршаған ортаны қорғауға бағытталған түрлі инновациялар логистикаға белсенді түрде енгізіліп жатыр. Әсіресе бүгінгі күні жаһандық дағдарыс немесе Ковид-19 пандемиясы сияқты жағдайларда көптеген өндірістік мәселелерді қашықтан жылдам және сапалы шешу қажет болған кезде инновациялық логистика мәселесі туындайды. Шетелдік тәжірибе көрсеткендей, бүгінгі таңда көлік-логистикалық үдерістерді жетілдірудің көптеген заманауи технологиялық шешімдері бар.

Инновациялық жолға негізделген көлік-логистикалық жүйені дамытудағы жетекші елдердің тәжірибесін талдау Қазақстанның даму жолдары мен келешегін айқындау үшін өте маңызды.

Көлік-логистика саласының инновациялық әлеуетінің дамуына әсер ететін бес негізгі факторды ажыратуға болады:

- цифрландыру;

-жаңа бағдарламалық қамтамасыз етуді енгізуге байланысты үдерістердегі өзгерістер;

- ішкі нарықтар серпінінің өзгеруі;

- халықаралық саудадағы өзгерістер;

- жаңа жабдықты енгізуге байланысты технологиялық үдерістердің өзгеруі [85].

Дүниежүзілік банк тобының мәліметі бойынша көптеген елдер экономикалық өсу мен интеграция үшін логистикалық көрсеткіштердің маңыздылығын жақсы түсінеді. "Жаһандық экономикадағы сауда логистикасы" бөлімінде саясаттың бір саласы ретінде логистиканың түпкілікті сквозной сипаты кеңінен танылатыны көрсетілген: логистика ― инфрақұрылымды біріктіру ғана емес, сонымен қатар қызметтерді реттеу, сауда процедураларының тұрақтылығы немесе оларды жеңілдету болып табылады.

Дүниежүзілік банктің логистикалық тиімділік индексі LPI ― бұл 160-тан астам ел үшін логистикалық жүйелердің ыңғайлылығын есептейтін бірегей салыстыру (бенчмаркинг) құралы. Дүниежүзілік банк тобы LPI логистика тиімділігінің қозғаушы күштері мәселесі бойынша мүше елдермен диалог жүргізудің ең маңызды бастапқы нүктесі ретінде пайдаланады. Индекс алты құраушыдан тұрады

- кеден;

- инфрақұрылым;

- тасымалдауды ұйымдастырудың қарапайымдылығы;

- логистикалық қызметтердің сапасы;

- мерзімділігі;

- қадағалау.

2007 жылдан бастап екі жыл сайын ең жақсы сауда логистикасы бар елдер анықталады. Кесте 4 мәліметтерінде логистикалық тиімділік индексі бойынша елдер рейтингісі көрсетілген.

Кесте 4 – LPI көрсеткіші бойынша әлем мемлекеттерінің «Үздік 10» мемлекетінің рейтингісі

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Economic | 2010 | | 2012 | | 2014 | | 2016 | | 2018 | | 2023 | |
| Rank | LPI | Rank | LPI | Rank | LPI | Rank | LPI | Rank | LPI | Rank | LPI |
| 1 | Germany | 1 | 4,11 | 4 | 4,03 | 1 | 4,12 | 1 | 4,23 | 1 | 4,20 | 3 | 4,1 |
| 2 | Singapore | 2 | 4,09 | 1 | 4,13 | 5 | 4,00 | 5 | 4,14 | 7 | 4,00 | 1 | 4,3 |
| 3 | Sweden | 3 | 4,08 | 13 | 3,85 | 6 | 3,96 | 3 | 4,20 | 2 | 4,05 | 7 | 4,0 |
| 4 | Netherlands | 4 | 4,07 | 5 | 4,02 | 2 | 4,05 | 4 | 4,19 | 6 | 4,02 | 3 | 4,1 |
| 5 | Luxembourg | 5 | 3,98 | 15 | 3,82 | 8 | 3,95 | 2 | 4,22 | 24 | 3,63 | 24 | 3,6 |
| 6 | Japan | 7 | 3,97 | 8 | 3,93 | 10 | 3,91 | 12 | 3,97 | 4 | 4,03 | 13 | 3,9 |
| 7 | United Kingdom | 8 | 3,95 | 10 | 3,90 | 4 | 4,01 | 8 | 4,07 | 9 | 3,99 | 19 | 3,7 |
| 8 | Belgium | 9 | 3,94 | 7 | 3,98 | 3 | 4,04 | 6 | 4,11 | 3 | 4,04 | 7 | 4,00 |
| 9 | Finland | 12 | 3,89 | 3 | 4,05 | 24 | 3,62 | 24 | 3,92 | 10 | 3,97 | 2 | 4,2 |
| 10 | Hong Kong SAR, China | 13 | 3,88 | 2 | 4,12 | 15 | 3,83 | 15 | 4,07 | 12 | 3,92 | 7 | 4,0 |
| 11 | Austria | 19 | 3,76 | 11 | 3,89 | 22 | 3,65 | 7 | 4,10 | 5 | 4,03 | 13 | 3,9 |
| 12 | .................... |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13 | Kazakhstan | 62 | 2,83 | 86 | 2,69 | 88 | 2,70 | 77 | 2,75 | 71 | 2,81 | 79 | 2,7 |
| Ескерту: Әдебиет негізінде жасалды [86] | | | | | | | | | | | | | |

Кесте 4 мәліметінен көріп отырғанымыздай логистикалық тиімділік индексінде Қазақстанның 2014 жылғы көрсеткіші ең төмен. 2014 жылмен салыстырғанда 2018 жылы он жеті позицияға көтеріліп, 160 елдің ішінде 71-ші орынға тұрақтаған. Дегенменен, 2023 жылғы рейтингте 8 позицияға төмендегенін көреміз. Байқағанымыздай, LPI көрсеткіші бойынша әлем мемлекеттерінің рейтингісінде «Үздік -10» қатарында Германия 2010 жылдан бері көш бастап келеді. Бұл мемлекет заманауи ақпараттық технологияларды пайдалана отырып, инновациялық даму бағытында белсенді жұмыс істеп келеді. Германия "Заттар интернетін" (IoT) енгізуге бағытталған Индустрия 4.0 тұжырымдамасының бастауында болды. Неміс компаниялары 2030 жылға қарай осы саланы толық интернетке қосуды жоспарлап отыр. Logistics 4.0 алғаш рет Ганноверде IAA Commercial Vehiclestradefair көрмесінде қолданылған Индустрия 4.0 терминімен байланысты құрылды, бұл біз қазір төртінші өнеркәсіптік революцияның шыңын бастан өткеріп жатқанымызды білдіреді.

Технологиялық факторлардың әсері көлік-логистикалық саланы цифрлық трансформациялаудың негізгі аспектісі болып табылады. Бұл цифрлық технологияларды белсенді пайдалану осы саланың экономикалық тиімділігін арттырудың ең басымды әдісі саналады. Көлік қажеттіліктері үшін цифрлық технологияларды қолданудың келесідей ең танымал бағыттарын бөліп көрсетуге болады (кесте 5).

Кесте 5 – Көлік-логистикалық жүйедегі цифрлық технологияларды қолдану бағыттары

|  |  |
| --- | --- |
| Атауы | Сипаттамасы |
| Электрондық құжат айналымы | Электрондық билеттерді енгізу, жол жүру құжаттарын қашықтықтан ресімдеу; "виртуалды кеңселерді" құру, жеке байланыссыз клиенттерге қызмет көрсету |
| Қашықтықтан байланыс | Қашықтықтан байланыс үшін цифрлық коммуникациялық технологияларды (дрондар) қолдану |
| Төлем жүргізу | Мобильді төлем, бірыңғай жол жүру құжаттары, көлік қызметтерін алу үшін мобильді қосымшаларды пайдалану |
| Бұлтты технологиялар | Мәліметтерді сапалы жаңа деңгейде өңдеу: көлік ағындары туралы мәліметтерді жинау және талдау, "bigdata" технологияларын пайдалану |
| Көлікті басқарудың интеграцияланған жүйелері | Көлікті басқару жүйелерін қайта ұйымдастыру, оларды автоматтандыру; тұтынушыны жүкті басқару және бақылау үдерісіне тарту |
| Интеллектуалды көлік жүйелері | Көлік ағындарын бақылауды автоматтандыру және роботтандыру, көлік жағдайын болжау, автопилот жүйелерін қолдау |
| Логистикалық қызмет көрсету платформалары | Логистикалық қызметтерді ұсынуға, соның ішінде билеттерді брондау және тапсырыс беруге, жүктерге тасымалдаушыны іздеуге, оңтайлы маршрутты анықтауға бағытталған цифрлық платформалар құру |
| Ескерту: автормен құрастырылған [87,88] | |

Logistics 4.0 заманауи ақпараттық-коммуникациялық технологияларды біріктіру арқылы осы үрдісті жалғастыруда. Интеллектуалды және цифрлық желілік жүйелер адамдарға, машиналарға, зауыттарға, логистика мен өнімдерге бір-бірімен тікелей байланысуға мүмкіндік беру үшін жасалған. Logistics 4.0 технологиялары келесі суретте көрсетілген (сурет 9)

Сурет 9 – Logistics 4.0 технологиялары

Ескерту: автормен құрастырылған [85,б.130]

Сараптамалық бағалаулар бойынша Германия логистикалық технологияларды әзірлеу және енгізу саласындағы жетекші ел болып табылады. Бүгінде Германияда келесі қалаларда орналасқан бірнеше логистикалық орталықтар бар: Берлин, Гамбург, Бремен, Дюссельдорф, Франкфурт, Штутгарт, Мюнхен және Нюрнберг. Олардың барлығы негізінен елдің батыс бөлігінде орналасқан және аймақтың ең ірі экономикалық орталықтарына қарай тартылады. Көлік қызметін 11 ірі логистикалық операторлар жүзеге асырады: Maneuvability logistics, Conceptum Logistics Group Holding GmbH, CS4 Logistics GmbH, Interglobal Shipping, Intropa Speditionsqesellschaft MBX, Kopf&Lubben, Leschaco Group, Maurice Ward UG, Monnard Spedition, Morrison Express Corporation және NNR + Dachser. Сонымен қатар DB Schenker Logistics Company DHL Logistics Service Solution компанияларын бөліп көрсетуге болады.

Германияда 2019 жыл жасанды интеллект жылы деп жарияланды. Германия әлемнің жетекші сарапшыларын тарта отырып, жасанды интеллект саласында көшбасшы болуды және АҚШ пен Қытайды басып озуды жоспарлап отыр. Бұл зерттеуде біз ең жоғары логистикалық тиімділік индексіне ие Германияның логистикадағы инновацияларды қалай қолданатынын және оларды қалай пайдаланатынын анықтадық. Бүгінгі таңда Германия автономды көлік жүргізу саласындағы патенттер саны бойынша әлемде екінші орында тұр.

1. Жасанды интеллект (ЖИ). Логистикаға бұрын күткеннен әлдеқайда көп әсер ететін үрдіс жасанды интеллект болып табылады. Жасанды интеллект технологияларының дамуы көлік саласының қозғаушы күші болып табылады. Жол жағдайын бақылау, жаяу жүргіншілерді немесе нысандарды қате жүрген жерлерде анықтау, автомобиль өнеркәсібіндегі автономды жүргізу және бұлтты қызметтер – бұлар көлікте жасанды интеллектті қолданудың тек бірнеше мысалдары ғана.

2018 жылы Германия үкіметі жасанды интеллект туралы стратегиялық құжатын жариялады және жасанды интеллект бойынша Enquete комиссиясын құрды. Төртінші өнеркәсіптік революцияның бір бөлігі ретінде олар өнеркәсіптен бастап экономика үшін маңызды салаларда жоғары сапалы жаңа өнімдер мен қызметтерді жасауды және өндіруді мақсат етіп қойды. Бұл көлік-логистикалық кешен және онымен тікелей байланысты мамандандырылған жабдықты, күрделі автоматтандырылған, енгізілген және киберфизикалық өндіріс жүйелерін, датчиктерді (соның ішінде интеллектуалды пневматикалық басқару жүйелерін, M2M1 машина мен машинаның өзара әрекеттесуіне негізделген орындаушы механизмдерді) өндіруге арналған қосалқы секторлар және белсенді семантикалық жадыны пайдалануды білдіреді

Штутгарт-Тюбинген аймағындағы университеттердің консорциумы әлемдегі ең үлкен жасанды интеллект аймағын, Силикон алқабын, мысалға ала отырып, 2016 жылы CyberValley бастамасын жариялады. Ол автомобиль жасауда, денсаулық сақтауда, өңдеуші өнеркәсіпте және т.б. қолдану үшін жасанды интеллект технологияларын әзірлеуді және коммерцияландыруды жеделдету үшін аймақтағы өнеркәсіптік және академиялық институттарды біріктіреді. Академиялық орта мен өнеркәсіп арасындағы серіктестік қатынастар инновацияларды зертханадан нарыққа жылжытуда, сондай-ақ кәсіпкерлік мәдениетті дамыту үшін өте маңызды.

2. Заттардың интернеті. Ақпараттық технологиядағы жаңа парадигманың жаңа қозғалысы. Қысқаша IoT деп те аталады. Британдық кәсіпкер және стартаптың негізін қалаушы Кевин Эштон 1999 жылы Интернет заттарының тұжырымдамасын жасады. Бұл идея материалдық дүниенің, барлық жерде болатын датчиктер көмегімен, компьютерлермен әрекеттесу (мәліметтермен алмасу) жүйесін сипаттау үшін тұжырымдалған. Логистикалық сала IoT-ті әртүрлі жолдармен пайдаланады, жеткізу тізбегінің ішкі бақылауын қадағалайтын температура мен ылғалдылық датчиктерінен бастап пакеттің қалай алдын алатынын бақылай алатын IoT технологияларымен тестілеуге дейін қолданады. Заттар интернетіне қатысты дұрыс шешімдер болған кезде корпорациялар өз құрылғыларын орталық бұлттық платформаға қосып, маңызды ақпараттармен бөліседі және өз қызметтерінің басымдылықтарын көре алады. Қазіргі уақытта бұл жүйе контейнерлерді қадағалауға және интермодальдық операцияларды жоспарлауға, пойыздардың қолжетімділігін автоматтандыруға және кеме навигациясын жоспарлауға арналған үш қосымша модульден тұрады, бірақ порт басқармасы, жүк жөнелтушілер немесе интермодальдық тізбектегі мүдделі тараптар әзірлеген жаңа қосымшаларды біріктіру үшін әрқашан ашық. Осындай икемділік пен модульдік, осыған байланысты шығындардың төмен болуы жүйенің негізгі артықшылықтары болып табылады. Бұл жоба төмен шығындар туралы болжамға, қолданыстағы ресурстарды пайдалануды оңтайландыру үшін АКТ-ны қолдануға және оларды минималды инвестициялық қажеттіліктер мен пайдалану шығындарын ескере отырып жобалауға негізделген.

Жүйе ұсынатын инновациялық аспектілерді келесідей бөліп көрсетуге болады:

- Логистика тұрғысынан жүйе жүк жөнелтушілерге жеке контейнерлерді бақылауға және контейнер температурасының жоғарылауы немесе есіктің ашылуы сияқты күтпеген оқиғаларға жауап беруге мүмкіндік береді. Осылайша, жүйе геоқоршау немесе суық тізбекті басқару сияқты қосымша құнды жаңа қызметтерді дамытуға негіз береді.

- Технологиялық тұрғыдан алғанда, ол жаңа қызметтер мен ашық стандартты қосымшаларды әзірлеуге және біріктіруге мүмкіндік беретін веб-технологиялар мен ашық стандарттарға негізделген жалпы платформаның FIWARE ортасына интеграциясымен қамтамасыз етіледі.

- Енгізу тұрғысынан жүйе көлік тізбегінің барлық кезеңдерін байланыстыратын жаңа дәліздерге өте оңай енгізіледі.

3. Үлкен деректер. Logistics 4.0 компания шекараларының аралықтарында үдерістерді біріктіруге және оңтайлы құруға мүмкіндік береді, сонымен қатар, өркендегеннен кейін келіп түсетін және шығатын материал ағындарына байланысты логистикалық мәселелер айтарлықтай жеңілдейді. Көлікке келетін болсақ, ақылды-смарт жүк көліктері, контейнерлер мен поддондар мониторингке қатысты жаңа көзқарастарға жол ашады. Заттар интернеті ( IoT) және үлкен деректер Индустрия 4.0 дамуының негізі болып табылады. Logistics 4.0 және Industry 4.0 мүмкіндіктерін толық пайдалану үшін үлкен мәліметтер көзқарасын қолдану қажет. Үлкен деректер – бұл жиі қолданылатын бағдарламаларды сақтау, басқару және өңдеу мүмкіндіктерінен тыс деректер жиынын сипаттау үшін қолданылатын термин. Үлкен деректердің өте үлкен көлемі мен оларды талдаудың күрделі болуы жаңа кластық технологиялар мен оларды басқару құралдарын әзірлеуді қажет етеді. Логистика мәліметтерге негізделген талдаудың әсерінен трансформацияланады. Цифрландырудың орасан зор дәрежесінің арқасында жеткізу тізбегі бойынша әртүрлі көздерден бұрын-соңды болмаған деректер көлемін алуға болады. Үлкен деректерге инвестициялау өндірістік қуаттарды пайдалануды оңтайландыруға, тұтынушыларға қызмет көрсету сапасын жоғарылатуға, тәуекелдерді азайтуға және логистикада жаңа бизнес үлгілерін әзірлеуге үлкен мүмкіндіктер ашады [85, б.131-133].

4. Блокчейн. Blockchain технологиясы жаһандық төлем жүйелерімен, цифрлық активтермен, орталықтандырылмаған басқару жүйесімен және тіпті орталықтандырылмаған құқықтық жүйелермен сипатталатын жаңа дәуірді бастауға мүмкіндік береді. Блокчейн (ағылш. Blockchain, *block-chain*, *blockchain*) – ақпараттардан тұратын блоктардың белгілі бір ережелерге сәйкес құрылған үздіксіз тізбегі.

Логистика мақсаттары үшін келесі семиотикалық анықтама көбірек қолданылады: блокчейн – бұл цифрлық бизнес (транзакциялық) ағындарды басқарудың ерекше құралы. Бұл анықтама заттар интернетінің мүмкіндіктерімен және зияткерлік бағыттармен қатар, болашақта ақпараттық технологиялар мен логистикалық жүйелердің, жеткізу тізбектерінің мүлде жаңа буынын жасай алады.

Экономика мен логистикада блокчейн технологиясының даму кезеңдерін келесі түрде байқауға болады:

- Блокчейн 1.0. Сандық валюталардың бір түрі болып табылатын криптовалюталардың пайда болуы, құру (майниг), транзакцияны растау (конфирмация) және оларды бақылау криптографиялық әдістерге негізделген. Криптовалюталардың ағымдағы айырбастау бағамы бар, өтімділігі жоғары деңгейде, ақшаның барлық қызметтерін орындайды және оларды әртүрлі қосымшаларда, ақша аудару жүйелерінде және сандық төлемдерде қолдануға болады.

- Блокчейн 2.0. Smart-контракт – ақылды келісімшарттарды жасау. Вексельдер, акциялар, фьючерстер, облигациялар, кепілдіктер және т.б. басқару саласында ақылды активтер мен ақылды келісімшарттарды басқаруға мүмкіндік беретін таратылған реестрге негізделген экономикалық және қаржылық сипаттағы қосымшалардың тұтас класын енгізу.

- Блокчейн 3.0. Бұл – анағұрлым кең ауқымда: мемлекеттік басқару, денсаулық сақтау, ғылым, білім, мәдениет және өнер, қызмет көрсету, өнеркәсіптік өндіріс, сауда, сондай-ақ көлік-логистикалық қызметте қолданылатын қосымшалар класы [89].

Германия бүгінде көлік пен логистиканың көптеген түрлерінде блокчейн технологиясын қолдана бастады. Мысалы, әлемдік теміржол саласының көшбасшыларының бірі Deutsche Bahn қазіргі уақытта жылдам шешімдердің көмегімен теміржол вокзалдарының толып кетуін азайту үшін Германияның цифрлық теміржолында блокчейн қосымшаларын әзірлеумен айналысады.

Неміс логистикалық серіктес компаниялары бірлесіп блокчейнді бақылау платформаларын жасауда. Есеп беруге сәйкес, жобаға LKW Walter, GS1 Austria логистикалық фирмалары және оның EDITEL Austria, BundesvereinigungLogistik&Ouml; DeutscheBahn, DB Schenker және WU Vienna еншілес компаниялары қатысады. Жүйе шығындарды азайту мен ресурстарды тұтынуды азайту, ашықтықтың жоғары стандарттарын қамтамасыз ету және қолдан жасаудан қорғау мақсатында жүк құжаттарын блокчейнде цифрландыруды көреді. Жоба e-CMR халықаралық электрондық шот-фактура стандартына сәйкес әзірленеді.

Таратылған реестрді логистикада қолданудың әлемдік тәжірибесі қазірдің өзінде айтарлықтай жеткілікті. Мысалы, 2016 жылы блокчейн жүйесін Еуропадағы ең ірі сауда порты Роттердам жүзеге асырды.  2018 жылы американдық бағдарламалық қамтамасыз етуді өндіруші IBM және Даниялық жүк тасымалы корпорациясы AP Moller Maersk жүктерді жөнелтуді бақылауға арналған TradeLens блокчейн платформасының іске қосылатыны туралы хабарлады. Бұл платформаны қолдана отырып, жүк иелері мен тасымалдаушылар транзакция туралы мәліметтермен алмасады, сонымен қатар, коносаменттер мен инвойс сияқты қаржылық және тасымалдау құжаттарын нақты уақыт режимінде бір-біріне жібере алады. Платформаны пайдаланушылара саны 94 ұйым, оның ішінде әлемнің 20-дан астам порттық және терминалдық құрылымдары, сонымен қатар Австралия, Нидерланды, Сингапур және Сауд Арабиясының кеден органдары бар.

Логистикалық блокчейн жобалары Ресейде де пайда бола бастады. Таратылған реестр қазірдің өзінде Ресей темір жолдарының жұмысында «РЖД» ААҚ қолданылады. Блокчейн негізінде вагондар мен локомотивтерді жөндеуге арналған қосалқы бөлшектер туралы ақпарат бар мәліметтер базасы жасалады, ол компанияны құжаттамадағы қажетсіз қателерден сақтайды және мәліметтердің қауіпсіздігін арттырады. Бұл блокчейн жобасын әзірлеуші, Exonum фреймворк негізделген жүйенің демо-нұсқасын ұсынған – Bitfury компаниясы. Ол жүйенің басты міндеті теміржол паркіне қызмет көрсетуді оңайлату, тоқтап тұрулар санын қысқарту және жөндеу жұмыстарының құнын азайту. Сонымен қатар, «Эльбрус» жүйесі де осы технологияның бірқатар мүмкіндіктерін пайдаланады. Яғни, болжалды имитациялық үлгілеуді қолдана отырып, жүк құрамдарының қозғалысының автоматты кестелерін құру арқылы энергияны үнемдеуге және теміржол құрамдарының жылдамдығын арттыруға болады.

LPI рейтингінде көшбастаушы елдің бірі – Сингапур көлік жүйесі инновациялар мен автомобиль және қоғамдық көліктің өсуін бақылау арқылы танымал. Бұл ел желінің тиімділігі, сенімділігі және тұрақтылығы сияқты бәсекелестік артықшылықтарының арқасында COVID-19 пандемиясы кезінде жаһандық логистикалық хаб мәртебесін нығайтты. Сингапур ірі жүк тиеу орталығы болғандықтан және кейбір негізгі аймақтарға қақпа ретінде қызмет ететіндіктен, жаһандық жүк тасымалдау индустриясындағы кез келген өзгерістер Сингапурдың логистикалық нарығына, негізінен теңіз және әуе арқылы ықпал етеді. Сонымен қатар, жаһандық өндірістік сектордағы өзгерістер қатты әсер етті.

DHL, UPS және DB Schenker сияқты жетекші халықаралық логистикалық компаниялар Сингапурды өздерінің аймақтық штаб-пәтеріне айналдырды, ал GlaxoSmithKline және Unilever сияқты трансұлттық корпорациялар жеткізу тізбегін басқарудың аймақтық топтарын орналастырды. 2021 жылдың ақпанында Сингапурдың Сауда және өнеркәсіп министрі Чан Чун Синг елді аймақтық және жаһандық электрондық коммерция орталығына айналдырудың жаңа стратегиясымен таныстырды. Ол бастама 2021 жылы жарияланды.

Бірінші бастама – Сингапурдың цифрлық инфрақұрылымын, атап айтқанда цифрлық коммуникацияларды, үлкен деректерді талдауды, төлем жүйелерін және жаңа бизнес-инновацияларды нығайту. Елдің цифрлық экономикасының тірегі – 5G инфрақұрылымын дамыту басты бастама болмақ. Екі жыл ішінде ел аумағының 50%-ға жуығы 5G-мен қамтылады, ал 2025 жылға қарай екі жалпыұлттық 5G желісі пайда болады. Желілердің өткізу қабілетінің ұлғаюы электрондық коммерцияның тапсырыстарының үлкен мөлшерін өңдеу мүмкіндігін арттырады.

Сингапур бизнесті қорғау және трансшекаралық деректер ағынын қорғау үшін өзінің киберқауіпсіздік мүмкіндіктерін дамытуда. Бұл аспектіні жақсарту үшін ел Жаңа Зеландия және Чилимен цифрлық экономика серіктестігі туралы келісім (DEPA) бойынша әлемдегі алғашқы цифрлық сауда келісіміне қол қойды. Осы келісім арқылы Сингапур трансшекаралық цифрлық саудамен және электрондық коммерциямен айналысатын бизнесті қолдау үшін халықаралық негізді әзірлеуге ұмтылады. DEPA 2021 жылдың қаңтарында күшіне енді.

Сингапур үкіметі елдің әлемдік деңгейдегі қала және Азия мен әлем арасындағы негізгі көлік құралы ретіндегі позициясын сақтау үшін көлік инфрақұрылымына инвестиция салуды жалғастыруда [90].

Швецияның инновацияларды дамыту стратегиясының ерекшелігі – ғылыми-зерттеу жұмыстарын және тәжірибелік конструкторлық әзірлемелерді қаржыландырудағы жеке компаниялардың, әсіресе трансұлттық корпорациялардың (ТҰК) үлесінің жоғары болуы.

Инновацияларды құруда Alfa Laval, Electrolux, Ericsson, IKEA, Scania, Tetra Pak, Volvo, сондай-ақ экономиканың банк секторының тұлғалары (Skandinaviska Enskilda Banken, Handelsbanken, Swedbank) маңызды рөл атқарады. Атап айтсақ, швецияның инновациялық стратегиясы академиялық (университеттік) контекстегі зерттеулерге баса назар аударады, сонымен қатар зерттеу нәтижелерін инновацияға айналдыруға және оларды аймақтық деңгейге жеткізуге бағытталған [91]. Бұған қоса, Швецияның технологиялық институттарында мемлекеттің қолдауымен жүзеге асырылатын зерттеулер көлемі басқа Скандинавия елдеріне қарағанда аз. Мемлекет негізінен мемлекеттік университеттер мен колледждерден тұратын жоғары білім мен ғылыми-зерттеу секторын қаржыландырады. Мұнда барлық ғылыми зерттеулер мен әзірлемелердің 20% жүргізіледі. Швецияда жоғары білім беретін 36 университет пен колледж бар, мемлекеттік ҒЗТКЖ-ның көпшілігі Каролина институты, Уппсала университеті, Гетеборг университеті, Корольдік технологиялық институт, Линчепинг Университеті және т.с.с. ірі университеттерде шоғырланған. Швецияның инновацияларды ұйымдастыру жүйесі келесі суретте берілген (сурет 10).

Сурет 10 – Швецияда инновацияларды ұйымдастыру жүйесі [92]

Қытай Халық Республикасында Орталық Үкіметтің тапсырысымен Көлік және логистиканың ұлттық ашық ақпараттық платформасы ((National Public Information Platform for Transport & Logistics, LOGINK) әзірленді және енгізілді. LOGINK платформасын құру (www.logink.org) 2010 жылы ҚХР Көлік министрлігімен логистикалық мәліметтермен алмасуды ұйымдастыру және ашықтықты қамтамасыз ету мақсатында басталды [93]. IPCSA «Globally Connected Logistics» порттық ақпараттық жүйелерінің Халықаралық қауымдастығының конференциясында Қытай делегациясы LOGINK ұлттық логистикалық платформасын таныстырды. Қытайдың Көлік және логистика министрлігі 7 жыл ішінде өндіріс, тасымалдау және логистика саласындағы қытайлық кәсіпорындарға – пайдаланушыларға арналған LOGINK ұлттық логистикалық платформасын құруға қол жеткізді.

LOGINK платформасын жүзеге асыру шеңберінде ақпараттық өзара іс-әрекеттің бірыңғай стандарттары негізінде логистикалық жүйелердің өзара әрекеттесуінің ұлттық жүйесі құрылды, ол тек ҚХР барлық теміржол вокзалдарының, әуежайлар мен порттардың ғана емес, сонымен қатар, Жапония мен Кореяның теңіз порттарының ақпараттық ағындарын біріктіруге мүмкіндік береді. LOGINK жалпы ақпараттық платформада 52 ұлттық логистикалық жүйені біріктіреді, соның арқасында жаңа компанияларда логистикалық бағдарламалық қамтамасыз етуді енгізу уақыты 8 айдан 1 аптаға дейін қысқарды. Бірыңғай логистикалық ақпарат алмасу жүйесіне 50 ірі қытайлық компания, 91 логистикалық парк, 450 мың қытайлық кәсіпорын (өндірістік саланың 28%, сауда саласының 17%, көлік және логистикалық саланың 55%), барлық теміржол станциялары мен Қытай, Жапония және Кореяның 26 порты кіреді. Жүйе 26 өзара әрекеттесу сценарийі үшін күніне 30 миллион хабарламаны өңдейді.

LOGINK жүйесі қытайлық шағын және орта бизнеске ықпалы зор болды. Көптеген қытайлық шағын және орта бизнес компаниялары ұлттық желіге қосыла алды. Соңғы бірнеше жылдар ішінде АТЭС елдерінде жаһандық жеткізу тізбегінде ақпараттық және навигациялық бақылау және мониторинг жүйелерін құру және енгізу бойынша жұмыстар жүргізілуде. Нақты тәжірибеде олардың экономикалық тиімділігінің жоғары екенін көруге болады: мұндай жүйелер көлік желісінің өткізу қабілетін 5–15%-ға арттыруға, көліктің кідірістері мен жүру жолын 10%-ға азайтуға, тасымалдауға кететін уақытты 20%-ға қысқартуға мүмкіндік береді.

Жапонияда автоматтандырылған NACCS жүйесі енгізілген және сәтті қолданылады. Бұл тауарларды кедендік ресімдеу үдерісіне қатысатын кедендік бекеттерді, кеден брокерлерін, сондай-ақ мүдделі әкімшілік органдар мен коммерциялық құрылымдарды біріктіретін жүктерді ресімдеу үшін жылдам мәліметтерді алмасуға арналған желілік компьютерлік жүйе. NACCS құрудың негізгі мақсаты – кеден бекеттерін кесіп өту кезінде жүктерді ресімдеу үдерісін жеделдету, сондай-ақ бұл үдерістен адами факторды алып тастау. Құжаттардың электрондық нысанының арқасында оларда қате жіберу мүмкін емес, бұл құжаттаманы ресімдеу сапасын айтарлықтай жақсартады және қосымша өңдеуге қайтарулар санын азайтады.

NACCS орталығы алынған ақпаратты тексеретін және осы жүкті кедендік терминал арқылы өткізу мүмкіндігін растайтын бақылаушы органдарға береді. Сондай-ақ, электронды мәліметтер негізінде фитосанитарлық бақылау қызметтерінен және басқа да карантиндік бөлімдерден растаулар келеді. NACCS қатысушылары – жүргізілген кедендік және акциздік төлемдер туралы ақпаратты автоматты түрде кеден органдарына жіберетін банктер болып табылады. NACCS жүйесін енгізудің негізгі артықшылықтарының бірі компьютерлік деректерді өңдеуді қолдана отырып, барлық құжаттарды бір терезе қағидасы бойынша өңдеу мүмкіндігі, бұл жүктің өту үдерісін айтарлықтай жеделдетті [94].

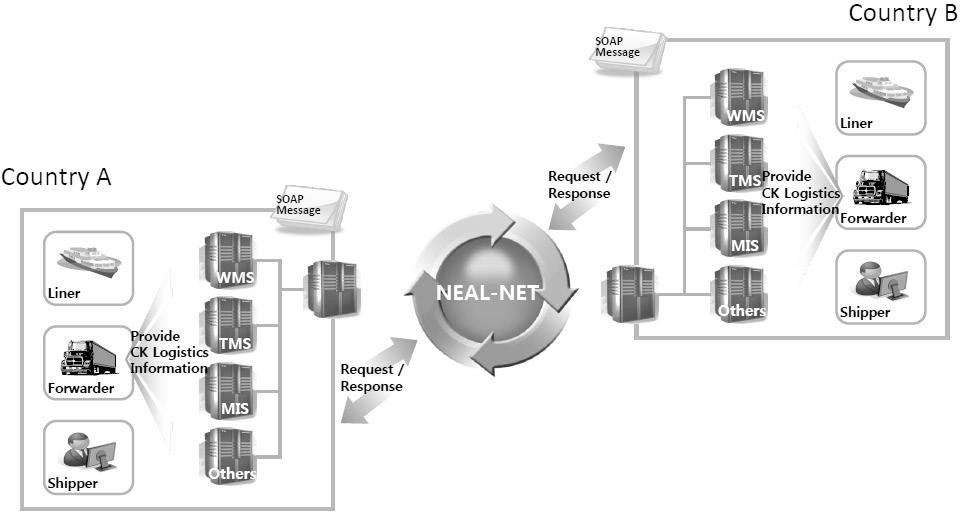
Қытай – Жапон – Корей мемлекеттері үшжақты бірігіп өткізген конференциясында NEAL-NET аймақтық платформасын құру ұсынылды (сурет 11). NEAL-NET платформасы логистикалық мәліметтермен алмасу және өзара іс-әрекеттің трансұлттық, коммерциялық емес тетігі болып табылады. NEAL-NET платформасы шеңберінде келесідей мәліметтерге қатысты мемлекетаралық ақпаратпен алмасу жүзеге асырылады:

- нақты уақыт режимінде кемелердің қозғалысы;

- контейнерлерді нақты уақыт режимінде тасымалдау;

- порт инфрақұрылымы нысандарының жағдайы мен жүктемесі;

- порттың анықтамалық ақпараты.

Сурет 11 – NEAL-NET шеңберінде логистикалық мәліметтермен мемлекетаралық алмасу [95]

Қытай, Жапония және Корея көлік министрлері NEAL-NET платформасын логистика саласын дамытудың ең өнімді нәтижесі және ең қуатты ынталандыруы құралы ретінде таныды. Сондай-ақ, министрлер АСЕАН елдерінде, Тынық мұхиты аймағында және Еуроодақта ұлттық логистикалық жүйелермен өзара іс-әрекетті қамтамасыз ету үшін NEAL-NET платформасын дамыту туралы өзара келіскен болатын.

LOGINK-пен қатар еуропалық платформа – Еуропалық логистикалық платформа (ELP) бар. Ол 2013 жылы құрылған. Бұл платформа логистика саласында маманданған немесе осы салаға мүдделі мемлекеттік органдар мен компанияларды біріктіру құралы болып табылады. Бұл платформаның және оған тартылған қатысушылардың негізгі мақсаты – ЕО-ның бәсекеге қабілеттілігін арттыру және жаңа технологияларды енгізу, кедендік ресімдеу сияқты логистикалық үдерістерді жақсарту, сондай-ақ, ықтимал тәуекелдерді (сауда кедергілері, инфрақұрылымдық кептеліс және т.б.) азайту немесе тіпті жою арқылы әлемдік саудадағы жетекші позицияларын сақтау болып табылады Бұл платформаның серіктестерін екі санатқа бөлуге болады: дүниежүзілік немесе ұлттық ұйымдар (қауымдастықтар) және жеке компаниялар. Бірінші санатқа жататындар: ACEA (Еуропалық автомобиль өндірушілерінің қауымдастығы), CER (Еуропалық теміржол және инфрақұрылымдық компаниялар қауымдастығы), CLECAT (Еуропалық экспедиция, көлік, логистика және кеден қызметтері қауымдастығы), Duisport, ESC (Еуропалық жүк жөнелтушілер кеңесі), ESPO (Eastern Shires сатып алу ұйымы), FEPORT (Еуропалық жеке порт операторлары федерациясы), FERRMED (жүк тасымалдаушылар қауымдастығы) және т.б. Платформадағы жеке компаниялардың арасында: Amazon, Deutsche Bahn (неміс теміржол операторы), Deutsche Post DHL Group, Duisport, Hutchison Whampoa Limited (Қытай инвестициялық холдингі), LOGISTICS UK, MICHELIN (француз шина өндірушісі), TLN (Көлік және логистика Нидерланды), VOLVO бар. Мемлекет атынан Еуропарламент депутаттары қатысады.Бұл платформа көлік-логистикалық компаниялардың әрекеттерін бақылауды, сондай-ақ инфрақұрылымды жақсарту және ықтимал тәуекелдерді азайту үшін жеке кәсіпорындар мен мемлекет арасындағы диалогты қамтамасыз етеді [96].

Ресейге келетін болсақ, 2018 жылдан бастап Ресей Федерациясының Көлік министрлігі цифрлық логистикалық платформаны әзірлеуде, оның іске қосылуы 2024 жылы күтілуде. Жобаға сәйкес қазірдің өзінде бар корпоративтік платформалар, жеке платформалардың өзара және мемлекеттік жүйелермен әрекеттесу үшін, сондай-ақ жұмыс үдерісін электронды ортаға ауыстыру үшін, әзірленіп жатқан платформамен біріктіріледі [97]. Қазақстанда мұндай цифрлық логистикалық платформа әзірге жоқ.

Қорыта айтқанда, әлемде логистикада инновациялық технологиялар қарқынды дамып келеді. Сарапшылар пікірінше, логистикалық шығындарды оңтайландыру есебінен компаниялардың нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттырумен байланысты осы саланы дамыту қажеттігі туындауда. Шетелдік тәжірибені талдау әрбір елдің инновациялық дамуы экономикалық, мәдени, тарихи, әлеуметтік және басқа да факторлармен жеке айқындалатынын көрсетеді. Осыған сәйкес, барлық елдерге бірдей сай келетін бірде-бір үлгі жоқ және басқа елдердің сәтті тәжірибесін жай ғана көшіріп пайдалану күтілетін нәтижеге әкелмейді. Сондықтан, ол тәжірибені әр елдің жергілікті шарттарына қарай бейімдеу қажет. Дегенмен, LPI деңгейі жоғары елдерде инновацияларды басқаруға көзқарастарды зерттеудің белгілі бір басымдылықтары барын көреміз.

**Бірінші тарау бойынша қорытындылар**

1. Аймақтың көлік-логистикалық жүйелері деп көптеген өзара іс-әрекет жасайтын және өзара байланысты нысандардан жалпы аймақтың әлеуметтік-экономикалық мақсаттармен келісілген, жүйенің қызмет етуінің жалпы мақсаттарын іске асыруды және материалдық, сервистік, қаржылық, сондай-ақ ақпараттық ағындардың интеграциясы негізінде барынша синергетикалық әсер алуды қамтамасыз ететін, аймақтың тауар өткізу желісінің элементтерінен тұратын қызмет етуші, сонымен қатар қамтамасыз ететін кіші жүйелердің жиынтығын айтамыз. Көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуеті жүйенің қолданыстағы ресурстық базасы негізінде инновацияларды құру, көбейту және пайдалану қабілеттілігін білдіреді. КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті ұғымдарын және оның құрылымын қалыптастыруға көзқарастарды талдау негізінде біз инновациялық әлеуеттің түзетілген анықтамасын ұсынамыз: «Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуеті- бұл инновацияларға ықпал ететін қалыптасқан қолайлы ішкі климатты, қолда бар ішкі ресурстарды (өндірістік, технологиялық, қаржылық, зияткерлік, адами, ғылыми, басқарушылық, ақпараттық т.с.с.) және шаруашылық жүргізуші тұлғаның инновациялық қызметінің дамуы мен инновациялық белсенділік деңгейін үнемі арттыруға ықпал ететін сыртқы мүмкіндіктерді ескере отырып, өнімдік, үдерістік, ұйымдастырушылық және т.б. инновацияларды әзірлеу, жасау, жасалған инновацияларды тәжірибелік қызметте пайдалану және көбейтуді жүзеге асыру арқылы жүйенің қызмет ету тиімділігін және бәсекегеқабілеттілігін арттыруға, өзгеруге, жақсаруға, ілгерілеуге қабілеттілігін білдіреді».

2. Тұтастай алғанда КЛЖ-нің инновациялық қызметін басқарудың жалпы міндеті инновациялық әлеует элементтерін пайдалану деңгейін арттыру болып қала береді. КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті келесі негізгі жүйелік компоненттерді қамтуы керек:- КЛЖ-нің қоғам талап ететін, яғни орынды, мақсатқа сай инновацияларды негіздеу және әзірлеу қабілеті;- КЛЖ-нің инновацияны тиісті коммерциялық құндылыққа айналдыру қабілеті;- КЛЖ-нің инновациялық өнімді тарату қабілеті.

Инновациялық әлеуетті басқарудағы көзқарастарға жүргізілген талдау аймақтың көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін басқарудың әмбебап үлгісі келесі элементтерді қамтуы тиіс деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді: инновациялық мақсаттар қою, инновациялық дамудың ағымдағы деңгейін айқындау, инновациялық әлеует деңгейіне әсер ететін ішкі және сыртқы факторларды талдау, инновациялық әлеуетті іске асыру, әзірленген инновациялық стратегияны түзету, «кері байланыстардың» болуы.

Сондықтан инновациялық әлеуеттің құрылымын, сондай-ақ бағалау көрсеткіштері мен өлшемдік мәндерін анықтау компанияның инновациялық әлеуетін басқаруда, бақылауда және бағалауда аса маңызды тақырып болып қала береді. Бұл көрсеткіштердің құрамы категорияға қарай іріктелуі және инновациялық әлеуеттің деңгейі және оның құрылымдық құраушылары туралы толық ақпарат беретіндей, уақтылы және айқын басқару шешімдерін қабылдауды қамтамасыз ететіндей болуы тиіс. Бұл ретте КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалайтын көрсеткіштер пайдалануда қарапайым және әмбебап болуы, инновациялық әлеуеттің даму деңгейі туралы жеткілікті, толық және айқын ақпарат беруі тиіс.

3. Көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін дамытудың шетелдік тәжірибесін талдау басымды іске асырылып жатқан жобалардың сан алуан түрі барын көрсетеді. Оның ішінде, зияткерлік көлік жүйелерін, дербес жүргізу және пилотсыз көлік жүйелерін енгізу, жасанды интеллект, цифрлық платформалар қолдану, дрондармен жеткізу, «Big Data» және блокчейн технологиясын қолдану жөніндегі жобалар ерекше назар аударуға тиіс. Қазақстанда жұмыс істеп тұрған көлік жүйелерінің технологиялық деңгейі және оларды басқару деңгейі жеткіліксіз болып табылады. Салаға инновациялар баяу енгізілуде, шетелдік озық тәжірибелерді тарату ақырын жүруде. Дәл қазіргі кезеңде көлік инфрақұрылымы және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру мен басқарудың қазіргі заманғы әдістерін, көлік желілерін салу мен жөндеудің озық технологияларын қолдануда, сондай-ақ басқару және бақылау үдерістерін ақпараттандыру деңгейінің артта қауымен сипатталады. Демек, Қазақстан үшін көліктің барлық түрлерін басқару саласындағы дамыған елдердің тәжірибесі және ұлттық көлік жүйелерін дамытудың инновациялық стратегияларын іске асырудағы жаһандық үрдістерді зерделеу өзекті.

**2 ШЫҒЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫНЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТІН ТАЛДАУ**

**2.1 Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйелерінің аймақтық ерекшеліктерін талдау**

Қазақстан экономикасының инновациялық дамуының стратегиялық мақсаттарын жүзеге асырудың маңызды салаларының бірі көлік-логистикалық жүйе болып табылады. Ол экономиканың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету және ел тұрғындарының әл-ауқатын арттыру үшін негізгі қызметті атқарады. Қазақстанның көлік кешенінің қалыптасуы мен дамуы бес кезеңнен тұрады.

Бірінші кезең (1992-1996 жж.) Қазақстанның барлық көлік түрлерінің тәуелсіздік жағдайына бейімделуімен байланысты жүрді. Қазақстанның жекелеген аймақтары арасындағы теміржол, автомобиль және су қатынасы саласында көптеген мәселелер пайда болды, өйткені көрші мемлекеттермен мемлекеттік шекараларды кесіп өту қажеттілігі туындады, бұл өз кезегінде шекаралық және кедендік бақылаулармен қатар жүретін. Іс жүзінде кейбір аймақтар бір-бірімен қатынассыз қалды, ал олардың арасындағы көлік қатынасы көрші мемлекеттің шарттары мен талаптарын ескере отырып, солардың теміржол учаскелері арқылы жүзеге асырылды. Мемлекеттік шекараны 2-3 рет кесіп өту қажет болғандықтан, бұл жүк тасымалының қымбаттауына және жолаушылардың уақыт шығындарының ұлғаюына әкелді.

Екінші кезең (1997-2001 жж.) Қазақстанның теміржол көлігін қайта құрылымдаудың және саладағы жүйелі қайта құру бағдарламасын қалыптастырудың басталуымен байланысты. Бірінші онжылдықтағы көлік реформалары негізгі құрылымдық және институционалдық өзгерістерге әкелді. Елімізде көлік саласын дамыту үшін құқықтық негіз құрылды, Мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің атқаратын жұмысы бөлінді, нарықтық жағдайларға сәйкес келетін көлік қызметін мемлекеттік реттеудің жүйесі қалыптасты, сонымен бірге көліктің кейбір түрлерін жекешелендіру бойынша негізгі жұмыстар аяқталды.

Сонымен қатар бүкіл ел аумағы бойынша көлік-коммуникациялық желінің теңсіз орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуына және халықтың ұтқырлығының өсуіне кедергі келтірді, темір және автомобиль жолдарының желісі өнеркәсіпке бағдарланған және бұрынғы одақтас республикалардың аумақтық шекараларын ескермей дамыды, көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық көрсеткіштерінің халықаралық стандарттарымен және Қазақстанның сауда әріптестерінің жүйелерімен сәйкессіздігі аймақтық интеграциялануға, сондай-ақ, сауда-көлік байланыстарын дамыту жолында кедергі келтірді.

Үшінші кезеңде (2001-2006 жж.) темір жол көлігін континенттік тасымалдау желісіне интеграцияланған және клиенттердің сұранысына барынша сәйкес келетін заманауи тиімділігі жоғары жүйе ретінде дамытуды қамтамасыз ететін реформалар жүргізілді.

Жүк және жолаушылар ағынының артуын, өнеркәсіп пен тұрғандардың көлік-логистикалық қызметтерге басымды қажеттіліктерін ескере отырып, тиімді тасымалдауды қамтамасыз ету үшін мемлекет басшысы мен Үкіметтің қолдауымен «ҚТЖ ҰК» АҚ жаңа темір жолдар салудың ауқымды бағдарламасын іске қосты. 2001 жылы ұзындығы 187 км Ақсу-Дегелең жаңа учаскесі бойынша қозғалыс іске қосылды, бұл республика аумағы бойынша Павлодар және Шығыс Қазақстан облыстары арасындағы теміржол байланысын тікелей қамтамасыз етуге мүмкіндік берді. 2004 жылы салынған ұзындығы 404 км Хромтау - Алтынсарин теміржол желісін пайдалануға беру Қостанай және Ақтөбе облыстарын өз еліміздің аумағы арқылы байланыстыруға мүмкіндік берді.

Төртінші кезең (2006 - 2010 жж.) 2006 жылы қабылданған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі Көлік стратегиясын іс жүзінде жүзеге асырумен ерекшеленеді. Оның мақсаты экономика мен халықтың көлік қызметтеріне деген қажеттіліктерін қанағаттандыра алатын озық КЛЖ-сін дамыту болып табылады. Стратегия мемлекеттің көлік саясатының басым бағыттарын айқындайды әрі көлік жүйесінің кешенділігі мен бірлігін қамтамасыз етуге, салалық бағдарламаларды әзірлеудің негізін құруға бағытталған көлік инфрақұрылымы мен транзиттік саясатты дамытудың саяси-экономикалық және ұйымдастырушылық-құқықтық шараларының, қағидаларының, басымдықтарының жиынтығы болып табылады [98].

Әуе қозғалысына халықаралық стандарттарға сәйкес қауіпсіз және сапалы аэронавигациялық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету және азаматтық авиация саласын дамытуға жәрдемдесу мақсатында "Қазаэронавигация" РМК-ны дамытуға ерекше назар аударылды.

Жерүсті инфрақұрылымның нысандарын жаңғырту және дамыту бағдарламасын жүзеге асыру нәтижесінде Астана, Алматы, Ақтөбе, Атырау, Ақтау қалаларындағы бес әуежайға жөндеу, қайта құру жұмыстары жүргізілді, сондай-ақ Ақтау қаласындағы әуежайда жаңа аэровокзал пайдалануға берілді.

Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара және Жетіген – Қорғас теміржол желілерінің құрылысын салу, Батыс Еуропа – Батыс Қытай халықаралық транзиттік автомобиль дәлізін, РФ шекарасы – Орал – Ақтөбе, Астана – Қостанай – Челябинск, Таскескен – Бақты, Омбы – Павлодар – Майқапшағай, Бейнеу – Ақтау автожолдарын қайта жаңарту, Щучье – Бурабай курорттық аймағына кіреберісті және «Алатау» Ақпараттық технологиялар паркі» еркін экономикалық аймағына кіреберіс, Өскемен және Бұқтырма шлюздерін қайта жаңғырту сияқты ірі инфрақұрылымдық жобалар жүзеге асырылды.

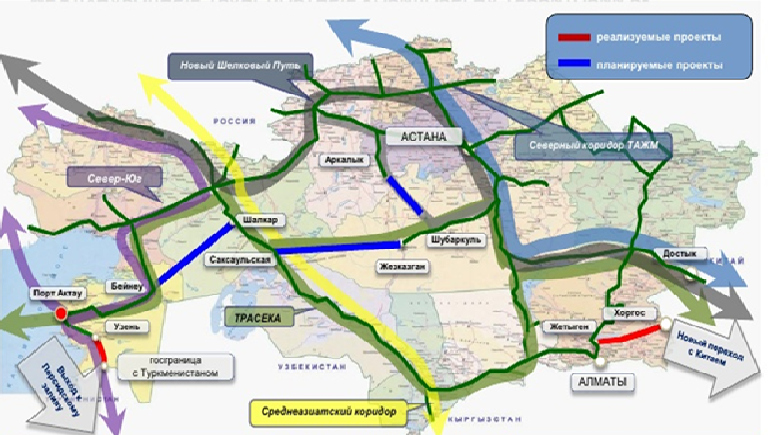
Автожолдардың техникалық жағдайын жақсарту бойынша жүргізіліп жатқан жұмыстар негізінде алты жолақты қозғалысы бар Астана – Щучинск жүрдек ақылы автомагистраль ашылды.

Бесінші кезең (2010 жылдан бастап қазіргі уақытқа дейін) теміржол көлігін қайта құрылымдаудың жалғасуымен және көлік инфрақұрылымының дамуымен ерекшеленеді. Көліктік инфрақұрылымды дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламасы экономика мен тұрғындардың көлік-логистикалық қызметтерге қажеттіліктерін толығымен қанағаттандыруға қабілетті көлік - логистикалық кешенді дамытуға бағытталған. Ол автомобиль және теміржол инфрақұрылымын, сондай-ақ, азаматтық авиация мен су көлігі инфрақұрылымын дамытуды; көліктік бақылауды оңтайландыру және автокөлік саласын дамытуды автоматтандыру және ақпараттандыру, және автомобиль көлігі саласындағы техникалық реттеуді көздеді.

Қазақстан Үкіметімен 2014-2019 жылдарға және оның жалғасы ретінде 2020-2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» жаңа мемлекеттік бағдарламасы әзірленді [99,100]. Сонымен қатар, қазіргі уақытта осы мемлекеттік бағдарламаның іс-шараларын «Күшті өңірлер – елді дамытудың драйвері» Ұлттық жобасына интеграциялау бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр [101]. Бұл Ұлттық жобының мақсаттарының бірі – көлік байланысын қамтамасыз ету және елдің көлік-транзиттік әлеуетін арттыру болып табылады.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының Үкіметі мен ҚХР Үкіметі арасындағы ынтымақтастық жоспары шеңберінде «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын және «Жібек жолының экономикалық белдеуі» құрылысын ұштастыру жөніндегі жұмыстарды жүргізу жалғасып жатыр.

Тәуелсіздік жылдарында Қазақстанда ұлттық экономиканы және шет елдермен сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда маңызды рөл атқаратын КЛЖ қалыптасты. КЛЖ-нің басты артықшылығы оның халықаралық көлік дәліздеріне кірігуі болып табылады.



Сурет 12 – Қазақстан Республикасының аумағындағы халықаралық теміржол көлігі дәліздері

Қазақстан аумағы арқылы келесідей халықаралық темір жол көлігінің дәліздері өтеді (сурет 12):

- ТАТМ Солтүстік және Оңтүстік дәлізі;

- Солтүстік: Батыс Еуропа – Қытай – Корея - Жапония, Ресей және Қазақстан арқылы (Достық – Астана – Петропавл);

- Оңтүстік: Оңтүстік – Шығыс Еуропа – Қытай – Оңтүстік – Шығыс Азия, Түркия, Иран, Орталық Азия және Қазақстан арқылы (Достық – Сарыағаш учаскесі);

- Орта Азия дәлізі: Орталық Азия – Ресей - ЕО, (Қазақстан бойынша Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки учаскесі);

- «Солтүстік – Оңтүстік» дәлізі. Солтүстік Еуропа – Парсы шығанағы елдері, Ресей мен Иран арқылы Қазақстанның қатысуымен (Ақтау теңіз порты учаскесінде – Орал және Ақтау – Атырау аймақтары);

- ТРАСЕКА. Шығыс Еуропа – Оңтүстік Кавказ – Каспий теңізі [102].

Қарастырылып отырған халықаралық көлік дәліздері Батыста еуропалық көлік дәліздерінің бағыттарымен, Шығыста Қазақстанды жоғары экономикалық белсенділік аймақтармен (Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Қытай, Оңтүстік-Шығыс Азия) байланыстыратын ТАТМ бағыттарымен, Оңтүстікте Орталық Азия, Закавказье, Түркия, Иран және Парсы шығанағының араб елдері бағыттарымен байланысқан.

Елдің көлік-логистикалық жүйесін дамытуда халықаралық көлік дәліздерін әртараптандыру маңызды рөл атқарады. Бүгінгі таңда Қытайдан Орталық Азия мен Парсы шығанағы елдеріне тиімді транзиттік трансконтиненттік дәліздер мен бағыттар желісі ұйымдастырылған.



Сурет 13 – Қазақстан Республикасының аумағындағы халықаралық автомобиль көлігінің транзиттік дәліздері

Елімізде теміржол бағыттарынан басқа, Қазақстанның автомобиль жолдары негізінде, әртүрлі бағытта алты халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан (сурет 13):

- — Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Қорғас;

- — Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара;

- — Алматы – Қарағанды ​​– Астана – Петропавл;

- — Астрахань – Атырау – Ақтау – Түркіменстан шекарасы;

- — Омбы – Павлодар – Семей – Майқапшағай;

- — Астана - Қостанай - Челябинск – Екатеринбург .

Ұлттық автожолдар еуропалық және азиялық жол желілеріне кіріктірілген. Еуразиялық трансконтиненттік дәліз шеңберінде халықаралық көлік бағыттарының үш бағыты қарастырылған:

- Қытай – Ресей – Еуропа, оның ішінде Қытай арқылы Тынық мұхиты аймағына шығу және т.б.;

- Каспий теңізі – Кавказ Қара теңіз – Еуропа;

- Қытай – Шығыс және Каспий арқылы оңтүстікке қарай (Иран және басқа елдер). Қазақстанның сауда-экономикалық мүдделері осы үш бағытпен тығыз байланысты.

Осы уақытқа дейін Қазақстанның КЛЖ-ін дамытуға Үкімет тарапынан да, Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі тарапынан да жеткілікті көңіл бөлініп келді. Шындығында, қысқа мерзімде көліктің жекелеген түрлерін (авиация, теміржол, автомобиль, су көлігі) қоса алғанда, КЛЖ реформалау бойынша, сондай-ақ, көлік логистикасы нарығының пайда болуын ынталандыру бойынша ауқымды жұмыстар атқарылды. Дегенменен, КЛЖ-ін дамытуға әліде жіті назар аудару қажет, өйткені қабылданған шешімдер оның ұзақ жылдарға даму болашағын анықтайды. Мамандар елдің тұрақты дамуы үшін көлік инфрақұрылымын дамытуды жеделдету маңызды деп санайды.

Қазақстандағы көлік-логистикалық қызмет көрсету кәсіпорындарының дамуындағы ең маңызды жайт оның ел экономикасы мен ұлттық табысқа қосатын үлесінің артуы болып табылады. ҚР СЖРА ҰСБ мәліметтері бойынша соңғы бес жылда тіркелген көлік-логистикалық қызмет тұлғаларының саны 65%-дан астамға өсті. 2021 жылы көлік-логистикалық қызмет көрсету кәсіпорындарының өнімдері мен қызметтерінің жалпы көлемі 8 117,1 млрд теңгені құрады, 2017 жылдан бері (6 869,7 млрд. теңге) 18%-ға жуық өскенін көрсетеді. Көлік және қоймалау саласының елдің ЖІӨ-не қосқан үлесі 2021 жылы 5,9%-ды құрады [103].

Көлік жұмысын сипаттайтын негізгі көрсеткіштерге жүк тасымалдау көлемі, жолаушы тасымалы көлемі, жүк айналымы және жолаушы айналымы жатады.

Кесте 6 – Көлік түрлері бойынша жүк пен багажды тасымалдау көлемі, млн.тонна

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көлік түрі | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Көліктің барлық түрлерімен | 3 946,1 | 4 103,8 | 4 222,7 | 3 944,8 | 4 013,7 |
| 2 | Теміржол | 387,2 | 397,9 | 397,0 | 402,3 | 410,3 |
| 3 | Автомобиль және қалалық электрлі | 3 322,3 | 3470,0 | 3 550,5 | 3 287,0 | 3 320,4 |
| 4 | Әуе | 22,5 | 44,1 | 26,7 | 23,4 | 33,7 |
| 5 | Ішкі су | 1,6 | 1,2 | 1,3 | 0,9 | 0,8 |
| 6 | Құбыр | 232,8 | 281,4 | 273,0 | 253,7 | 281,4 |
| 7 | Теңіз және жағалау | 2,1 | х | 0,8 | x | х |
| Дереккөз:ҚР СЖРА ҰСБ [103] | | | | | | |

Кесте 6 мәліметтерінен жалпы елімізде 2021 жылдың қорытындысы бойынша 4 013,7 млн. тонна жүк тасымалданғанын көреміз. 2017-2021 жылдардағы көрсеткіштерін салыстырсақ, жүк тасымалдау көлемі 2%-ға өсті. Оның ішінде темір жол көлігінде жүктерді тасымалдау 6%-ға, әуе көлігінде жүк тасымалдау көлемі 50%-ға, құбырда 21%- ға өсті. 2021 жылы жүк тасымалдау, 2017 жылмен салыстырғанда, автомобиль көлігінде 1%-ға, ішкі су көлігінде 2 есе төмендеді, сондай-ақ мұнай тасымалдауды құбыр көлігіне қайта бағдарлау себебінен теңіз көлігімен тасымалдау көлемі қысқарды.

КЛЖ-нің салаларының ішінде көшбасшы автокөлік болып табылады, 2021 жылдың қорытындысы бойынша бұл көлік түріне ел экономикасының барлық салаларындағы жүктерді тасымалдаудың 80%-дан астамы тиесілі.

Кесте 7 – Көлік түрлері бойынша жүк айналымы, млн. т-км.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | Көлік түрі | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Көліктің барлық түрлерімен | 564,0 | 609,5 | 597,6 | 584,0 | 607,7 |
| 2 | Теміржол | 266,6 | 283,3 | 286,7 | 299,2 | 297,4 |
| 3 | Автомобиль және қалалық электрлі | 166,1 | 185,2 | 173,5 | 160,0 | 157,9 |
| 4 | Әуе | 53,8 | 57,6 | 57,6 | 55,1 | 76,5 |
| 5 | Ішкі су | 0,04 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,05 |
| 6 | Құбыр | 129,5 | х | 136,7 | 124,2 | 151,7 |
| 7 | Теңіз және жағалау | х | х | 0,7 | x | x |
| Дереккөз: ҚР СЖРА ҰСБ[103] | | | | | | |

Алайда, кесте 7 мәліметтеріне сәйкес, жүк айналымының көлемі бойынша автокөліктің үлесі (26%) темір жол көлігінен едәуір төмен, көліктің барлық түрлерімен жүк айналымы көлемінің жартысына жуығы темір жолдардың үлесіне (49%) келеді. Сонымен қатар, жүк теміржол көлігі жүк автокөлігіне немесе әуе көлігіне қарағанда көбірек табыс әкеледі. 2017-2021 жылдар аралығындағы көрсеткіштерді қарасақ, жүк айналымының жалпы көлеміндегі теміржол көлігінің үлесі тұрақты түрде артып келеді: 2017 жылмен салыстырғанда, 2021 жылы 12%-ға дейін өскен, автокөліктің үлесі, керісінше, 2017 жылмен салыстырғанда 2021 жылы 5%-ға дейін қысқарды.

Кесте 8 – Көлік түрлері бойынша жолаушыларды тасымалдау көлемі, млн адам.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | Көлік түрі | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1. | Көліктің барлық түрлерімен | 22 744,7 | 23 013,0 | 23 835,8 | 8 396,4 | 7 597,7 |
| 2. | Теміржол | 22,9 | 23,1 | 22,4 | 13,2 | 16,1 |
| 3. | Автомобиль және қалалық электрлі | 22 643,6 | 22 911,5 | 23 719,2 | 8 324,0 | 7 506,9 |
| 4. | Әуе | 7,4 | 7,6 | 8,6 | 5,5 | 9,4 |
| 5. | Ішкі су | 0,06 | х | 0,04 | 0,04 | 0,09 |
| 6. | Теңіз және жағалау | - | х | 0,06 | 0,04 | 0,08 |
| Дереккөз: ҚР СЖРА ҰСБ [103] | | | | | | |

Кесте 8 мәліметтері бойынша 2021 жылы қазақстандық тасымалдаушылардың қызметтерін пайдаланған адамдардың саны 7 597,7 млн. адамды құрады. Бұл көрсеткіш 2017 жылмен салыстырғанда, 67%-ға төмен. Мұндай төмендеу Ковид19 пандемиясына байланысты көліктің барлық түрлері бойынша жолаушылар тасымалының тоқтауымен байланысты болды.

Егер 2017 жылмен салыстырсақ, жолаушыларды теміржол көлігімен тасымалдау 2021 жылы 30%-ға, автокөлікпен 67%-ға төмендеді, ал әуе көлігімен 27%-ға, ішкі су көлігімен тасымалдау 50%-ға өсті.

Кесте 9 – Көлік түрлері бойынша жолаушылар айналымы, млн. ж-км

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көлік түрі | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1. | Көліктің барлық түрлерімен | 273 193,4 | 281484,1 | 295516,6 | 108 711,0 | 107 759,0 |
| 2. | Теміржол | 18 222,2 | 18 562,2 | 17 721,0 | 9 163,3 | 12 750,0 |
| 3. | Автомобиль және қалалық электрлі | 240 073,7 | 247473,6 | 260379,5 | 90 729,6 | 79 812,1 |
| 4 | Әуе | 14 383,7 | 14 989,7 | 16 885,5 | 8 525,2 | 14 849,8 |
| 5 | Ішкі су | 0,7 | х | 0,7 | 0,5 | 1,4 |
| 6. | Теңіз және жағалау | - | х | 0,4 | 0,2 | 0,6 |
| Дереккөз: ҚР СЖРА ҰСБ[103] | | | | | | |

Кесте 9 байқағанымыздай, 2021 жылы жолаушылар айналымы 107 759,0 млн. ж- км құрады. Егер 2017-2021 жылдар арасындағы көрсеткіштерге назар аударсақ, 2021 жылы барлық көлік түрлерінде жолаушылар айналымының 60,5%-ға төмендегенін көреміз. 2017 жылмен салыстырғанда, 2021 жылы темір жол көлігіндегі жолаушылар айналымы 30%, автомобильдегі жолаушылар айналымы 67% азайған. Керісінше, әуе көлігінде 3,2% ішкі су көлігінде екі есеге жолуашылар айналымының көлемі артқан. Тасымалданған жолаушылар саны бойынша сөзсіз көшбасшы болып автокөлік табылады, өйткені жолаушылар тасымалының жалпы санының 98,8%-ы, жолаушылар айналымының 74%-ы осы көлік түріне тиесілі. Автокөлікпен тасымалдау көлемі мен үлес салмағының жыл сайын ұлғаюы, көліктің осы түрінің жоғары әлеуеті мен маңыздылығын көрсетеді.

Сурет 14 – ҚР-ның аймақтар бөлінісінде 2021 жылы көліктің барлық түрлерімен жүк және жолаушылар тасымалдау

Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған

Аймақтар бөлінісінде қарасақ (сурет 14), тасымалданған жүк көлемі бойынша Қарағанды және Шығыс Қазақстан облыстары алдыңғы қатарда тұр. Жолаушылар тасымалы бойынша Алматы қаласы, Қостанай, Шығыс Қазақстан, Павлодар облыстары және Шымкент қаласы алдыңғы бестіктен орын алады. Жүк айналымы бойынша Атырау қаласы, Қарағанды, Жамбыл, Қызылорда, Алматы облыстарының үлесі жоғары. Жолаушы айналымының деңгейі Алматы қаласы, Астана қаласы, Павлодар, Алматы және Шығыс Қазақстан облыстарында жоғары.

Жалпы алғанда, соңғы бес жылда, елімізде көліктің барлық түрлерінің тапқан табысы 2021 жылы 3911,4 млн теңгені құрады, яғни, ол 2017 жылмен салыстырғанда 26,6% ұлғайған. Қазақстандағы ең табысы жоғары көлік түрі – құбыр көлігі.

Көлік және қоймалау саласының кәсіпорындарының негізгі капиталына салынған инвестиция көлемі 2021 жылы 710 658 млн.теңгені құрады, бұл көрсеткіш 2017 жылмен (659 821 млн.теңге) салыстырғанда, 22513 млн.теңгеге немесе 4% артты.

Қазақстанның КЛЖ-нің маңызды әлеуметтік мәні бар, өйткені жұмыс орындарымен қамтамасыз етеді, әрі тұрғындарды жұмыспен қамтуда көлік саласының рөлі артып келеді. 2021 жылдың қорытындысы бойынша бұл салада 617 509 адам жұмыс істеп, оның ел тұрғындарын жұмыспен қамтуға қосқан үлесі 7,1% құрады. 2021 жылы көлік кәсіпорындары қызметкерлерінің жалпытізімдік саны 276,6 мың адамды құрады. Көлік және қойма шаруашылығы саласында жұмыс істейтін бір жұмысшының жалақысы 2021 жылы 271,8 мың теңгені құрады. Бұл көрсеткіш елдегі орташа жалақының деңгейінен (213,0 мың теңге) жоғары болды. Көлік түрлері арасында ең жоғары жалақы көлемі су көлігі (667,3 мың теңге) және әуе жолаушылар көлігі (603,7 мың теңге) жұмысшыларына тиесілі. Құрлық көлігі және құбырмен тасымалдау жұмысшылары 267,6 мың теңге және қойма шаруашылығы және қосалқы көлік қызметі ұйымдарының жұмысшылары 247,6 мың теңге жалақы алған.

Қазір Қазақстанда логистикалық нарықта даму байқалады. Сарапшылардың пікірінше, елімізде 1,2-ден 1,3 миллион шаршы метрге (ш.м.) дейін жоғары сапалы қоймалар (А және В класы) бар, әрі бұл қоймаларға сұраныс С, Д санаттарына қарағанда жоғары. Жоғары сапалы қоймаларға сұраныстың артуы келесі себептермен түсіндіріледі:

- логистикалық қызметтер мен үдерістердің жоғары техникалық стандарттары;

- қосымша логистикалық және тиісті қызметтерді (мысалы, кедендік ресімдеу, орау және т.б.) алу мүмкіндігі;

- сәйкестікті талап ететін халықаралық бизнестің Қазақстанның КЛЖ-не қатысуы, әлемдік стандарттарға қызмет көрсету сапасы;

- жүктің ерекше сақтау шарттарын талап ететін сипатта болуы. Еліміздегі жоғары сапалы қоймалар ауданы Өзбекстан (207 000 ш.м.), Қырғызстан (46 000 ш. м.) және Тәжікстан (10 000 ш.м.) елдерімен салыстырғанда, бірнеше есе көп. Сонымен қатар NF Group (бұрынғы Knight Frank Russia) деректері бойынша бір қазақстандыққа шаққандағы қоймалық жылжымайтын мүлікпен қамтамасыз ету (0,07 ш.м.) Ресейдегіден (0,29 ш.м.) төрт есе, Қытайға қарағанда (0,81 ш.м) 10 есе аз және АҚШ, Германия немесе Канададан (4-4,6 ш.м) 57-66 есе төмен. Бұл халықтың орналасу тығыздығының және сауда көлемінің төмендігімен байланысты.

Республика қоймаларының шамамен үштен екісі (63%) Алматыда, бестен бірі (21%) – Астанада, 8% – Ақтөбеде орналасқан. Яғни, қазіргі заманғы қоймалардың 92%-ы Қазақстанның үш қаласында ғана шоғырланған, ал қалған барлық аймақтарда жоғары сапалы қоймалық жылжымайтын мүліктің бар болғаны 8%-ы ғана орналасқан.

Қоймалардың жартысынан сәл астамы ғана (55%) жалға берілген (алыпсатарлық кеңістік). Бизнестің тағы бір төрттен бір бөлігі қоймаларды өз қажеттіліктері үшін (build-to-suit немесе қысқаша BTS) салып, пайдаланады. Кәсіби логистикалық операторлар ауданының үлесі жалпы ұсыныстың 20%-ын құрайды. Елдің көлік-логистикалық әлеуетін дамыту тұжырымдамасында (ҚР Үкіметінің № 1116 Қаулысымен 30.12.2022 бекітілген) көрсетілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің бағалауы бойынша Қазақстандағы қойма алаңына қажетті ең төменгі қажеттілік алдағы төрт-бес жылда 2 миллион ш.м. құрайды. Яғни, 2027 жылға қарай елімізде жоғары сапалы қойма алаңы 2,5 есеге артып, 3,3 миллион ш. м. жетуі тиіс.

Сарапшылар еліміздегі қоймалық жылжымайтын мүлік нарығының қазіргі жандануын 2020-2021 жылдардан бастап (пандемия кезеңі) электронды коммерцияның белсенді дамуымен, сондай-ақ Ресей мен Украина арасындағы қақтығысқа байланысты жеткізу тізбегіндегі өзгерістер жағдайында ресейліктердің ҚР-ның логистикалық инфрақұрылымына сұранысының қолдауымен байланыстырады. Соған қарамастан, IBC Real Estate (бұрынғы JLL) мәліметтері бойынша қазіргі таңда елімізде бар болғаны 44 000 ш.м. (қолданыстағы көлемге +3,7%) жоғары сапалы қойма нысандарының құрылысы жүріп жатыр [104]. Оның себептері: ең алдымен, Ресей және Еуропамен салыстырғанда қойманы жалға алу ақысының төмендігі; екіншіден, құрылыс материалдарының, мысалы, бетон, металл конструкциялары және т. б. бағасының қымбат болуы.

Жоғарыда жүргізілген талдаулар нәтижесінде еліміздің көлік-логистика саласы ел экономикасының қарқынды дамып келе жатқан салаларының бірі екенін көреміз. Қазіргі уақытта елімізде көлік кешенін реформалау және көлік-логистикалық жүйені құру, заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне интеграциялануын қамтамасыз ету бойынша жұмыстар атқарылып жатыр.

Қазақстандық көлік-логистика және жабдықтау нарығы салаға инвестиция тарту тұрғысынан тартымды. Ірі шетелдік операторлар өздерінің логистикалық компанияларымен, ұсынылатын қызметтердің сапасы жақсарта отырып, бұрын елімізде енгізілмеген жеткізілім тізбегін басқарудың жаңа механизмімен Қазақстан нарығына шығады деп күтілуде. Қазақстанның көлік-логистика саласына ірі шетелдік операторларды тарту – көлік-логистикалық қызметтер мен жабдықтау нарығын ғана емес, сонымен қатар тұтастай алғанда экономика мен бизнесті дамытуды одан әрі жеделдететін инновациялық технологиялар мен әлемдік деңгейдегі стандарттардың келуін білдіреді.

Қазақстанда кәсіпқой логистикалық нарық және жеткізу тізбегін басқару енді ғана қалыптасу кезеңінде және қарқынды дамиды деп күтілуде. Бұл бірқатар себептерге байланысты:

- тұтынушылары жеке қоймалары жоқ шағын компаниялар да, ірі компаниялар да болып табылатын А класындағы аутсорсингтік логистикалық нарыққа сұраныстың артуы байқалады;

- қала сыртына жаңа қоймаларды көшіру мен салу және олардың айналасына индустриялық-инновациялық кәсіпорындарды шоғырландыру;

- логистикалық қызметтерге сұраныстың артуы, бірінші кезекте аймақтардағы А және В класты қоймаларға және оларды мемлекеттің қатысуынсыз жеке компаниялардың салуына;

- елдегі жүк айналымының жыл сайынғы өсуі логистикалық қызметке сұраныстың артуы және отандық компаниялардың жоқтығы, өз технологиялары бар шетелдік логистикалық компанияның келуін күтумен қатар жүреді;

- логистикалық қызметтердің толыққанды нарығының болмауы; жүктерді тасымалдау, экспедиторлық қызметтер, дамымаған қоймалар сияқты логистиканың жекелеген элементтерінің болуы;

- аймақтарда логистикаға сұраныс бар, бұл қазіргі заманғы қоймалар мен терминалдар кешендері жоқ өңірлерде компанияның логистикасының кеңеюіне әкеледі.

- жеткізу тізбегін басқарудың жаңа механизмдері мен стратегияларын қолдану [105].

Қазақстан көлік логистикасының дамуы бойынша LPI көрсеткішінде әлемдік рейтингте 2023 жылы 79 орынға тұрақтады (кесте 4). Индексті есептеу үшін қандай критерийлер қолданылатыны 1.3 бөлімде қарастырылған.

Кесте 10 – LPI критерийлер бойынша ҚР-ның 2010-2023 ж.ж. көрсеткіштерінің серпіні

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіш | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2023 |
| 1 | Кеден қызметі | 79 | 73 | 121 | 86 | 65 | 74 |
| 2 | Инфрақұрылым жай-күйі | 57 | 79 | 106 | 65 | 81 | 80 |
| 3 | Халықаралық тасымалдау | 29 | 92 | 100 | 82 | 84 | 91 |
| 4 | Логистиканың сапасы мен құзыреттілігі | 73 | 74 | 83 | 92 | 90 | 81 |
| 5 | Жеткізу уақыттылығы | 86 | 132 | 69 | 92 | 50 | 93 |
| 6 | Бақылау және қадағалау | 85 | 70 | 81 | 71 | 83 | 80 |

Ескерту: Әдебиет [86] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған

Кесте 10 мәліметтері бойынша, Қазақстан 2023 жылы «Инфрақұрылым жай-күйі», «Логистиканың сапасы мен құзыреттілігі» және «Жүк тасымалын бақылау мен қадағалау» критерийлері бойынша өз позициясын жақсартты. Айта кету керек, көлік-логистика секторындағы бәсекеге қабілеттілікті арттыру әрқашанда көлік жүйесінің материалдық-техникалық базасын дамытуды және нормативтік-құқықтық базасы бар технологияларды жетілдіруді, сондай-ақ көлік құралдары мен адами ресурстарды дамытуды қамтитын шаралар кешені болып табылады. Еліміздің алдында 2024 жылға қарай LPI рейтингі бойынша 55 орынға көтерілу міндеті тұр. Бұл ретте көлік-логистика саласына жаңа технологиялар мен цифрлық шешімдерді енгізу маңызды рөл атқарады. Қазақстан теңізге шыға алмайтын ең ірі мемлекет болғандықтан, транзиттік әлеуетті іске асыру, елдің әртүрлі аймақтар арасындағы халықаралық көлік ағындарын қамтамасыз ету және қолдау сияқты мүмкіндіктерін іске асыру еліміздің экономикалық саясатының басым бағыттарының бірі болып табылады.

Менеджментті дамытудың халықаралық институтының әлемдік бәсеке қабілеттілікті зерттеу Орталығының (IMD, Лозанна, Швейцария) жариялаған Әлемдік бәсекеге қабілеттілік рейтингіне сәйкес, 2021 жылы Қазақстан әлемнің 64 елі арасында 35-шы орынға ие болды, жалпы 61,8 баллмен 2020 жылмен салыстырғанда 7 позицияға көтерілді. Бағалау бойынша, 2020 жылмен салыстырғанда, ағымдағы жылы Қазақстан рейтингтің барлық факторлары бойынша өз позициясын жақсартты. Оның ішінде «Үкіметтің тиімділігі» факторы  бойынша 2021 жылмен салыстырғанда, өз позициясын 8 пунктке жақсартып, 21-ші орынға ие болды.  «Бизнестің тиімділігі» факторы бойынша позициясын 6 пунктке жоғарылатып, 28-орынға орналасты. «Экономикалық қызмет»  факторы бойынша 3 позицияға көтеріліп, 45-орынға ие болды. «Инфрақұрылым» факторы бойынша 4 пунктке жоғарылатып, 47-ші орынға орналасты.  Респонденттердің пікірінше, Қазақстан Республикасы экономикасының неғұрлым тартымды бес факторына:

* қолайлы іскерлік орта (респонденттердің 60,0%),
* экономиканың динамикалылығы (46,4%),
* қаржы ресурстарына қолжетімділік (45,5%),
* саясаттың тұрақтылығы мен болжамдылығы (42,7%)
* салық салудың бәсекеге қабілетті жүйесі (40,9%) жатады [106].

INSEAD Халықаралық бизнес мектебінің, Корнелл университетінің және Дүниежүзілік зияткерлік меншік ұйымының зерттеулері бойынша есептелетін Жаһандық инновациялық индекс рейтингінде Қазақстан 2020 жылы әлемнің 132 елінің ішінен 79-шы орынға ие болып, мүмкін болатын 100 балл ішінен 28,6 балл жинады. [Табысы](https://kursiv.kz/news/ekonomika/2019-07/kazakhstan-upal-v-reytinge-globalnogo-innovacionnogo-indeksa).Табысы) орташа деңгейден жоғары экономикасы бар елдер арасында 23 орын, Орталық және Оңтүстік Азия елдері арасында Үндістан мен Иран мемлекетінен кейін 3-ші орынды иеленді.

Рейтингтің көшбасшылары — Швейцария, Швеция, АҚШ, Ұлыбритания және Оңтүстік Корея; олардың көрсеткіші 100 баллдың 65,5 - 59,3-аралығында болды. 2021 жылы рейтингте Қазақстан 2020 жылмен салыстырғанда, 2 орынға төмендеді. Бұл рейтингтегі инновацияны жүргізу үшін елдің ресурстары мен жағдайлары индексі бойынша 61-ші орынға, инновациялық нәтижелерге қол жеткізу индексі бойынша 9,101 баллмен 101-ші орынға жайғасты**.** Аталған көрсеткіш бойынша рейтинг 2019 жылмен салыстырғанда 7 позицияға төмендеген[107].

Бұл рейтинг әлемнің әртүрлі елдері бойынша инновациялық даму көрсеткіштерінің ең толық кешенін көрсетеді және 30-дан астам дереккөздерге негізделген. Бағалаудың негізгі көрсеткіштері инновацияларды енгізу шарттары және оларды енгізу нәтижелері болып табылады. Халықаралық бағалаулар бойынша біздің елімізде инновацияны дамыту үшін барлық қажетті жағдайлар, оның ішінде, адами ресурстар, әртүрлі жоғары және орта оқу орындары, өнеркәсіптің болуы, мемлекеттік қолдау шаралары және т. б. шарттар бар. Бірақ іс жүзінде Қазақстанда инновацияның даму деңгейі төмен.

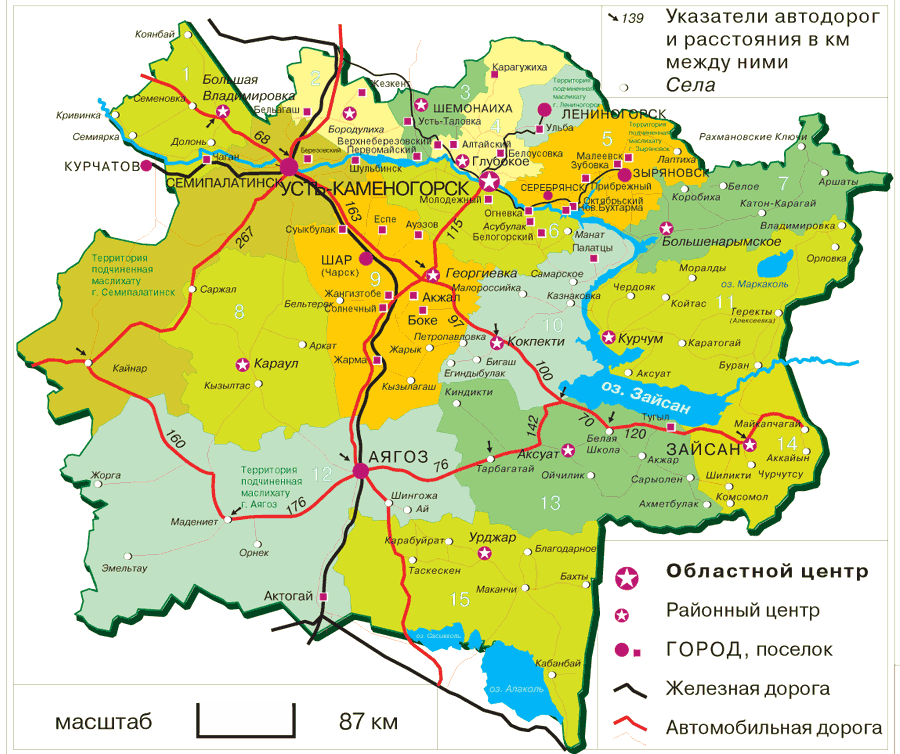
**2.2 Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық дамуын зерделеу және талдау**

Шығыс Қазақстан облысы солтүстікте Ресей Федерациясының Алтай өлкесі және Алтай Республикасымен, шығысында Қытай Халық Республикасының Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық ауданы (ШҰАА) шектесетін, айтарлықтай экономикалық әлеуеті бар Қазақстанның жетекші өнеркәсіптік және ауылшаруашылық аймақтарының бірі болып табылады. Облыс Павлодар және Қарағанды облыстарымен бірге, орталығы Өскемен хаб - қаласында орналасқан Орталық-Шығыс макроөңірінің құрамына кіреді. Өзінің бірегей геостратегиялық және геосаяси орналасуының арқасында аймақтың сыртқы сауда және көлік-транзиттік әлеуеті жоғары. Еуропадан, Ресейден Қытайға және кері бағытта аймақ аумағы арқылы өтетін материалдық және көлік ағындары бұл әлеуетті ашуға мүмкіндік береді [108].

ҚР СЖРА ҰСБ мәліметтері бойынша облыстың 2021 жылдағы ЖӨӨ 5 063,7 млрд теңгені құрады [103]. Қазақстанның ЖІӨ-гі (70 714,0 млрд. теңге) облыстың үлесі 6,7%, бұл көрсеткіш бойынша аймақтар арасында 4-ші орынды иеленеді. Аймақтың ЖӨӨ жоғары серпіні көп жағдайда негізгі салалардағы өсімнің оң қарқынының сақталуына байланысты.

Тауар өндіру үлесі 46,0%-ға, қызмет көрсету үлесі 54%-ға жетті. Аймақ экономикасының құрылымында өнеркәсіптің үлесі айтарлықтай жоғары, ол ЖӨӨ-нің шамамен 54% құрайды. 2021 жылы өнеркәсіп өнімінің көлемі 2 763,4 млрд. теңгені құрады. Республиканың өнеркәсіп өнімінің көлеміндегі облыстың үлесі 6 % болды. Ауыл шаруашылығы 15 ауданның 14-інде (Зырян ауданын қоспағанда) экономиканың негізгі саласы болып табылады. Облыстың ЖӨӨ-гі ауыл шаруашылығының үлесі 17,4 %-ды құрайды. 2021 жылы ауыл шаруашылығы өнімінің жалпы өнімі 879,2 млрд. теңгені құрады. Республиканың ауыл шаруашылығының жалпы ішкі өнімі көлеміндегі облыстың үлесі 11,6 %-ды құрайды. Негізгі капиталға салынған инвестиция көлемі 2021 жылы 834 млрд теңгені құрады. Инвестициялардың республикалық көлеміндегі Шығыс Қазақстанның үлесі 6,3%-ды құрады. Бөлшек сауда көлемі 2021 жылы 1 274,6 млрд. теңге болды.

ШҚО жеткілікті дамыған өндірістік инфрақұрылымымен ерекшеленеді, бұл инфрақұрылым көліктің барлық негізгі түрлерімен: темір жол, әуе, су және автомобильмен қамтылған.Төмендегі 15-ші суреттен ШҚО-ның автокөлік және темір жолдарын көруге болады.



Сурет 15 – ШҚО автокөлік жолдарының және теміржолдарының картасы

Аймақтың көлік кешені шаруашылықаралық және мемлекетаралық қатынастарды жүзеге асыруда маңызды рөл атқарады. Автомобиль көлігі нарықтық инфрақұрылымды дамытуда, ішкі және сыртқы сауданы кеңейтуде маңызды рөл атқарады және негізгі тасымалдаушы мәртебесін иеленеді. Облыста келесі негізгі көлік тораптарын бөліп көрсетуге болады: Өскемен, Семей, Аягөз және Шар.

Семей көлік торабы облыстағы негізгі көлік торабы болып табылады, өйткені ол арқылы теміржол да, автомобиль де негізгі ірі көлік магистралдары өтеді. Семей көлік торабы республикаішілік және республикааралық магистральдарды қосады. Өскемен көлік торабы облыс аудандарын бір-бірімен байланыстырады. Аягөз көлік торабы – республиканың ірі магистральдарын байланыстырушы буын болып табылады. Шар көлік торабының қазіргі аймақтағы маңызы Семейдегідей жоғары емес, бірақ алдағы уақытта оның маңызы арта түседі деп күтілуде [109].

Әуе көлігі. Облыста 4 әуежай қызмет етеді, оның ішінде: 2 әуежайда халықаралық рейстерге қызмет көрсетуге рұқсат етілген (Өскемен, Семей), 2 әуежай жергілікті авиакомпанияларға (Зайсан, Үржар) қызмет көрсетеді. Өскемен қаласының әуежайы ИКАО стандарттары бойынша I санатқа жатқызылған. Семей әуежайы («Семей халықаралық әуежайы» ЖШС) Алматы, Астана, Өскемен, Үржар бағыттарына қызмет көрсетеді. 2016 жылдан бастап «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында ұшу-қону жолағы, такси жолдары мен әуежай аэровокзалы қайта жаңғыртылды. Өскемен әуежайы Алматы, Астана, Қарағанды, Шымкент, Мәскеу, Новосібір, Семей, Үржар, Зайсан бағыттары бойынша қызмет көрсетеді. 2017 жылы сағатына 200 жолаушыға арналған келу терминалы пайдалануға берілді.

Су көлігі. Ертіс өзені – Қазақстан Республикасының негізгі су артериясы. Ертіс бассейнінде Қытаймен шекарадан Ресей Федерациясымен шекараға дейін 1698 шақырым су жолы бар, оның ішінде ШҚО-да оның ұзындығы 1311 шақырымды құрайды. Ертіс өзені арқылы Қазақстан Ресейдің Омбы және Түмен облыстарымен байланысады, және Шығыс Қазақстан мен Павлодар облыстары өзара қатынасты жүзеге асырады. Облыста бүгінде Ертіс өзені бойымен жүзуді қамтамасыз ететін үш кеме шлюзі бар. Семей қаласында Ертіс өзені арқылы Ресейдің Батыс Сібірін Қазақстан және Орта Азияның Қырғызстан, Өзбекстан, Тәжікстан және Түрікменстан мемлекеттерімен байланыстыратын трансконтинентальды үш көпір өтеді:

1. Алты автомобиль жолағы бар бірегей аспалы арқан көпірі;

2. Трансконтинентальды Түрксіб теміржол көпірі;

3. Төрт автомобиль жолағы бар автожүк көпірі.

Ертісте Бұқтырма, Новошүлбі және Өскемен су қоймалары салынған. Облыс аумағында екі өзен жүк порты жұмыс істейді: «Ертіс-Транс» ЖШС жүк порты және Семей қаласындағы өзен порты. Казнаковка және Үлкен Нарын ауылдарының аумағында жолаушыларды паром арқылы тасымалдаудың екі желісі бар. Бұл тасымалдауларды жеке мекемелер жүзеге асырады. Паром өткелдері Күршім және Катонқарағай өңірлерінің тұрғындарын көлік қатынасымен қамтамасыз етеді. Облыста Зайсан, Алакөл (2650 км2), Сасықкөл (736 км2), Марқакөл (455 км2) сияқты ірі көлдер бар.

Теміржол көлігі. Темір жолдар облыс орталығын Зырян, Риддер, Семей, Аягөз, Шар, Шемонаиха қалаларымен байланыстырады. Облыстан тыс жерлерге – «Семей – Локоть», «Семей – Алматы», «Семей – Павлодар», «Защита – Локоть», «Защита – Алтай», «Защита – Лениногор» және «Защита – Шар» теміржол желілері бар. Облыстағы магистральдық теміржол желілерінің игерілген ұзындығы 1209 км, бұл Қазақстан Республикасы темір жолының жалпы ұзындығының 7,3%-ды құрайды. Облыстағы темір жолдардың тығыздығы 1000 км2-ге 4,1 км құрайды, бұл республикалық орташа көрсеткіштен 1,4 км-ге төмен (Қазақстанда – 1000 км2-ге 5,5 км). Облыстағы темір жол төсемі негізінен бір жолды (жалпы жолдардан 10,5 км екі жолды), желілер электрлендірілмеген. Облыстағы 298 елді мекеннің 42%-ы 50 шақырымға дейінгі радиуста теміржолмен қатынай алады. Абай, Абыралы, Шұбартау, Бесқарағай, Зайсан, Катонқарағай, Көкпекті, Күршім, Тарбағатай, Үржар аудандарының елді мекендерінде теміржол қатынасы жоқ.

Облыста екі темір жол бөлімшесі бар, олар «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ-ның филиалдары – Семей қаласындағы «Семей жол бөлімшесі» және «Шығыс Қазақстан темір жол бөлімшесі» (Защита). Жолаушылар мен багажды теміржол көлігімен тасымалдау келесі бағыттар бойынша жүзеге асырылады: Өскемен – Алматы, Риддер – Астана (Мәскеуге бір тіркеме вагонмен), Томск – Риддер, Семей – Қызылорда, Семей – Маңғыстау, сонымен қатар транзиттік бағыт: Новокузнецк – Семей – Бішкек, Новосибирск – Семей – Алматы, Новосибирск – Семей – Ташкент, Павлодар – Семей – Алматы, Павлодар – Семей – Қарағанды, сондай-ақ Защита – Алтай және Защита –Лениногор ауданаралық бағыттар.

Автомобиль және қалалық электр көлігі. Республикадағы жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарының ең ұзын желісі ШҚО-на тиесілі – 11997,6 км, оның ішінде: республикалық маңызы бар – 3414 км (28,7%), облыстық маңызы бар – 3 186 км (26,6%), аудандық маңызы бар – 5 397,6 км (44,7%); оның ішінде, қатты жабыны бар жолдар – 7 057,4 км, қиыршық таспен – 4 167,65 км және топырақпен – 772,5 км. Қатты жабыны бар жолдардың тығыздығы 36,6 км/1000 км құрайды Сонымен қатар, оларда 514 көпір құрылыстары мен 6 653 су өткізу құбырлары орналасқан. Облыс бойынша автокөлік жолдарының ұзындығы В қосымшада берілген.

Шығыс Қазақстан облысының аумағы арқылы өтетін негізгі транзиттік дәліз 2 -ші трансеуропалық дәлізге (оның ішінде ҚХР-ға) шығатын, М-38 «Омбы – Майқапшағай» республикалық маңызы бар автомобиль жолы болып табылады. Бұл жолдың жалпы ұзындығы 1099 км құрайды. Аймақ көршілес Алматы, Қарағанды, Павлодар облыстарымен «Алматы – Өскемен», «Қарағанды – Аягөз – Боғас», «Омбы – Майқапшағай», «Семей – Қайнар – Қарағанды – Астана» республикалық маңызы бар жолдары арқылы байланысады. Сонымен қатар, ШҚО Қытаймен «Таскескен – Бақты» автожолымен және Ресеймен «Өскемен – Шемонаиха – РФ шекарасы» автожолы арқылы байланысады.

Өскемен қаласында трамвай қатынасы жұмыс істейді, оның ұзындығы екі жолмен есептегенде 2021 жылы 14,5 км құрады, трамвай паркінің жылжымалы құрамының жалпы саны – 54 бірлік болады.

Облыста жүк пен жолаушыларды тасымалдаудың ең үлкен көлемі автомобиль және теміржол көлігіне тиесілі. Автомобиль көлігімен жүктердің 89,9%-ы, теміржол көлігімен – 10%-ы тасымалданады. Автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалының көлемі 96,2%, теміржол көлігімен – 2,5%, әуе көлігімен – 1,3%-ды құрайды.

Көліктің басты міндеті – халық шаруашылығы мен тұрғындардың тасымалдауға деген қажеттіліктерін уақтылы, сапалы және толық қанағаттандыру. Кесте 11 мәліметтері бойынша, ҚР СЖРА ҰСБ деректері бойынша соңғы бес жылда аймақтың көлік кешенінің негізгі көрсеткіштерінің өсу үрдісі байқалады. Бірақ 2020 жылы ковид пандемиясына байланысты көрсеткіштердің төмендегенін көреміз. 2021 жылы көлік кәсіпорындарының саны 2017 жылмен салыстырғанда өсті және 155 бірлікті құрады. Облыстың көлік қызметтерінің жалпы көлемі 2021 жылы 378 772,5 млн. теңге болды, ол 2017 жылмен салыстырғанда 7%-ға өскен. ЖӨӨ-дегі көлік қызметтерінің үлесі 7,5% құрады (кесте 11).

Кесте 11 – ШҚО көлік кешенінің 2017-2021 жылдардағы негізгі көрсеткіштерінің серпіні

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіштер | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1. | Көлік кәсіпорындары саны, бірлік | 221 | 137 | 216 | 136 | 155 |
| 2. | Көліктің (қоймалаудың) жалпы қызмет көрсетуі, млн. тенге | 353902,9 | 448505,1 | 447948,4 | 350322,2 | 378 772,5 |
| 3. | ЖӨӨ-гі көлік қызметінің үлесі, % | 10,4 | 9,9 | 8,7 | 5,9 | 7,5 |
| 4. | Тасымалданған жолаушылар, млн. адам | 1 709,2 | х | 1 716,3 | 722,7 | 587,2 |
| 5. | Жолаушылар айналымы, млн. ж-км | 22 272,5 | х | 24 526,3 | 9 156,1 | 8 166,9 |
| 6. | Жүк, багаж тасымалы, млн. тонна | 600,8 | 631,5 | 661,5 | 646,7 | 661,6 |
| 7. | Жүк айналымы, млн. т-км | 16 099,1 | 16 117,0 | 16 169,2 | 15 381,4 | 16 006,8 |
| 8. | Көліктің барлық түрлері бойынша жүк тасымалдауға тарифтер индексі | 103,1 | 101,8 | 103,3 | 100,7 | 100,6 |
| 9. | Жолаушы көлігінің қызметтеріне тарифтер индексі | 114,1 | 102,6 | 101,2 | 101,8 | 103,9 |
| Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған | | | | | | |

.

Кесте 11 мәліметіне сәйкес, 2021 жылы ШҚО-да көліктің барлық түрлері бойынша 587,2 млн. адам тасымалданды, жолаушылар айналымы 8 166,9 млн. ж-км құрады; бұл 2017 жылмен салыстырғанда 58%-ға аз. Тасымалданған жүктердің көлемі 661,6 млн. тоннаны құрады, жүк айналымы 36733,6 млн. т/км-ді құрады. 2017 жылмен салыстырғанда жүк тасымалдау көлемі 10%-ға артқан, ал жүк айналымы 1%-ға төмендеді. Көліктің барлық түрлерімен жүктерді тасымалдауға арналған тарифтер индексінің көрсеткіші 2017 жылмен салыстырғанда 2,5%-ға төмендесе, жолаушы көлігінің қызметтеріне тарифтер индексі 10,2% азайған. (Кесте 10). 1 тонна жүкті тасымалдаудың орташа қашықтығы және 1 жолаушыны тасымалдаудың орташа қашықтығы, тиісінше, 25,5 км және 13,3 км құрады.

Аймақтың көлік саласының негізгі капиталына салынатын инвестициялар үнемі өсіп келеді. Мәселен, 2021 жылы "Көлік және қоймалау" секторының негізгі капиталына жұмсалған инвестициялар көлемі 101 771,3 млн. теңгені құрады және ол 2017 жылмен салыстырғанда 117%-ға ұлғайды.

Көлік саласы экономиканың тиімді салаларының бірі болып табылады. Статистикалық мәліметтерге сүйенсек (кесте 12), облыста соңғы бес жылда көлік және қоймалау қызметінің негізгі түрлері бойынша табыстардың өсу үрдісі байқалады. Кесте 12 көрсеткіштері бойынша 2021 жылы саланың табыстары 44064,6 млн. теңгені құрады, ол 2017 жылмен салыстырғанда 61,8%-ға өсті. Оның ішінде, жолаушыларды тасымалдаудан түсетін табыстар 124%-ға, жүктерді, багажды және жүк-багажды тасымалдаудан 82%-ға өсті. 2017 жылмен салыстырғанда, 2021 жылы көлік құралдарының қосалқы көлік қызметінен түскен кірістер де 39%-ға өсті.

Кесте 12 – 2017-2021 жылдардағы көлік саласының табыс динамикасы, млн. теңге

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіштер | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Барлық табыстар | 27 235,0 | 34 843,1 | 37 278,8 | 39 365,4 | 44064,6 |
| 2 | Жолаушы тасмалдаудан | 2 250,7 | х | 3 000,9 | 3 369,0 | 5 049,3 |
| 3 | Жүктерді тасымалдаудан | 11 538,9 | 16 973,4 | 20 204,9 | 19 290,1 | 20 976,3 |
| 4 | Қосалқы көлік қызметінен табыстар, барлығы, | 11 190 ,1 | 13 138,5 | 11 722,2 | 14 372,7 | 15 539,0 |
| 5 | Өзге де қызметтерден | 2255,3 | 4731,2 | 2350,8 | 2333,6 | 2500 |
| Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған | | | | | | |

Статистикалық мәліметтер бойынша, 2021 жылы "Көлік және қоймалау" саласында жұмыспен қамтылғандар саны 43,9 мың адамды құрады, яғни облыста жұмыспен қамтылғандардың жалпы санының 6,4%-ы (668,3 мың адам) 2017 жылмен салыстырғанда шамалы өсім (шамамен 1%) байқалады. Көлік саласындағы жұмыспен қамту деңгейі жоғары болып табылады. "Көлік және қоймалау" экономикалық қызмет түрі бойынша орташа айлық атаулы жалақы 2021 жылы бір жұмысшыға 219 024 мың теңгені құрады, бұл көрсеткіш 2017 жылмен салыстырғанда шамамен 56,7%-ға артық. Осы саладағы бір жұмысшының орташа жалақысы жалпы облыс бойынша орташа айлық атаулы жалақыдан 3% ғана төмен болды ( 224 700 теңге). Сондай-ақ көлік және қойма саласында орташа айлық атаулы жалақы деңгейі ауыл, орман және балық шаруашылығы, тұру және тамақтану қызметтерін көрсету және сауда, автомобильдер мен мотоциклдерді жөндеу салаларына қарағанда жоғары[103].

Аймақта көлік-экспедициялық және кеден-қойма қызметтері нарығы қарқынды түрде қалыптасып жатыр. Облыста қоймалау, тасымалдау және көлік-экспедициялық қызметтерді көрсету бойынша кеден қоймаларының, делдалдық және коммерциялық құрылымдардың желілері тіркелген және жұмыс істейді.

Бүгінгі таңда, Семей қаласында В+ класындағы "Северное" КЛО құрылысының бірінші кезеңі аяқталды. Аталған КЛО мынадай қызмет түрлерін көрсететін болады: тиеу-түсіру жұмыстары, жүктерді өңдеу, буып-түю, қаптау, қоймалық сақтау, сауда орындарын жалға беру. Қазір бұл жерде сауда алаңдары салынып болды, ал қойма ғимараттарының құрылысы аяқталуда.

Көлік-логистикадағы жүк және тауар ағындарының негізгі қозғаушы күші – аймақтың республиканың басқа аймақтарымен өзара саудасы және шетелмен сыртқы саудасы болып табылады.

ШҚО көршілес Қарағанды, Алматы және Павлодар облыстарымен белсенді сауда-экономикалық байланыстарды жүзеге асырады. Аймақтар арасындағы өзара сауда айналымының серпінін келесі, 16-шы суреттен көруге болады.

Сурет 16 – ШҚО елдегі көршілес облыстармен өзара сауда айналымының 2017-2021 жж. серпіні, млн. теңге

Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған

Суреттен көріп отырғанымыздай, іргелес аймақтар арасында өзара сауда айналымының көлемі бойынша Алматы облысы бірінші орында тұр. Оның үлесі жалпы айналымның шамамен 65%-ын құрайды, Павлодар облысы 30%-ға жуығын иеленсе, Қарағанды облысының үлесі тек 5% шамасында ғана. 2017 жылмен салыстырғанда, 2021 жылы Алматы облысымен сауда айналымының көлемі 15490 млн теңгеге, немесе 128% өскен. Павлодар облысымен сауда көлемі 2021 жылы базалық кезеңмен салыстырғанда 1,5% немесе 176,4 млн.теңгеге ұлғайған. Ал Қарағанды облысымен сауда-саттық көлемі керсінше, қарастырылып отырған кезеңде 1250,1 млн.теңгеге немесе 38%-ға азайған.

ШҚО мен Қарағанды облысы өзара Семей – Қайнар – Қарағанды – Астана, Семей – Павлодар – Астана – Қарағанды және Қарағанды – Аягөз республикалық маңызы бар тасжолдарымен, сонымен қатар Семей – Павлодар – Астана – Қарағанды темір жол бағыты арқылы байланысады. Бұлардың ішінде Семей – Қайнар – Қарағанды – Астана және Қарағанды – Аягөз тас жолдарының жағдайы мен сапасы сын көтермейді. Өңірдегі кен орындарынан ірі жүк көліктерінің жүк тасымалдауларының салдарынан жолдардағы асфальт жабындылар тозған.

ШҚО-ның іргелес Қарағанды облысымен тікелей теміржол көлігімен байланыс мәселесін шешсе, бұл аймақтардың өзара сауда көлемін арттыруға, сонымен қатар облыстағы Семей, Абыралы, Абай, Шұбартау аймақтарының экономикасын дамытуға зор ықпалын тигізер еді.

Аймақтағы бұл мәселені шешу үшін Қарағанды облысының Қарағайлы елді мекеніне теміржол желісі келіп тұрғанын ескерсек, Қарағайлы – Ақтоғай, Қарағайлы – Семей стратегиялық маңызы бар темір жол желісінің құрылысын салуға болар еді. Бұл Шығыс Қазақстан мен Қарағанды облыстарын ғана емес, тұтас Орталық Қазақстанды Қытаймен байланыстыруға мүмкіндік беретін еді. Сонымен қатар, аталған теміржолдардың құрылысы Абыралы, Абай өңірлерінің аумағы арқылы өтіп, бұл өз кезегінде, өңірдің пайдалы қазба байлықтарын игеруге, қазіргі уақытта тұрақты жұмыс істеп тұрған «Қаражыра» көмір кеніші, «Мейзек», «Ақбастау», «Берікқара», «Құсмұрын» алтын, қорғасын, мыс кеніштерінің жұмысын жандандыруға, ауыл шаруашылығын дамытуға, аймақ тұрғындарының әлеуметтік-экономикалық әл-ауқатын арттыруға мүмкіндік берер еді.

Соңғы бес жылдағы облыстың шетелдермен сыртқы сауда айналымының жағдайын кесте 13 мәліметтерінен көруге болады.

Кесте 13 – Шығыс Қазақстан облысының 2017-2021 жылдардағы сыртқы сауда айналымы, млн. АҚШ долл.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіш | 2017 ж. | 2018 ж. | 2019 ж. | 2020 ж. | 2021 ж. | Үлес салмағы, % |
| 1. | Сыртқы сауда айналымы, барлығы | 4 726,7 | 4048,2 | 5 172,3 | 5 021,2 | 5765,4 | 100 |
| 2. | Оның ішінде: экспорт | 2 640,2 | 1847,0 | 2 963,7 | 2 881,8 | 3210,8 | 56 |
| 3. | Импорт | 2 083,4 | 2201,2 | 2 208,6 | 2 139,4 | 2554,6 | 44 |
| Ескерту: Әдебиет негізінде бойынша автор құрастырған [110] | | | | | | | |

Кесте 13 мәліметтеріне сүйенсек, 2021 жылы ШҚО сыртқы сауда айналымы 5765,4 млн. АҚШ долларын құрады, 2017 жылмен салыстырғанда өсім 22% құрады. 2021 жылы экспорт көлемі 3210,8 млн. АҚШ долл. көлемінде болды (бұл жалпы сыртқы сауда айналымының 56%-ы). Аймақ импортының көлемі 23%-ға артып, 2021 жылы 2554,6 млн. АҚШ долларын құрады (бұл жалпы сыртқы сауда айналымының 44%-ы). 2017 жылмен салыстырғанда аймақтағы сыртқы сауданың өсу үрдісі байқалады. Сыртқы сауда айналымының қалдығы оң болып, 656,2 млн. АҚШ долларын құрады.

Сыртқы сауда көрсеткіштері бойынша облыс республика аймақтары арасында 7-ші орында тұр. Елдің жалпы сыртқы саудасының (101736,5 млн. АҚШ долл.) көлемінде облыстың үлесі 5,7%-ды құрайды. Елдің жалпы импортының (41415,4 млн. доллар) көлемінде, облыстың үлесіне 6,2%-ы тиесілі. Облыстағы өңдеу өнеркәсібінің экспорт көлемі 688,4 млн. АҚШ долл. құрады, бұл көрсеткіш бойынша аймақ республикада 6-шы орынды иеленеді. Республиканың жалпы экспортындағы (60321,0) облыстың үлесі 5,3%-ды құрайды. Соңғы жылдары аймақта экспорттық көрсеткіштердің өсу үрдісі байқалғанын атап өткен жөн (сурет 17).

Сурет 17 – 2017-2021 жылдардағы ШҚО-ның ел экспортындағы үлесі, %

Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ, «QazIndustry» Қазақстандық индустрия және экспорт орталығы» АҚ мәліметтері негізінде автормен құрастырылған

Облыс экспортының тауарлық құрылымында металлдар мен олардан жасалған бұйымдардың (64,5%), минералды өнімдердің (22,6%) және жануарлар мен өсімдік тектес өнімдердің (10,1%) үлесі көп. Химия өнеркәсібінің өнімдері 0,8%, ағаш, ағаш материалдары - 0,2%, машиналар, құрал-жабдықтар, көлік құралдарының үлесі 1,2%-ды құрайды.

ШҚО-на негізінен, минералды өнімдер (45,5%), машиналар, құрал-жабдықтар, көлік құралдары (19,1%), химия өнеркәсібінің өнімдері (18,4%), металлдар және олардан жасалған бұйымдар (8,1%), жануарлар мен өсімдік тектес өнімдер (7,3%), ағаш, ағаш және целлюлоза-қағаз өнімдері (2,4%) импортталады.

ШҚО-ның сыртқы сауда айналымындағы негізгі сауда серіктес-елдері ішінде барынша үлкен үлес алыс шетелдерге тиесілі: 48% немесе 2773,7 млн. АҚШ долл. құрайды. 18-ші суреттен көріп отырғанымыздай, ЕАЭО елдерінің үлесі 41% немесе 2343,0 млн. долларды құрайды. ТМД елдерінің үлесі небәрі 11% немесе 648,7 млн. долларды құрайды. Тауар экспортында да алыс шетелдердің үлесі жоғары – 67% немесе 2158,5 млн. АҚШ долл., ал, тауарлар импортында ЕАЭО елдерінің үлесі үлкен – 60,3% немесе 1541,9 млн. АҚШ долл. құрайды.

Сурет 18 – 2021 жылғы елдер бойынша ШҚО сыртқы сауда құрылымы

Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған.

Қазақстанның ЕАЭО елдерімен өзара саудасындағы ШҚО-ның үлесі экспортта 10,3%, импортта 8,2%-ды құрады, ЕАЭО елдеріне экспорт бойынша ел аймақтары арасында облыс Қарағанды ​​(25,5%), Қостанайдан (16,8%) кейін 3-ші орында тұр. Сонымен қатар, ЕАЭО елдерінен келетін импорт көлемі бойынша облыс Алматы (31,2%) және Астана (16,2%) қалаларынан кейін 3-ші орынды иеленеді. Зерттеу көрсеткендей, ШҚО-ның алыс және жақын шетелдермен сауда байланысы белсенді дамып келеді. Негізгі серіктес елдер: Ресей, Қытай, Қырғызстан, Өзбекстан, Беларусь, Түркия, Корея Республикасы, Норвегия, Нидерланды, Германия, АҚШ, Словакия, Испания, Вьетнам, Тәжікстан, Украина. Облыста экспортқа бағытталған 30-ға жуық ірі өндіріс орындары жұмыс істейді. Өнімдер әлемнің 90-нан астам еліне жеткізіліп, экспорт географиясы жыл сайын кеңейіп келеді. Бұл көрсеткіштерде облыстың көлік-логистикалық жүйесін дамытудың айтарлықтай резервтері бар [111].

Ресей (облыстың жалпы тауар айналымындағы елдің үлесі – 39%) және Қытай (облыстың жалпы тауар айналымындағы елдің үлесі – 23%) негізгі сауда серіктестері бола отырып, аймақтың, жалпы Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің негізгі тұтынушылары болады. Ресей және Қытаймен экономика саласындағы қарым-қатынасты дамытуға ең алдымен ірі бизнес өкілдері мен мемлекет мүдделі және мүмкіндігінше атсалысуда. ШҚО-ның өнеркәсібі мен ауыл шаруашылығының дамуына Ресей мен Қытайдың ықпалының алты бағыты анықталды:

- ШҚО кәсіпорындарының өніміне сұраныс;

- ШҚО кәсіпорындарды құруға және дамытуға инвестиция салу;

- ШҚО кәсіпорындарында жобалау және құрылыс жұмыстарын жүргізу;

- ШҚО кәсіпорындарын құрал-жабдықтармен қамтамасыз ету;

- ШҚО кәсіпорындары үшін кадрларды қайта даярлау;

- ШҚО кәсіпорындары үшін жинақтаушы және қосалқы бөлшектерді жеткізу;

- ШҚО кәсіпорындарымен ҒЗТКЖ саласында әріптестік.

Аймақтың көлік желісі Ресейге бағытталған және Қытай бағытында әлсіз дамыған. Көлік инфрақұрылымын дамытудың ағымдағы жоспарлары Семейде әрекет етіп тұрған «Северный», салынып жатқан «Аэропорт» және «Южный» сияқты сауда-логистикалық орталықтары арқылы Омбы – Майқапшағай транзиттік автокөлік магистралін неғұрлым толық пайдалануды көздейді. Осы арқылы облыстың кенсіз аумақтарын игеріп, ШҚО Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік дәлізге қосу жоспарланып отыр. Қазір Ресей мен Қытай арасындағы тасымалдауға қатысты Қазақстанның транзиттік маңызы артып келеді, бірақ негізгі көлік ағындары Шығыс Қазақстан облысынан тыс оңтүстікке қарай өтіп жатыр [112].

Облыс аумағында алты кеден бекеті бар: «Өскемен-Кедендік ресімдеу орталығы» КБ, «Әуежай-Өскемен» КБ, «Бақты» КБ, «Майқапшағай» КБ, «Зайсан» өткізу пункті, «Семей» КБ. ҚР-ның шығысындағы негізгі жолаушылар және көлік ағындары жүзеге асырылатын ең ірі және негізгі халықаралық өткізу пункттері «Бақты» КБ және «Майқапшағай» КБ болып табылады. Аймақтың көлік-логистикалық кешенінің әлеуетін дамыту басымдылықтары тұтастай алғанда аймақтың даму қарқынына, атап айтқанда, сауданың дамуына және экономиканың басымды секторларына, оның ішінде, транзиттік тасымалдауды қоса алғанда, жұмсалатын инвестиция көлеміне тікелей байланысты. 2017 жылы «KAZLOGISTICS» корпоративтік қоры жүргізген зерттеу нәтижелері бойынша Қытайдан Қазақстанға жүктерді автомобильмен тасымалдау және Қазақстан арқылы Ресейдің Алтай және Батыс Сібір аймақтарына транзитпен өтудің ең тиімді бағыты «Майқапшағай» және «Бақты» өткізу пункттері болып табылады.

Сондай-ақ, ШҚО аумағы арқылы Қытай мен ҚР арасында автокөлікпен тасымалдаудың келесідей жүк бағыттары анықталды: Үрімші – Зимунай (Тачен) – Өскемен, Үрімші – Бақты – Семей, Алтай – Зимунай – Семей, Зимунай – Зайсан. Сонымен қатар ШҚО аумағы арқылы өтетін транзит Қытайдан Ресейге дейінгі жүк тасымалының ең қысқа жол болып табылады [113].

Қазіргі уақытта Қытайдан Ресейге жүктерді Шығыс Қазақстан аумағы арқылы транзиттік тасымалдау темір жол көлігімен Бақты – Маштакова (Сырым) – Мәскеу және Бақты – Қайрақ – Троицк бағыттары бойынша жүзеге асырылады. Облыстың транзиттік әлеуетін тиімді пайдалану мақсатында 2014 жылы «Шығыс Қазақстан облысының аймақтық мемлекеттік-жекеменшік әріптестік орталығы» АҚ концессиялық негізде «Зырян – Майқапшағай» жаңа теміржол желісін салу жобасын әзірледі. Сонымен қатар «Аягөз – Майқапшағай», «Шар – Майқапшағай» және «Жаңғызтөбе – Майқапшағай» теміржол желілерінің құрылысын салу мен пайдаланудың баламалы нұсқалары қарастырылды.Болашақ көлік дәлізінің Шығыс Қазақстан экономикасына, шалғайдағы елді мекендерді игеру және резервтегі пайдалы қазбалардың кен орындарын игеру үшін тигізетін пайдасы туралы мәліметтер ұсынылды. Сонымен қатар ҚХР ШҰАА Тарбағатай аймағындағы «Қарамай – Чугучак» темір жолының құрылысына байланысты Қытай тарапынан «Аягөз – Бақты» темір жолын салу мәселесін қарастыру туралы ұсыныс жасалды .

Өзен қатынасын дамыту үшін «Шығыс Қазақстан кеме жасау және кеме жөндеу зауыты» ЖШС трансшекаралық Ертіс өзенінің бойында Жібек жолы бағытының нұсқаларының бірін ұйымдастыру мақсатында жұмыс істеп тұрған кәсіпорынның негізінде толыққанды өзен порты мен логистикалық орталық құру жобасын ұсынған еді. Алайда әр түрлі себептермен, оның ішінде басты себеп, қаржыландыру мен инвесторлардың болмауына байланысты, аталған өзекті жобалардың барлығы жүзеге аспай қалды. Қытай, Қазақстан, Ресей елдері арасындағы кеме қатынасын жандандырудың тиімділігі өте зор. Ресей мен Қытайдың ұзақ мерзімді экономикалық байланыстарының артуына байланысты Ресей Ертіс өзенінде кеме қатынасын ашуға мүдделі. Ресей Ертіс өзенін өз өнімдерін өткізу нарықтарын кеңейту мақсатында, Қытайға (халқы 1.4 млрд. адам) экономикалық тұрғыдан кеңінен ену құралы ретінде қарастырады, яғни әлемдегі ең ауқымды нарыққа қол жеткізуге ынталы. Қытай қарқынды дамып келе жатқан нарыққа қол жеткізуге және Қазақстан, Ресеймен экономикалық байланыстарды кеңейтуге мүдделі. ШҰАА Ертіс арқылы Қазақстанмен және Ресеймен байланыстыратын бұрыннан келе жатқан сауда жолын қайта жаңғыртуға мүдделі. Өзен кемелерімен жүк тасымалдау автомобильмен немесе пойызбен салыстырғанда бұрынғыдай арзан. Бүгінде ҚХР-дан Ресей Федерациясының Түмен аймағына тауарларды контейнерлік жеткізу жүзеге асырылады. Қытайды Орталық Азия елдерімен, Ресеймен және Еуропамен байланыстыратын барлық көлік-логистикалық негізгі жолдар Шыңжаң арқылы өтеді, ШҰАА Орталық Азия газы мен қазақстандық мұнай экспортының негізгі транзиттік базасы болып табылады.

Ресей Федерациясындағы Ертіс өзенінің бассейнінде шамамен 5.4 миллион адам, ал Қазақстанда 2.1 миллион адам тұрады. Ертіс өзенін сауатты тиімді пайдалану Семей, Өскемен, Павлодар қалаларының экономикасының және Зайсан көлінің қарқынды дамуына себеп болатын еді. Қызмет көрсету және басқа да инфрақұрылымдар саласында мыңдаған жұмыс орындары құрылып, мемлекет бюджетіне қосымша бірнеше млрд. АҚШ доллары түрінде қаржы түсетін еді .Ертіс өзенінде ұзындығы 688 км болатын бірегей жасанды теңіз құрылды, ол мыналардан тұрады: Зайсан көлі, Бұқтырма су қоймасы, Өскемен су қоймасы, Шүлбі су қоймасы. Бұл жасанды теңізді Қытай, Қазақстан және Ресей арасындағы халықаралық саудада су көлігі үшін пайдалану қажет.

Аймақ экономикасына қызмет көрсететін көлік-логистикалық жүйенің негізгі мәселелері келесілер болып табылады: көлік инфрақұрылымы нысандарының өте тозуы, темір жол желісінің өткізу қабілетінің төмендігі, облыс аумағында өзен және әуе қатынастарының дамымауы, терминалдық-қоймалық инфрақұрылымның және заманауи логистикалық қызмет көрсетулердің дамымауы, шекаралық өткізу пункттерінің өткізу қабілетінің төмендігі, білікті кадрлардың санының тапшылығы, қаржылық ресурстардың тапшылығы, инновациялық белсенділік деңгейінің төмендігі және т.б.

Мемлекеттік реттеу саласындағы негізгі мәселелерге коммерциялық автокөліктерге баж салығы мен төлемдердің жоғарылығы, шектен тыс бюрократия, көлік және логистика нарығында әрекет ететін ойыншылардың бірыңғай базасының болмауын жатқызуға болады. Өкінішке орай, қазіргі таңда облыста көлік-логистикалық қызметпен байланысты жоғары сапалы қызметтердің толық кешенін ұсынатын кәсіпорындар жоқ.

Облыстың, негізгі көлік-логистикалық орталық ретінде, негізгі артықшылықтары:

- Ресей, Қытай, Моңғолия және Орталық Азия нарықтарына жақын орналасуы;

- Ресей, Қытай және Орталық Азияны байланыстыратын, сондай-ақ, Қытайдан Ресейге ең қысқа транзиттік жолды (758 км) қамтамасыз ететін транзиттік автомобиль және темір жолдардың қиылысу аймағы;

- екі Еуразиялық транзиттік дәлізді Транссібір және Трансазия темір жолдарын байланыстыратын Түркістан – Сібір темір жолында орналасуы;

- тиісті инфрақұрылымы бар ірі теміржол торабы;

- кез-келген кластағы ауыр жүк ұшақтарын қабылдай алатын және теміржол торабымен инфрақұрылымдық байланысты әуежай;

- халықаралық өзен және аралас тасымалдарға қызмет көрсетуге қабілетті Қазақстандағы ең ірі өзен көлігінің инфрақұрылымының болуы;

- дамыған көліктік-коммуникациялық, энергетикалық (Шүлбі, Бұқтырма СЭС), сауда-қойма және басқа да қосалқы инфрақұрылымның болуы [114].

ШҚО-ның негізгі экспорттық және кері экспорттық мамандануы ретінде Ресейдің Азиялық бөлігін, Моңғолияны, Қытайды, Жапонияны және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерін, қосымша ретінде – ТМД-ның қалған елдерін, сондай-ақ оңтүстік және оңтүстік-батыс Азия елдерін айтуға болады. Талдау нәтижесінде ШҚО көлік-логистикалық жүйесінің тұрақты жұмыс істеп тұрғанын, сондай-ақ, оның негізгі көрсеткіштерінің өсуін көреміз. Экономикалық жағдайдың тұрақталуы, саладағы жеке кәсіпкерліктің дамуы тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Шығыс Қазақстан облысының географиялық тұрғыдан қолайлы орналасуы және жеткілікті түрде дамыған көлік-логистикалық кешенінің болуы, республика экономикасының логистикалық құрамдас бөлігін дамытудың элементтерінің бірі ретінде:

- Семей қаласында экспорттық-транзиттік орталық «Семей» халықаралық көлік дәлізін құру;

- Ертіс өзенінде кеме қатынасы үшін инвестиция тарту;

- Ресейдегі геосаяси жағдайға байланысты қызметін тоқтатқан немесе нарықтан толығымен кеткен ірі шетелдік компанияларды Қазақстанға тарту, ШҚО аумағына орналастыру және олардың қызметіне қолайлы жағдайлар жасау арқылы Қытайдан Ресей Федерациясына баратын жолда аймақтық көлік-логистикалық жүйені құруға мүмкіндік береді.

**2.3 Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін талдау және бағалау**

ШҚО көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық дамуы аймақтың экономикалық жағдайына және инновациялық дамуына тікелей байланысты. Сондықтан аймақтың КЛЖ инновациялық дамуына қажетті алғышарттар мен мүмкіндіктерді айқындау мақсатында біз аймақтың инновациялық әлеуетіне талдау жасаймыз. Республика аймақтарының арасында Шығыс Қазақстан облысы дамыған ғылыми базаға да, инновациялық инфрақұрылымға да, металлургия мен машина жасаудағы бірқатар протокластерлік құрылымдардың қызметіне де негізделген айтарлықтай инновациялық әлеуетке ие. Өнеркәсіптік өндіріс құрылымында ең үлкен үлес түсті металлургия саласына тиісті, облыстың жалпы әлеуетіндегі оның үлесі шамамен 70% құрайды, өнімнің барлығы экспортталады.

Сонымен қатар, машина жасау, энергетика, химия және ағаш өңдеу, жеңіл және тамақ өнеркәсібі және құрылыс материалдарын өндіру салалары жеткілікті түрде дамуда. Ел тәуелсіздігі жылдарында ШҚО нағыз өнеркәсіптік алпауытқа айналды. Мұнда түсті металлургияның негізгі кәсіпорындары: Үлбі металлургиялық комбинаты, «Қазцинк» ЖШС, Өскемен титан-магний комбинаты, «Қазақмыс корпорациясы» ЖШС-нің 3 бөлімшесі, «Ертіс сирек жер компаниясы» ЖШС, сондай-ақ ірі машина жасау зауыттары: «Сем-АЗ», «Дэу Бас Қазақстан» кәсіпорындары, «Азия Авто» АҚ орналасқан.

Статистикалық мәліметтерге сәйкес (кесте 14) 2021 жылы облыста ҒЗТКЖ ішкі шығындары 7 021,6 млн.теңгені (ҚР-ғы ішкі шығындардың жалпы соммасының 6,4%) құрап, 2017 жылмен салыстырғанда 1,5 есеге өскенін көруге болады. Бұл көрсеткіш бойынша ШҚО республика облыстары арасында төртінші орында тұр. Зерттелетін кезеңде аймақтың ЖӨӨ-дегі ҒЗТКЖ шығындарының үлесі 2017 жылғы деңгейде сақталып, 0,17%-ды құрады. Бұл көрсеткіш республикалық көрсеткіштен сәл ғана төмен.

Кесте 14 – ШҚО-ның 2017-2021 жылдардағы инновациялық қызметінің негізгі көрсеткіштері

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіштер | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | 2 | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | ЖӨӨ көлемі, млн. теңге | | 3174812,8 | 3589332,8 | 4024968,4 | 4605532,1 | 5 063 662 |
| 2 | ҒЗТКЖ жалпы шығындар млн. теңге | | 6 907,7 | 7 350,9 | 10 841, 3 | 6 946, 8 | 8 981,7 |
| 3 | ҒЗТКЖ-ға сыртқы шығындар, млн. теңге | | 1 907,2 | 2 031, 9 | 3 759, 0 | 1 534, 6 | 1 960, 1 |
| 4 | ҒЗТКЖ-ға ішкі шығындар, млн. теңге | | 5 000,5 | 5 319 ,0 | 7 082,3 | 5 412,2 | 7 021,6 |
| 14 –ші кестенің жалғасы | | | | | | | |
| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 | | ЖӨӨ-дегі ҒЗТКЖ шығындарының үлесі, % | 0,16 | 0,15 | 0,17 | 0,12 | 0,17 |
| 6 | | ҒЗТКЖ жүзеге асыратын ұйымдардың саны, бір. | 34 | 35 | 31 | 30 | 37 |
| 7 | | ҒЗТКЖ орындайтын жұмысшылар саны, адам | 2 325 | 2 295 | 2 161 | 1 804 | 1902 |
| 8 | | Кәсіпорындар саны, бірлік | 2010 | 2050 | 1836 | 1831 | 1854 |
| 9 | | Инновациялары бар кәсіпорындар саны, бірлік | 303 | 317 | 273 | 236 | 207 |
| 10 | | Инновациялық өнім көлемі, млн. теңге | 80 472,0 | 174 068,8 | 223 618,8 | 116 747,0 | 37 549,2 |
| 11 | | Сатылған инновациялық өнім көлемі, млн. теңге | 75 611,7 | 150 302,4 | 175 783,7 | 110 323,2 | 26 141,2 |
| 12 | | ЖӨӨ көлеміндегі инновациялық өнімнің үлесі, % | 2,5 | 4,8 | 5,5 | 2,5 | 0,7 |
| 13 | | Инновациялық белсенділік деңгейі, % | 15,1 | 15,5 | 14,9 | 12,9 | 11,2 |
| 14 | | Өнімдік және үдерістік инновациялар бойынша инновациялық белсенділік деңгейі, % | 8,3 | 9,9 | 9,3 | 7,6 | 8 |
| 15 | | Өнімдік және технологиялық инновацияларға кеткен шығындар, млн. теңге | 101 162,0 | 79 927,1 | 61 827,7 | 112391,3 | 72 773,6 |
| Дереккөз: ҚРСЖА ҰСБ [103] | | | | | | | |

ҒЗТКЖ шығындарының жалпы көлемінің шамамен 70%-ын кәсіпорындар өз күшімен (ішкі шығындар), үшінші тарап ұйымдарының көмегіне жүгінбей орындайды. ҒЗТКЖ-ға жұмсалатын шетелдік инвестициялардың жалпы республикалық көлемінің 80%-дан астамы Шығыс Қазақстанға тиесілі. Аймақтағы ҒЗТКЖ-ның басым бағыты инженерлік әзірлемелер мен технологиялар саласындағы зерттеулер болып табылады.

Облыста ғылыми зерттеулер мен әзірлемелерді орындайтын ұйымдар мынадай қызмет салаларына бөлінеді: мемлекеттік, кәсіпкерлік, жоғары кәсіптік білім және коммерциялық емес, сондай-ақ қызмет түрлері бойынша жоғары білім және ғылыми зерттеулер мен әзірлемелер болып жіктеледі.

Кесте 14 мәліметтеріне сәйкес, облыста ҒЗТКЖ орындайтын жұмысшылар зерттеуші-мамандарға, техникалық персоналға және басқа жұмысшыларға бөлінеді. 2021 жылы облыста зерттеулер мен әзірлемелерді орындаумен 37 ұйым айналысқан, онда 1902 қызметкер жұмыс істеді. 2017 жылмен салыстырғанда ұйымдар санының 9%-ға артқанын, ал жұмысшылар санының 19%-ға азайғанын көреміз. Ғылыми ұйымдардың және ҒЗТКЖ жұмыс істейтін персонал саны бойынша республика аймақтары арасында ШҚО үшінші орында тұр.

Кесте 14-тен көріп отырғандай, 2017 жылмен салыстырғанда 2021 жылы инновациялық кәсіпорындар саны 20%-ға төмендеген. 2021 жылдың қорытындысы бойынша облыстағы 207 кәсіпорында инновацияның төрт түрінің бірі бар (ҚР бойынша 2960 бірлік, жалпы санының 10,5%-ы). Бұл көрсеткіш бойынша ШҚО Алматы, Астана қаласы және Қарағанды облыстарынан кейін тұр. Бұл 207 инновациялық кәсіпорынның 43%-ы экономиканың нақты секторына, 57%-ы қызмет көрсету және сауда салаларына жатады. Республиканың инновациялық кәсіпорындарының оннан бір бөлігі Шығыс Қазақстанда орналасқан.

Инновациялық қызметпен айналысатын ұйымдардың респонденттер санына қатынасы арқылы, кәсіпорындардың инновациялық белсенділігінің деңгейі айқындалады. Кесте 13 мәліметтеріне сәйкес, қаралып отырған кезеңде облыс кәсіпорындарының инновациялық белсенділігінің төмендеуі байқалады, оның деңгейі 2021 жылы 11,2% құрады. Бірақ бұған қарамастан, аймақтың инновациялық белсенділік деңгейі орташа республикалық деңгейден артық және республика бойынша 7-ші орынды иеленеді.

2021 жылдың қорытындысы бойынша инновациялық өнімнің (тауарлар мен қызметтердің) көлемі 37 549,2 млн.теңгені құрады және 2017 жылмен салыстырғанда 53% азайды. (Кесте 13). Инновациялық өнімнің шамамен 40% өңдеу өнеркәсібіне тиесілі. 2021 жылы өткізілген инновациялық өнім көлемі 26 141,2 млн. теңгені құрады және 2017 жылмен салыстырғанда 34,5% төмендеген. Өндірілген және өткізілген инновациялық өнімнің жартысынан көбі экспортқа шығарылды.

Инновациялық өнім өндіру көлемінің өсуі ЖӨӨ құрылымындағы инновациялық өнімнің үлесін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Бұл көрсеткіш Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі инновациялық даму тұжырымдамасының негізгі индикаторларының бірі болып табылады. 2021 жылы ШҚО бойынша инновациялық өнім көлемі ЖӨӨ-нің 0,7% құрады, 2017 жылмен салыстырғанда өсімі 0,5% болды. Бұл көрсеткіш бойынша облыс орташа республикалық деңгейден сәл ғана асады (Кесте 14).

Кесте 14-ке сәйкес, 2021 жылы өнімдік және процесстік инновацияларға жұмсалатын шығындар 2017 жылмен салыстырғанда 28%-ға төмендеп, 72 773,6 млн.теңгені құрады. Республиканың өнімдік және процестік инновацияларға жұмсалатын шығындар көлеміндегі облыстың үлесі 9%-ды құрайды. Бұл көрсеткіш бойынша аймақ ел өңірлері арасында бесінші орында тұр [103].

Шығыс Қазақстандағы көлік-логистикалық жүйе тұлғаларының инновациялық әлеуетін анықтау үшін олардың соңғы жылдардағы инновациялық қызметінің деңгейіне талдау жүргізейік. ҚР СЖРА ҰСБ мәліметтеріне сәйкес 2021 жылы көлік-логистикалық жүйе кәсіпорнындарының инновациялық белсенділігінің жалпы деңгейі 7,6%-ға жетті, ал өнімдік және процестік инновациялар бойынша инновациялық белсенділік деңгейі 6,7% құрады, бұл 2017 жылмен салыстырғанда 3 есеге жуық өскен (сурет 19).

Сурет 19 – 2017-2021 жылдардағы «Көлік және қоймалау» экономикалық қызмет түрі бойынша инновациялық белсенділік деңгейінің серпіні

Ескерту: ҚР СЖРА ҰСБ [103] мәліметтері негізінде автормен құрастырылған

Сурет 19 бойынша инновациялық белсенділік деңгейінің төмендеу тренді байқалады. Соңғы 5 жылдағы көлік-логистикалық қызмет көрсету кәсіпорындарының инновациялық белсенділік деңгейінің өсу серпініне қарамастан, бұл сала аймақтағы соңғы орындардың бірінде тұр. Инновациялық белсенділік деңгейі бойынша көшбасшы салалар жоғары білім беру, өзге де кәсіптік, ғылыми және техникалық қызмет пен ластануды жою жөніндегі қызмет және қалдықтарды жою саласындағы өзге де қызметтер болып табылады.

Егер ШҚО ЖӨӨ қалыптастыруға көлік саласының қосқан үлесі небәрі 5,9%-ды құрайтынын ескерсек, онда көлік-логистикалық қызмет көрсететін кәсіпорындарының инновациялық белсенділігінің төмен болуы ЖӨӨ-дегі инновациялық өнімнің үлесіне соншалықты кері әсер етпейді.

Кесте 15 – 2017-2021 жылдарға арналған ШҚО «Көлік және қоймалау» экономикалық қызметі бойынша кәсіпорынның инновациялық әлеуетінің көрсеткіштері

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіштер | 2017 ж. | 2018 ж. | 2019 ж. | 2020 ж. | 2021 ж. |
| 1 | Кәсіпорындар саны, бірл. | 133 | 129 | 108 | 100 | 105 |
| 1. 2 | оның ішінде инновациялары бар, бір. | 5 | 15 | 8 | 7 | 8 |
| 1. 3 | оның ішінде өнімдік және үдерістік инновациялары бар, бір. | 3 | 10 | 7 | 6 | 7 |
| 1. 4 | олардың ішінде ұйымдастырушылық инновациялары бар, бір. | 2 | 5 | 1 | 1 | 1 |
| 1. 5 | Есепті кезеңнің соңында КЛЖ кәсіпорындарындағы қызметкерлердің жалпы саны, адам. | 16 389 | 16494 | 15 642 | 13882 | 13993 |
| 1. 6 | Инновациялық қызмет саласында басқа ұйымдармен әріптестігі бар кәсіпорындар саны, бір. | 3 | 7 | 4 | 4 | 5 |
| 1. 7 | Технологиялық (өнімдік және үдерістік) инновацияларға жұмсалған шығындар млн. теңге | 21,1 | 238,8 | 139,7 | 0,9 | 105,6 |
| 8 | Саланың негізгі құралдарының көлемі, млн. теңге | 196361,2 | 199256,9 | 219524,6 | 267942,4 | 289585,5 |
| 9 | Саланың қалыптасқан қаржы ресурстарының көлемі, млн. теңге | 44 077,7 | 53 954,6 | 74 245,5 | 81 416,1 | 66 633,8 |
| 10 | Сала кәсіпорындарындағы салық салуға дейінгі пайда (залал), млн. теңге | 4 779,7 | 5 577,9 | 9 833,9 | 3 775,8 | 4 753,6 |
| 12 | Саланың материалдық емес активтерінің жалпы көлемі, млн. теңге | 789,5 | 856,9 | 1 016,9 | 1 036,5 | 1020,6 |
| Дереккөз: ҚР СЖРА ҰСБ [103] | | | | | | |

ҚР СЖРА ҰСБ қолда бар статистикалық мәліметтері бойынша кесте 15-те көрсетілген көрсеткіштерді ғана алуға болады. Басқа көрсеткіштер бойынша статистикалық есеп жүргізілмейді. Кесте 15 мәліметтері бойынша, 2021 жылы «Көлік және қоймалау» саласында инновациялық қызметпен айналысатын кәсіпорындарының саны 105 бірлікті құрайды, оның ішінде инновациялары бар 8 кәсіпорын ғана. Өнімдік және үдерістік инновациялары бар кәсіпорындар саны 7 бірлік, ал ұйымдастырушылық инновациялары бар кәсіпорын біреу ғана. Қызметкерлердің жалпы саны 2021 жылы 13993 адамды құрады, 2017 жылмен салыстырғанда 15 %-ға азайған. 2021 жылы «Көлік және қоймалау» саласының басқа ұйымдармен инновациялық қызмет саласында ынтымақтасатын кәсіпорындар саны 5 бірлікті құрады. Технологиялық (өнімдік және үдерістік) инновацияларға жұмсалған шығындар 2021 жылы небәрі 105,6 млн. теңгені құрады. ҚР СЖРА ҰСБ мәліметтері бойынша ШҚО "Көлік және қоймалау" қызметі бойынша кәсіпорындардың негізгі құралдарының көлемі 2017 жылға қарағанда 47%-ға ұлғайып, 2021 жылы 289585,5 млн. теңгені құрады. Саланың қалыптасқан қаржы ресурстарының көлемі 2021 жылы 66 633,8 млн. теңгені құрады, бұл көрсеткіш 2017 жылмен салыстырғанда 1,5 есе немесе 22556,1 млн. теңгеге өскен. Сала кәсіпорындарындағы салық салуға дейінгі пайда (залал) көлемі 2017 жылдың деңгейінде қалған. 2021 жылы «Көлік және қоймалау» саласының материалдық емес активтерінің жалпы көлемі 1020,6 млн. теңгені құрады, бұл көрсеткіш 2017 жылдағы мөлшерімен салыстырғанда 30%-ға артқан ( кесте 15).

Ел экономикасы салаларының, оның ішінде көлік-логистикалық жүйенің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың қажетті шарты және инновациялық дамуды қолдаудың маңызды аспектісі болып инновациялық қызметтің инфрақұрылымын қалыптастыратын мамандандырылған құрылымдар мен институттарды құру табылады. Қазақстандағы мұндай институттардың арасынан, ең алдымен, «QazTechVentures» АҚ (бұрынғы «Технологиялық даму жөніндегі ұлттық агенттік» АҚ) (2012), «Ғылым қоры» АҚ (2016), Қазақстанның Даму Банкі (2001), «Даму» кәсіпкерлікті дамыту қоры (1997), «Қазақстандық индустрияны дамыту институты» АҚ, «Қазақстан темір жолы ҰК» АҚ жанындағы «Көлік логистикасын дамытудың ұлттық орталығы» АҚ (2011), «KAZLOGISTICS» көлік-логистикалық қауымдастығын (2012) атап өткен жөн [115].

ШҚО КЛЖ-нің инновациялық дамуы ҚР индустриялық-инновациялық дамуының 2021-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы, ҚР-ның 2020 жылға дейінгі инновациялық даму Тұжырымдамасы шеңберінде, «Қазақстан-2050» Стратегиясының ұзақ мерзімді басымдықтарына; ҚР Президентінің 2014 жылғы 17 қаңтардағы Қазақстан халқына «Қазақстан жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» Жолдауы, ҚР-ның 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары, Қазақстанның әлемнің дамыған 30 мемлекетінің қатарына кіруі жөніндегі тұжырымдамасы, «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және интеграциялаудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы; «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасына сәйкес іске асырылады.

Облыста қуатты тәжірибелік-өнеркәсіптік әлеуеті бар ірі оқу, ғылыми-зерттеу және жобалау ұйымдары шоғырланған. Негізгі ғылыми құраушы түсті металлургияның Шығыс тау-кен металлургия ғылыми-зерттеу институты, Қазгипроцветмет, түсті металлургия кәсіпорындарын жобалау жөніндегі Қазақстандық бас институт және Алтай геологиялық-экологиялық институты сияқты ірі ғылыми-зерттеу институттары бар. Сонымен қатар, аймақта ғылымның түрлі бағыттарында зерттеулер және әзірлемелермен айналысатын 6 жоғары оқу орны жұмыс істейді, олардың ішінде «Семей қаласының Шәкәрім атындағы университеті» КЕАҚ, «Д. Серікбаев атындағы Шығыс Қазақстан техникалық университеті» КЕАҚ, «С.Аманжолов атындағы Шығыс Қазақстан университеті» КеАҚ және т. б. атап өтуге болады. Облыстағы аймақтық инновациялық инфрақұрылымның негізгі нысандары болып «Д. Серікбаев атындағы Шығыс Қазақстан техникалық университеті» КеАҚ базасында құрылған «Алтай» Шығыс Қазақстан аймақтық технопаркі» ЖШС және «Тау-кен металлургиялық жабдықтардың конструкторлық бюросы» ЖШС болып табылады. Технопарктің басымды міндеті инновациялық үдерістің, қолданбалы зерттеулерден бастап түпкілікті өнімді сатуға дейінгі, барлық кезеңдерін қамтитын аймақтық инфрақұрылымды және материалдық-техникалық базаны дамыту болып табылады. Технопарк қызметі аймақ үшін де, жалпы ел үшін де басымды келесі бағыттар бойынша жүзеге асырылады: ресурс-,энергия үнемдейтін және экологиялық таза технологиялар, жаңа конструкциялық материалдар, ақпараттық технологиялар. КБ-ның негізгі мақсаты конструкторлық және жобалау құжаттамасын әзірлеу мен беру арқылы машина жасау кәсіпорындарының жаңа өнімдерді енгізуін жеделдету болып табылады.

Сондай-ақ, Шығыс Қазақстан облысының негізгі даму институттарына "Шығыс Қазақстан облысының аймақтық мемлекеттік-жекеменшік әріптестік орталығы" АҚ және "Ертіс әлеуметтік-кәсіпкерлік корпорациясы "Ұлттық компаниясы" АҚ (Ертіс ӘКК) жатқызамыз. Аталған Ертіс ӘКК-ның активтері мен қаржы ресурстарын жеке бизнеспен бірлескен өндірістер құруға тарту арқылы мемлекет пен жеке кәсіпкерлік арасындағы әріптестікке бағдарланған. Курчатов қаласында қалыптасқан ғылыми-зерттеу әлеуеті мен заманауи инновациялық инфрақұрылымды бөліп көрсету қажет. Қалада "Қазақстан Республикасының Ұлттық ядролық орталығы" РМК орналасқан, оның қызметі ядролық энергетиканы дамыту саласында жүзеге асырылады, сондай-ақ "Ядролық технологиялар паркі" технопаркі жұмыс істейді, оның негізінде бірқатар басымды инновациялық жобалар іске асырылады. Ядролық және ілеспе технологиялар саласындағы ғылымды қажетсінетін жоғары технологиялық компанияларды өсіру – технопарктің негізгі мақсаты. Технопарктің инновациялық жобаларды іске асыру жөніндегі барлық қызметі Курчатов қаласының қолданыстағы ядролық нысандардың инфрақұрылымын нығайтуға және жаңа өндірістік кешендерді құруға бағытталған. Осы ұйымдардың негізінде Шығыс Қазақстан жоғары технологиялық ғылымды қажетсінетін өндірістерді дамыту орталығына айналуда.

Аймақта көлік пен логистиканы цифрландыруға байланысты автомобиль жолдары, көлік құралдары, ақылы автомобиль жолдарымен жүру, қалааралық рейстік автобустардың жолаушылары, сондай-ақ ресімделетін билеттер туралы деректерді жинауды және өңдеуді жүзеге асыратын «Зияткерлік көлік жүйесі» инновациялық жобасы іске асырылуда. Жүргізілген талдау нәтижесінде өзінің инновациялық дамуы бойынша облыс республикада алдыңғы қатардағы аймақтардың бірі екенін көреміз. Сонымен қатар КЛЖ инновациялық әлеуетінің дамуына да оң ықпал етуге аймақтың алғышарттар мен мүмкіндіктері бар.

ШҚО көлік-логистикалық жүйесі кәсіпорындарының инновациялық әлеуетін қалыптастыру және дамыту мәселелерін анықтау мақсатында біз Г Қосымшасында келтірілген сауалнаманың көмегімен осы кәсіпорындардың басшылары мен негізгі қызметкерлеріне сауалнама жүргіздік. Сауалнамаға 200 адам қатысты, оның ішінде кәсіпорын басшылары – 11%, бөлімше басшылары – 4%, мамандар – 43% және қызметкерлер мен жұмысшылар – 40 %, басқалар – 2% құрады (сурет 20).

Сурет 20 – «Сіздің лауазымыңыз» деген сұраққа респондеттердің жауабы

Сауалнамаға қатысқан тұлғалардың ішінде 66%-ы кәсіпорындағы жүктер теміржол көлігімен, 24% автокөлікпен және 10% әуе тасымалымен тасымалданатынын көрсеткен.

Көлік-логистикалық жүйедегі қызмет түрлері бойынша сауалнамаға қатысушылардың құрамы келесідей (сурет 21): көлік қызметтерін көрсететін кәсіпорындар – 75%, логистикалық қызметтер көрсететін кәсіпорындар – 18,5%, қоймалау қызметтерін көрсететін кәсіпорындар – 5% және өзге қызметтерін көрсететін кәсіпорындар – 6,5%.

Сурет 21 – «Сіздің кәсіпорын қандай қызмет түріне жатады» деген сұраққа респонденттердің жауабы

Аймақтың кәсіпорындарында жүктерді жеткізу және жөнелту кезінде пайдаланылатын көліктің негізгі түрлері автомобиль және теміржол болып табылады.

Сурет 22 – «Сіздің компанияңызда инновациялық даму жоспары бар ма? Егер бар болса, жоспармен қалай таныстыңыз?»

Сауалнама нәтижелері бойынша респонденттердің тек 30%-ы кәсіпорында инновациялық даму жоспары бар екенін атап өтті, 13%-ы кәсіпорындарда мұндай жоспар жоқ деп жауап берді және 34%-ы мұндай жоспардың бар-жоғын білмейтінін көрсеткен (сурет 22). Бұл жағдай осы кәсіпорындарда инновацияларды дамыту сұрақтарына жеткілікті түрде назар аударылмайтынын көрсетеді.

Сурет 23 – «Сіздің кәсіпорында инновациялар мен жаңалықтар енгізіле ме?» сұрағы бойынша жауаптар

«Сіздің кәсіпорында инновациялар мен жаңалықтар енгізіле ме?» сұрағына респонденттердің тек 46%-ы «енгізіліп жатыр» деп жауап берді, 18%-ы «кейбір кезде енгізіледі» деп жауап берді (сурет 23). Респонденттердің шамамен 10%-ы инновациялар мен жаңалықтар енгізілмейді деп жауап берсе, 26%-ы бұл сұраққа жауап беруде қиналған. Бұл да осы кәсіпорындарда инновацияларға тиісті көңіл бөлінбейтінін көрсетеді.

Сурет 24 – «Кәсіпорындағы инновациялық қызметті жүзеге асырудағы кедергілер» сұрағына жауаптар

Сондай-ақ респонденттердің кәсіпорындағы инновациялық қызметті жүзеге асырудағы кедергілерге қатысты жауаптары талданды. Талдау көрсеткендей, негізгі кедергі ақша қаржыларының тапшылығы (респонденттердің шамамен 48%), содан кейін идеялардың аздығы, білікті кадрлардың тапшылығы, ҒЗТКЖ жүргізуге қажетті техникалық мүмкіндіктерінің болмауы және кәсіпорындағы инновациялық белсенділікті ынталандыру жүйесінің нашарлығы (сурет 24). Бұл жағдай қаржылық, кадрлық және ғылыми-техникалық құрамдас бөліктер бойынша инновациялық әлеуеттің төмендігін көрсетеді.

Сурет 25 – ШҚО КЛЖ кәсіпорындарында жүзеге асырылатын инновациялардың түрлері

Сауалнама нәтижелерін талдау ШҚО көлік-логистикалық жүйесінің кәсіпорындарында жүзеге асырылатын инновациялардың негізгі түрі үдерістік (30,%), содан кейін ұйымдастырушылық инновациялар (21%) екенін көрсетті (сурет 25). Өнімдік және маркетингтік инновациялардың үлесі аз ғана, бұл осы кәсіпорындардың өнімдер мен қызметтердің жаңа түрлерін, сондай-ақ оларды нарықта жылжытудың жаңа әдістерін енгізу қабілетінің төмендігін көрсетеді.

Сурет 26 – «Сіздің кәсіпорында нновациялық дамуына жауапты басшы бар ма? Болса қызметін сипаттаңыз»

Сонымен қатар, сауалнама ШҚО КЛЖ кәсіпорындарында инновациялық қызметті басқару тиімділігінің деңгейін көрсетті. Респонденттердің шамамен 62%-ы кәсіпорында оның инновациялық дамуына жауапты басшы жоқ екенін, кәсіпорындардың тек 21%-ы инновациялық дамуға жауапты басшы бар екенін атап өтті, респонденттердің 17%-ы мұндай басшы бар не жоғын білмейді (сурет 26). Бұл да, осы көлік-логистикалық саладағы инновациялық қызметті дамытуға бағытталған басқару шешімдерінің жеткіліксіздігін көрсетеді.

Сурет 27 – Ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет шеңберіндегі ұйымдармен әріптестік деңгейі

ШҚО көлік-логистикалық жүйесі кәсіпорындарының ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет шеңберінде басқа ұйымдармен әріптестік деңгейі өте төмен. Респонденттердің шамамен 18%-ы инновациялық бағыттағы коммерциялық емес ұйымдармен (қауымдастықтар, одақтар, қоғамдар және т.б.), 9%-ы шетелдік қаржы құрылымдарымен және 23,5%-ы жоғары оқу орындарымен әріптес. Сонымен қатар әртүрлі ғылыми-зерттеу институттарымен, конструкторлық бюролармен және зертханалармен әріптестік төмен (сурет 27). Аймақтың жеткілікті дамыған жақсы ғылыми-техникалық базасына қарамастан, ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет шеңберіндегі ұйымдармен байланыстардың әлсіздігі КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық қызметінің тиімсіздігіне әкеледі.

Сурет 28 – Кәсіпорындарда қолданылатын ақпараттық-коммуникациялық технологиялар

Сауалнама нәтижелерін талдау ақпараттық-коммуникациялық технологиялардың осы кәсіпорындардағы инновациялық қызметтің дамуына қалай әсер ететінін көрсетті. Респонденттердің шамамен 91%-ы барлық жұмыс орындары компьютерлермен жабдықталған деп жауап берді, 70%-ы кәсіпорында автоматтандырылған жүйе бар, ал 50%-ы арнайы бағдарламалар бар деп жауап берді (сурет 28). Сауалнамаға қатысушылардың 11%-ы жауап бере алмады, 5,5%-ы ешқандай ақпараттық технология жоқ деп жауап берсе, 42,5%-ы көбінесе мобилді телефонды қолданады. Бұдан ақпараттық-коммуникациялық технологияларды пайдалану дәрежесінің әлі де жеткіліксіздігін көреміз. Өз кезегінде, бұл осы аймақтың КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық әлеуетінің деңгейінің төмен болуына әкеледі.

Сурет 29 – ШҚО КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық қызметін қаржыландыру көздері

Сауалнама мәліметтеріне сәйкес, аймақтың КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық қызметін қаржыландырудың негізгі көзі бюджет қаражаты (45,5%) болып табылады, сондай-ақ кәсіпорындардың меншікті қаражаты (25,5%) және банктердің, қаржылық ұйымдардың несиесін (23,5%) пайдаланылады (сурет 29). Бұл осы саланың кәсіпорындарының қаржыландыру мәселелерінде әлі де инновациялық саланы мемлекеттік қолдауға тәуелді екендігін, сондай-ақ өз қаражаты есебінен инновацияларды ынталандырудың деңгейінің төмендігін көрсетеді.

Сурет 30 – «Инновациялық қызметті жүзеге асыруда мемлекеттік немесе аймақтық билік органдарынан қандай қолдау түрлерін алғыңыз келеді?» сұрағы бойынша респонденттердің жауаптары

Сауалнама мәліметтері бойынша, инновацияларды дамыту мен ынталандырудың әртүрлі мемлекеттік бағдарламаларының болуына қарамастан, аймақтың КЛЖ кәсіпорындары мемлекеттік немесе аймақтық билік органдары тарапынан қаржылық (51,5%), ақпараттық (33,3%), ұйымдастырушылық (42,4%) қолдауды, сондай-ақ, ҒЗТКЖ жүргізуде және өндіріске әзірлемелерді енгізуде қолдауды (24,2%) және инновациялық қызметті ғылыми-әдістемелік қолдауды (21,2%) қажет етеді (сурет 30). ШҚО көлік-логистикалық жүйесі өкілдерінің пікірінше, осы саладағы кәсіпорындардың инновациялық қызметін тиімді дамыту үшін бірыңғай ақпараттық жүйені, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды, үдерістерді автоматтандыруды енгізу қажет. Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетін арттырудың негізгі мәселелері мен шарттарын анықтау үшін біз жүргізілген зерттеулердің нәтижелерін SWOT-талдау арқылы қорытындыладық (кесте 16).

Кесте 16 – Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетін дамытуды SWOT-талдау

|  |  |
| --- | --- |
| Мықты жақтар | Әлсіз жақтар |
| 1 | 2 |
| - облыста дамыған өнеркәсіптік өндірістің болуы  - көлік саласының қызметтерін реттейтін заңдар мен нормативтік құқықтық актілердің болуы;  - ШҚО-ның жүк транзиті үшін тиімді географиялық жағдайы: Ресеймен және Қытаймен көршілестік  - Ресей, Қытай, Моңғолия және Орталық Азия нарықтарына жақын орналасуы;  - темір және автомобиль жолдарының жеткілікті дамыған желісінің болуы;  - транзиттік автомобиль және темір жолдардың қиылысу аймағы;  - жүк ағындарының жоғары деңгейі  - ШҚО аумағы арқылы халықаралық автокөлік дәлізінің өтуі;  - кез-келген кластағы ауыр жүк ұшақтарын қабылдай алатын және теміржол торабымен инфрақұрылымдық байланысты әуежай;  - халықаралық өзен және аралас тасымалдарға қызмет көрсетуге қабілетті Қазақстандағы ең ірі өзен көлігінің инфрақұрылымының болуы;  - салыстырмалы дамыған көліктік-коммуникациялық, энергетикалық, сауда-қойма және басқа да қосалқы инфрақұрылымның болуы.  - инфрақұрылымды дамытуға мемлекеттік қолдау көрсету;  - сыртқы сауданы дамуы және аймақ экономикасының экспортқа бағдарлануы;  - қуатты тәжірибелік-өнеркәсіптік әлеуеті бар ірі оқу, ғылыми-зерттеу және жобалау ұйымдарының болуы;  - білікті кадрлардың болуы;  - қаржыландыру бағдарламаларына қол жеткізу;  - бос аумақтардың болуы.  - аймақтың жеткілікті дамыған инновациялық инфрақұрылымның болуы  - аймақтың инновациялық белсенділігінің деңгейінің жоғарылығы;  -аймақтың инновациялық әлеуетінің жоғарылығы . | - көлік кәсіпорындарының көпшілігінде көлік құралдары паркінің, техникалық жабдықтардың жеткілікті қамтамасыз етілмеуі және жоғары деңгейде тозуы, басқару құралдарының салыстырмалы түрде нашар болуы;  -көлік инфрақұрылымы нысандарының тозу деңгейі жоғарылығы; теміржол магистралінің өткізу қабілетінің төмендігі;  -облыс аумағында өзен және әуе қатынасының жеткілікті дамымауы;  -терминалдық-қойма инфрақұрылымының және заманауи логистикалық сервистің дамымауы, шекара маңындағы өткізу пункттерінің қабілетінің төмендігі;  -заманауи қоймалардың тапшылығы;  -капиталдың және ақша қаражатының тапшылығы, айналымдағы және айналымнан тыс активтермен, материалдық емес активтермен қамтамасыз етілу деңгейінің төмендігі;  -ішкі және сыртқы қаржыландыру көздерін тарту мүмкіндігінің төмендігі  -коммерциялық автомобильдер үшін баждар мен төлемдердің жоғарылығы;  -халықаралық көлік қатынасында физикалық емес кедергілердің болуы ( кедендік рәсімдеу)  -КЛЖ-нің жинақталған ҒЗТК әзірлемелердің, патенттер мен лицензиялар түріндегі материалдық емес активтердің, авторлық құқықтармен қорғалған зияткерлік меншік деңгейінің төмендігі;  -көлік саласын мемлекеттік басқару жүйесінің біртұтас ұйымдық құрылымының болмауы;  -желілік және ақпараттых жүйе жетілдірілмеген;-автоматтандыру және цифрлық технологиялардың төмен деңгейі; КЛЖ қатысушыларының бірыңғай базасының болмауы  - көліктегі қауіпсіздік саласындағы нормативтік құқықтық база мен стандарттардың жетілмегендігі  -КЛЖ инновациялық даму деңгейінің төмендігі. |

16 -шы кестенің жалғасы

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | 2 |
| Мүмкіндіктер | Қауіптер |
| - аймақтың елеулі ғылыми әлеуеті, аймақтың ғылыми ұйымдармен әріптестік мүмкіндігі;  - ҒЗТКЖ дамыту және инновациялық-ақпараттық технологияларды енгізу, аймақтың ғылыми мекемелерінде инновациялық ұсыныстардың болуы;  - көлік саласында кәсіпкерлікті дамыту үшін әкімшілік кедергілерді қысқарту;  - теміржолдарды және автожолдарды жетілдіру;  - Ресей Федерациясы мен ҚХР шекаралас мемлекетаралық бағдарламаларына қатысу;  - Еуропа мен Қытай арасындағы транзиттік дәлізге қосылу;  - экспорттық-транзиттік орталық- халықаралық көлік дәлізін құру;  - Ертіс өзенінде кеме қатынасын дамыту;  - Қытайдан Ресей Федерациясына баратын жолда аймақтық көлік-логистикалық жүйені құру;  - логистикалық үрдістерді автоматтандыру;  - транзиттік ағындарды өңдеу;  - логистикалық бизнеске қатысушыларды біріктіру,жұмыстарын үйлестіру;  - логистикалық шығындарды оңтайландыру;  - қызмет көрсету сапасының жаңа стандарттарына көшу;  - жаңа жұмыс орындарын құру;  - көлік-логистиканың жаңа бағыттарын дамыту;  - бюджет мемлекеттік кірістерді ұлғайту;  - тиімді тарату желісін құру. | - жоғары деңгейдегі кәсіби кадрлардың тапшылығы;  -энергетика және тасымалдау саласындағы тарифтерді көтеру;  -тұтынушылардың инновацияға қызығушылығының төмендігі және ҒЗТКЖ шығындарының жоғары деңгейі;  -Батыс пен Ресей арасындағы «санкциялық соғыстың» ел экономикасына кері әсері; геосаяси жағдайдың тұрақсыздығы;  - халықаралық жағдайларға байланысты Қазақстан аумағы арқылы халықаралық жүк тасымалының төмендеуі;  -халықаралық жүк тасымалдау қызметтері нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі; шетелдік логистикалық компаниялардың жоғары бәсекелестігі;  -Қытай мен ЕО арасындағы жүктерді Қазақстан аумағын айналып өту мүмкіндігі;  -Ресейдің тауарларды экспорттық-импорттық жеткізуде ресейлік логистикалық операторларды қолдану арқылы, өзінің логистикасын дамытуға деген ұмтылысы;  -технологиялық дамымауы;  -ұлттық валюта бағамының ауытқуы;  -ақпараттың қорғалмағандығы;  -қоршаған ортаның ластануы;  -үміттердің ақталмауы |
| Ескерту: автор құрастырған. | |

Осылайша, сараптамалық бағалау Шығыс Қазақстан облысының көлік және логистика кәсіпорындарында, инновациялық әлеуетті дамыту үшін нақты алғышарттар, сөзсіз, бар екенін көрсетті, алайда олардың инновациялық белсенділігіне кедергі келтіретін теріс үрдістер де сақталуда.

**Екінші тарау бойынша қорытындылар:**

1. Қазақстан экономикасын инновациялық дамытудың стратегиялық мақсаттарын іске асыру үшін маңызды салалардың бірі экономиканың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етудің және ел тұрғындарының әл-ауқатын арттырудың іргетасы саналатын көлік-логистикалық жүйе болып табылады. Қазіргі уақытта елімізде көлік кешенін реформалау және көлік-логистикалық жүйені құру, заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне кірігуін қамтамасыз ету бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр. Тәуелсіздік жылдарында Қазақстанда ұлттық экономиканы және шет елдермен сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда маңызды рөл атқаратын көлік кешені қалыптасты. Бұл кешеннің басты артықшылығы – оның халықаралық көлік дәліздеріне кірігуі. Көлік кешеннің маңызды әлеуметтік маңызы бар, өйткені ол жұмыс орындарын қамтамасыз етеді. Ел тұрғындарын жұмыспен қамтуда көлік саласының рөлі артып келеді.

2. Шығыс Қазақстан облысы көліктің барлық негізгі түрлерімен: темір жол, авиация, су және автомобильмен қамтамасыз етілген, жеткілікті дамыған өндірістік инфрақұрылыммен ерекшеленеді. Жақын және алыс шет елдермен сауда қатынастарын белсенді дамытуда, өнімдер әлемнің 90-нан астам еліне жеткізіледі және экспорт географиясы жыл сайын кеңейіп келеді, аймақтың көлік-логистикалық жүйесін дамыту үшін айтарлықтай резервтер бар. Талдау облыстың көлік саласының тұрақты жұмысын көрсетеді, оның негізгі көрсеткіштерінің өсуі байқалады. Экономикалық жағдайды тұрақтандыру, саладағы жеке кәсіпкерлікті дамыту тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Шығыс Қазақстан облысының тиімді географиялық орналасуы және жеткілікті дамыған көлік кешені аймақта көлік-логистикалық жүйені құруға және дамытуға мүмкіндік береді.

3. ШҚО-ның инновациялық даму үшін кең мүмкіндіктеріне қарамастан, КЛЖ кәсіпорындарында инновацияларды дамыту мәселелеріне жеткілікті көңіл бөлінбейді, негізгі кедергілер ретінде ақшалай қаражаттың тапшылығы, идеялардың аздығы, білікті кадрлардың болмауы, ҒЗТКЖ жүргізу үшін техникалық мүмкіндіктердің болмауы және кәсіпорындарда инновациялық белсенділікті ынталандырудың жүйесінің нашарлығын айтуға болады. Осы саладағы кәсіпорындардың инновациялық әлеуетінің қаржылық, кадрлық және ғылыми-техникалық құраушылар бойынша төмендігі байқалады. Өнімдік және маркетингтік инновациялардың үлесінің төмендігі осы кәсіпорындардың өнімдер мен қызметтердің жаңа түрлерін, сондай-ақ оларды нарықта жылжытудың жаңа әдістерін енгізу қабілетінің төмендігін көрсетеді. Аймақтың жеткілікті жақсы дамыған ғылыми-техникалық базасына қарамастан, ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет шеңберіндегі ұйымдармен әлсіз байланыстар КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық қызметінің тиімсіздігіне, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды пайдалану дәрежесінің жеткіліксіздігіне әкеледі, бұл сонымен қатар осы аймақтың КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық әлеуетінің деңгейінің төмен болуына әкеледі, кәсіпорындарда өз қаражаты есебінен инновацияларды ынталандыру деңгейі төмен, сондай-ақ қаржыландыру мәселесінде әлі де кәсіпорындарының инновациялық саласын мемлекеттік қолдауға тәуелді. ШҚО көлік-логистикалық жүйесі кәсіпорындарының инновациялық қызметін тиімді дамыту үшін бірыңғай ақпараттық жүйені, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды, үдерістерді автоматтандыруды енгізу қажет.

**3 АЙМАҚТЫҚ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУЫН БАСҚАРУ МЕХАНИЗМДЕРІН ЖЕТІЛДІРУ**

**3.1 Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқару механизмі**

Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық қызметін басқару – бұл жаңа білімді, жаңа тауарларды (жұмыстарды, қызметтерді) өндіруді, кадрлар даярлауды және т.б. жоспарлауды, ұйымдастыруды, үйлестіруді және бақылауды біріктіретін күрделі, көп қырлы міндет. Бұл жұмыста көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық қызметін жүзеге асыру сапасын және оның болашақ кезеңдердегі даму басымдылықтарын көрсететін көрсеткіш ретінде қарастырылатын аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін басқару мәселесі зерттеледі. Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық қызметін жүзеге асыру және дамыту оның инновациялық әлеуетін басқарудың тиімді ұйымдастырушылық-экономикалық механизмін қалыптастыруды көздейді, бұл инновациялық үдерісті жүзеге асырудың тұрақтылығын қамтамасыз етудің қажетті шарты болып табылады.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару механизмін қалыптастыру бойынша көзқарас айқындалғаннан кейін интеграцияланған жүйелердің элементтерін айқындау, басқаруды үйлестіру орталығын ұйымдастыру, қатысушылар арасындағы өзара байланысты қалыптастыру құралдарын әзірлеу, интеграцияланған өзара іс-әрекетке қатысушылар арасында тиімділік критерийлері мен ресурстарды бөлу қағидаларын айқындау маңызды. Диагностика нәтижелері бойынша көлемдерді өсірудің, шығындарды төмендетудің негізгі әдістері анықталады және синергетикалық әсер болжануы қажет.

Берілген логистикалық интеграциялау тұжырымдамасы келесілерді көздейді:

- ұқсас логистикалық жүйелер арасында өзара тиімді байланыстар орнатуды түсіну (корпоративаралық өзара іс-әрекет саласында);

- өзара тиімді әріптестікке қызығушылық, құзыреттілік, адалдық;

- интеграцияланған өзара іс-әрекеттің заңдылығы және оны ынталандырып, көтермелеу [116].

Осыған байланысты біз аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқарудың жаңа механизмін ұсынып отырмыз (сурет 31). Ең алдымен аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару корпоративаралық өзара әріптестікке бағдарланған аймақтың КЛЖ-нің әрбір тұлғасының микро деңгейінен бастап кешенді көзқарасты талап ететінін атап өткен жөн. Ұсынылған алгоритмде логистикалық қызметтердің интеграциясын қалыптастыру бойынша әрекеттер тізбегі көрсетілген.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару механизмінде инновациялық әлеуетті басқару жүйесі анықтаушы элемент болып табылады.

Аймақтың ішкі ортасы

Аймақтың сыртқы ортасы

Аймақтың инновациялық әлеуетін дамыту факторлары

Экономикалық

Демографиялық

Саяси

Өндірістік -технологиялық

**Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытуды басқару жүйесі**

Басқару нысандары

Ұйымдастырушылық әлеуеті

Басқару әлеуеті

Ресурстық әлеуеті

КЛЖ-нің ресурстық әлеуетінің элементтері

Кадрлық ресурстар

Қаржы ресурстары

Ақпараттық ресурстар

Материалдық ресурстар

**КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытуды реттеу элементтері** региона

Бәсекелестер

Мемлекеттік және жергілікті басқару органдары

Аймақтық КЛЖ

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің жағдайын бағалау

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамыту бойынша шараларды жүзеге асыру

Сурет 31 – Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару механизмі

Ескерту: автормен құрастырылған

Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқару саласында шешім қабылдауға уәкілетті тұлға немесе тұлғалар тобы басқару тұлғасы немесе басқару органы болып табылады. Ал басқару нысаны болып тікелей КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті табылады. Басқарудың нәтижесі инновациялық әлеуеттің деңгейін жоғарылату немесе көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық қызмет саласында жаңа басымдылықтарына қол жеткізу, болмаса қолданыстағы бәсекелестік артықшылықтарын дамыту болып табылады.

«Жүйеден шығушы» – инновациялық қызметтің нәтижелері (ИҚН), көлік-логистикалық жүйенің жоғары пайда тауып жұмыс істеуіне қол жеткізуге ықпал ететін, сондай-ақ нарықта бәсекеге қабілетті болуы тиіс өндірілетін инновациялық тауарлар (жұмыстар, қызметтер). «Жүйеге кіруші» ретінде ресурстардың көптеген түрлері, соның ішінде материалдық, қаржылық, еңбек, өндірістік, технологиялық, ақпараттық ресурстар және т.б. қарастырылады.

Сыртқы ортаның элементтері болып КЛЖ-нің қызметінің бәсекеге қабілеттілігіне, тиімділігіне және тұрақтылығына тікелей немесе жанама әсер ететін макроорта, инфрақұрылым және микроорта қарастырылады.

Макроорта факторларын үш ірі топ түрінде ұсынамыз: институционалдық, экономикалық және технологиялық факторлар. Институционалдық факторларға мыналар жатады:

1) нормативтік-құқықтық реттеу, атап айтқанда, салықтық, кедендік, патенттік, монополияға қарсы заңнама, бағалар мен тарифтер саласындағы реттеу, сондай-ақ КЛЖ-нің қызметіне тікелей немесе жанама әсер ететін басқа да құқықтық салалар;

2) өнеркәсіп кешенін дамытудың стратегиясы мен басым бағыттарын анықтайтын өнеркәсіптік және инновациялық саясат;

3) ірі бизнестің инновациялық дамуын қолдау және ынталандыру саласындағы мемлекеттік бағдарламалар және т.б..

Экономикалық факторларға мыналар жатады:

1) инновациялық тауарлар (жұмыстар, көрсетілетін қызметтер) нарығының серпіні. Нарық серпінінің индикаторы ретінде нарықтың өсу үшін, сәйкесінше, КЛЖ қызметінің тиімділігін арттыру үшін қажетті алғышарттарды анықтайтын нарық сыйымдылығының көрсеткіші қарастырылады,

2) қарыз қаражатының құны (ақша-несие саясаты, пайыз мөлшерлемесі);

3) экономикалық тұрақтылық деңгейі (инфляция, басқа елдермен экономикалық қарым-қатынастар, экономикалық өсуі) және т.б.

Технологиялық факторларға мыналар жатады:

1) нарықтағы тауар топтары мен технологиялардың инновациялық жаңару жиілігін қоса алғанда, инновациялардың жылдамдығы;

2) технологиялық инновациялар нарығына қол жеткізу және т.б..

Инфрақұрылымдық факторлар ретінде КЛЖ-нің қоршаған ортасымен, атап айтқанда бәсекелестермен, жабдықтаушылармен және тұтынушылармен байланысты факторларды қарастырамыз:

1) инновациялық тауарлар (жұмыстар, көрсетілетін қызметтер) нарығындағы бәсекелестік деңгейі;

2) КЛЖ шығаратын инновациялық тауарларды (жұмыстарды, көрсетілетін қызметтерді) тұтынушылардың қабылдауы;

3) тұтыну түрі;

4) ресурстарды жеткізушілердің географиялық шоғырлануы және қашықтығы;

5) жеткізілетін ресурстардың сапасы және т. б..

Микроорта факторларына КЛЖ-нің ішкі ортасының элементтерінің әсері жатады, соның ішінде:

1) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың инновацияларды қабылдауы мен инновациялық белсенділігінің дәрежесі;

2) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың қаржылық жағдайы;

3) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың техникалық-технологиялық дамуы;

4) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың жоғары білікті кадрлармен қамтамасыз етілуі;

5) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың кәсіпорындардың инвестициялық әлеуеті;

6) тұтастай КЛЖ-нің және оған кіретін кәсіпорындардың бизнес-үдерістерді ұйымдастыру және өзара байланыстардың даму деңгейі дәрежесі және т.б..

Ұсынылған аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін интеграциялық басқарудың корпоративтік өзара іс-әрекет деңгейінде атқаратын қызметтер, оның ішінде логистикалық қызметтер өзара келісілуі керек, міндеттерді шешу бойынша бірлескен талқылаулар жүргізілуі тиіс. Бұл корпоративтік құрылым бөлімшелерінің мүдделерін үйлестіруге, олардың қызметтік мүдделері тұрғысынан тұрақты дамуын қалыптастыруға мүмкіндік береді. Айта кету керек, микро деңгейдегі интеграцияланған жүйелер әртүрлі логистикалық қызметтерді біріктіреді: жабдықтау, өндірістік, өткізу, қоймалау, көлік және т.б.. Бұл кездегі басты шарт -аймақтың КЛЖ-нің жеткізу тізбегінің барлық қатысушылары арасындағы әрекеттерді үйлестіру болып табылады.

Корпоративаралық өзара іс-әрекет деңгейінде салалық және нарықтық дамудың басымдылықтары анықталады, барлық қатысушылар арасындағы байланыстардың тұрақтылығы қамтамасыз етіледі, соның негізінде келісімшарттық қатынастар әзірленеді, логистикалық өзара іс-әрекетті жаңғырту жүргізіледі.

Үйлестіру орталығы деңгейінде алынған синергетикалық әсер аймақтың КЛЖ-нің әрбір қатысушысының басымдылығы мен белсенділігіне сәйкес бөлінеді, алынған нәтижелер жоспарлы көрсеткіштермен салыстырылады, ауытқулар анықталады және оларды жою жөніндегі іс-шаралар әзірленеді.

Ұсынылған сызбаның артықшылықтары айқын және келесіден көрінеді:

- корпоративтік шешімдерді қабылдаудың ашықтығы артады;

- ұйымдардың міндеттері ашық диалогта келісіледі;

- нақты уақыттағы басқару әдісі тәуекелдерді азайтады.

КЛЖ-нің инновацияялық әлеуетін интеграциялық басқару механизмін әзірлеу кезінде жеткізу тізбегін жобалау маңызды орын алды. Өйткені әртүрлі деңгейде орналасқан, бірақ бір мезгілде бірін-бірі толықтыратын жеткізу тізбегіне қатысушылар арасындағы өзара іс-әрекеттің күрделі үйлесімі қалыптасады. Интеграцияланған жүйедегі әрбір қатысушы логистикалық, қаржылық, ақпараттық, өндірістік және басқада өзара қарым-қатынасқа түседі.

Аймақтағы КЛЖ-нің тұлғаларына келесілер жатқызылады:

- өнеркәсіптік кәсіпорындар;

- логистикалық ұйымдар (сату желілері, қоймалар, тасымалдаушылар);

- ғылыми орталықтар, оқу орындары;

- несиелік, лизингтік, есеп айырысу, сақтандыру ұйымдары;

Нақты жеткізу тізбегін стратегиялық таңдау және оларды бір логистикалық тізбекке біріктіру үшін келесі шарттарды ескеру қажет:

- өзара әрекеттесу салаларын: өндірістік, инфрақұрылымдық, корпоративтік, коммерциялық, үйлестіру және т.б.;

- синергетикалық әсер алу мақсатында қатысушының үлесін;

- инновациялық даму нәтижесінде бәсекеге қабілеттілікті арттыру басымдығын.

Инновациялық даму мақсатында өзара байланыстарды қалыптастыру кезінде аймақтың КЛЖ-нің үйлестірушісі өнеркәсіптік кәсіпорындармен өзара белсенді әрекеттесіп, барлық қатысушылардың корпоративтік мүдделерін үйлестіру тұрғысынан сипаттамалық көрсеткіштер мен тактикалық міндеттерді тереңірек түсінуге қол жеткізуі қажет екенін ескеру керек. Бұл өз кезегінде логистикалық үдерістердің экономикалық дамуына, сонымен қатар аймақтың КЛЖ-нің шаруашылық қызметінің белсенділігіне ықпал етеді. Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін жоғарылату негізінде интеграцияланған жүйені басқару механизмін қалыптастыру үшін логистикалық үдерістерді басқару бойынша шараларды жүзеге асырудың желілік кестесін ұсынамыз, оның нәтижесі төменде (сурет 32) көрсетілген.

Бұл басқару алгоритмін құрудың логикалық бірізділігі өзара байланысты блоктарды құрайды:

- ақпараттық: 1-4-7 – аймақтық нарықты зерттеуге арналған операциялар кешені;

- басқару: 2-5-8 – аймақтың КЛЖ-нің интеграцияланған жүйесінде материал ағындарын үйлестіру бойынша операциялар кешені;

- қаржылық: 3-6-9 – аймақтағы КЛЖ-нің қаржылық ағындарының тұрақтылығын қамтамасыз ететін әрекеттер кешені .

Инновациялық үдерістерді дамыту және экономикалық тиімділікке жету үшін келесі қағидаларды ұстану қажет:

- аймақтағы КЛЖ-нің қатысушылары арасындағы әріптестіктің әртүрлі интеграциялық формаларын ынталандыру;

- аймақтағы КЛЖ-нің қатысушыларының өзара әрекетінің икемді формаларын құру;

- аймақтың КЛЖ-нің ішінде барлық инновациялық үдерістерді жүргізуді үйлестіру.

Қалыптасу кезеңі

Жүзеге асыру кезеңі

Зерттеу кезеңі

БК

1

2

6

3

4

5

9

8

7

ТН

Белгіленуі:

БК (бастапқы көрсеткіштер)— Міндеттерді қою: аймақтың КЛЖ-нің инновациялық дамуын әзірлеу;

1- аймақтың КЛЖ-нің барлық қатысушылары арасында өзара іс-әрекетті орнату мүмкіндіктерін бағалау;

2- аймақтың КЛЖ-нің қатысушыларының интеграцияланған өзара іс-әрекет сызбасын қалыптастыру;

3-аймақтағы баға саясатын жетілдіру;

4-КЛЖ-нің интеграцияланған ақпараттық арналарын қалыптастыру;

5 - интеграцияланған логистикалық арналарды қалыптастыру (жабдықтау-өткізу саясатын (рейтинг, мониторинг), тиеу/түсіруді, тасымалдауды, сүйемелдеуді ұйымдастыру);

6-қайталануларды жою мақсатында мониторинг жүргізу;

7-инновацияларды пайдалану бойынша ұсыныстарды ынталандыру;

8-аймақтың КЛЖ-нің персоналын даярлауды, қайта даярлауды, біліктілігін арттыруды, сонымен қатар технологиялық үдерісті жетілдіру;

9-тауар қозғалысын ұйымдастыру: тендерлерге шығу, аймақаралық өзара іс-әрекетті жандандыру;

ТН (түпкілікті нәтиже) — аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін жоғарлату

Сурет 32 – Аймақтың КЛЖ-нің логистикалық үдерістерін басқарудың желілік сызбасы

Ескерту: Әдебиет негізінде автормен құрастырылған [117]

Бұл механизмді жүзеге асыруда аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың маңызды жақтарының бірі аймақтың жеткізу тізбегі бойынша тауарлардың қозғалысын қамтамасыз ететін басқару орталығын таңдау және құзыреттерді қалыптастыру болып табылады. Аймақтың КЛЖ-нің басқару орталығын қалыптастыру процедурасының өзі аймақтың жеткізу тізбегіне қатысушылар арасындағы тауарлар қозғалысын үйлестіру механизмін әзірлеуден көрінеді. Тәжірибеде көбінесе жеткізу тізбегіндегі логистикалық үдерістерді басқару үшін үйлестіру орталығы ретінде арнайы логистикалық бөлімдер құрылады, оларға аймақ аумақтары арқылы өтетін тауарлардың қозғалысы туралы ақпаратты жинау мен өңдеу, және жүк тасымалдау бағыттарын әзірлеу бойынша өкілеттіліктер беріледі. Әдетте үйлестіруші органдардың міндеттеріне менеджменттің негізгі қызметтері кіреді.

Дегенмен, ұсынылып отырған механизмде біз аймақтағы тауар қозғалысын үйлестіру жөніндегі органдардың міндеттерінің қатарына мыналарды қосамыз:

- аймақтағы логистикалық үдерістерді қалыптастыру және жүзеге асыру бойынша жұмыстарды ұйымдастыру және үйлестіру;

- аймақтың КЛЖ-нің ішінде үздіксіз тауар қозғалысын қамтамасыз ету, сондай-ақ логистикалық үдерістерді орындауға жұмсалатын шығындарды азайту;

- аймақтың КЛЖ-нің ішіндегі материалдық ағындарды техникалық қамтамасыз етуді және қолдауды таңдау мен дайындау.

Сондай-ақ үйлестіруші органның қызметтеріне мыналар жатқызылады:

- логистикалық үдерістердің орындалу барысын бақылау және ауытқулар болған кезде оларды жою;

- логистикалық үдерістерді қолдау (жабдықтау және өткізу,

тасымалдау, сақтау, жүкті өңдеу және т.б.);

- аймақтың қазіргі жағдайында КЛЖ-нің инновациялық дамуын реттейтін нормативтік базаны құру және жетілдіру.

Аймақтың КЛЖ-нің қалыптасуы мен инновациялық дамуы сыртқы ортаның серпінді өзгерістері жағдайында стратегиялық сипатта болғандықтан, әсер ететін факторларға сәйкес тактика да өзгерістерге ұшырауы мүмкін. Осыған байланысты бұл механизмде аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару мен реттеудің келесі көзқарастары қарастырылған:

- тауарлар қозғалысының басымды арналарын анықтау және оларды техникалық қамтамасыз ету;

- аймақтың КЛЖ-нің ішінде транзакциялық шығындарды азайту;

- жеткізу тізбегінің барлық қатысушыларының өзара тиімді әріптестігін қалыптастыру және дамыту;

- аймақта КЛЖ-нің тұлғаларының үлестік қатысуымен логистикалық орталықтарды құру және қалыптастыру;

- аймақтағы КЛЖ-нің қызметінің инновациялық дамуын ынталандыру.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың ұсынылған механизмін жүзеге асыру кезінде үйлестіруші орган аймақтың жеткізу тізбегінің барлық қатысушыларымен белсенді өзара іс-әрекет жасауы тиіс екенін есте ұстаған жөн. Әсіресе өнеркәсіп кәсіпорындарына баса назар аудару, олардың стратегиялық және тактикалық міндеттерді түсінуіне қол жеткізу, бұл аймақтың КЛЖ-нің барлық қатысушыларының мүдделерін мақсатты және нақты үйлестіруге мүмкіндік береді.

КЛЖ-не қатысушылардың әріптестік қатынастарын зерттей отырып, олардың пайда болуы үшін белгілі бір алғышарттардың қалыптасуы керек екенін түсіну маңызды. Аймақтың КЛЖ-не қатысушыларының пайда болуының негізгі алғышарттары келесідей:

1. Өнеркәсіптік кәсіпорындар тарапынан:

- логистикалық әріптестікке мүдделі негізгі кәсіпорындардың болуы;

- кәсіпорындар арасындағы кооперациялық байланыстар;

- менеджерлердің өзара әрекеттесуге дайындығы.

2. Үйлестіруші орталық тарапынан:

- аймақтың КЛЖ- тұлғаларымен табысты өзара іс-әркет жасауда білімі мен тәжірибесінің болуы;

- интеграциялық дамуды көздейтін нормативтік базаның ережелері;

- серіктестік шарттарында аймақтың КЛЖ тұлғаларымен диалог.

3. Инфрақұрылым тұлғалары тарапынан:

- интеграцияланған жүйенің талаптарына сәйкес келетін логистикалық қызмет көрсету жүйесін әзірлеу;

- интеграциялық қағидаларға сәйкес банктік, ақпараттық, сервистік қызметтерді дамыту;

- заманауи коммуникациялар мен логистикалық қызмет көрсету түрлерін құрастыру.

Аймақтың КЛЖ тұлғалары мен олардың өзара іс-әрекет шарттары анықталғаннан кейін аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін басқару механизмін қалыптастыру қажет. Бұл уақытта ішкі және сыртқы орта жағдайларының әсер ету дәрежесіне, міндеттердің құрамына, өзара іс-әрекетке қатысушыларына байланысты басқару іс-әрекеттерінің ерекшелігі айқындалатын болады.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару механизмін қалыптастыру кезінде интеграцияланған орта және оны құрайтын жекелеген элементтер арасындағы қатынастарды анықтауы керек, атап айтқанда: жауап беру икемділігі, байланыстардың тұрақтылығы, технологиялардың жанасуы, географиялық аймақтарға бөлу, позициялаудың бірыңғай шарттары. Бұдан әрі интеграциялық байланыстарды қалыптастыру кезінде интеграцияның нәтижесін бағалайтын экономикалық көрсеткіштерді анықтау қажет, оларға мыналар жатады: сату, қызмет көрсету көлемінің өсуі, шығындардың төмендеуі, пайданың, рентабельділіктің артуы, негізгі қорларды жаңарту, персоналдың біліктілік деңгейін арттыру. Бұл көрсеткіштер логистикалық интеграцияланған жүйе форматындағы тұлғалар арасындағы қатынастардың жалпы стратегиясын құру үшін анықталуы керек.

Өзара қарым-қатынас түрлері мен интеграциялану дәрежесі туралы шешімдер қабылдау кезінде орындылық қағидалары, нарықтық даму шарттары мен корпорациялардың коммерциялық мүдделері ескерілуі керек, бұл келесілерге әсер етеді:

1) мәмілелер бойынша шығындарды азайту;

2) контрагенттер арасындағы байланыстарды дамытуды жандандыру;

3) резервтік қуаттарды пайдалану;

4) дамудың жаңа деңгейіне шығу.

Егер экономикалық байланыстар жүйелі басқаруды қажет ететіндей шешуші және стратегиялық маңызды болса, бұл корпоративтік құрылымдардан коммерциялық мүдделерді өзара келісуді талап етеді.

Кәсіпорындарды өзара іс-әрекеттің өндірістік тізбегіне интеграциялау туралы шешім қабылдау жабдықтауды, өндірісті және өткізуді ретке келтіруге мүмкіндік береді.

Осы тұрғыда қабылданған шешімдердің стратегиялық сипатына қарамастан қолданыстағы стратегияларға белгілі бір кезеңдерде өзгерістер енгізіп отыру қажет екенін атап өткен жөн. Бұл қажеттілік келесідей ішкі және сыртқы факторлардың әсеріне байланысты туындайды:

- сыртқы: нарықтың белгісіздігі, сұраныстың серпіні, қатаң бәсекелестік, инфрақұрылым мен коммуникацияның даму деңгейі;

- ішкі: өндірістік қуат, кооперация қағидалары, инновация деңгейі, қаржылық нәтижелер.

Егер қандай да бір жағдайлар мен факторлардың өзгеретіні және КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің даму басымдылықтарына сәйкес келмейтіні анықталса, онда интеграцияның күші мен дәрежесін қайта қарау мәселесін қарастыру қажет. Бұдан басқа жекелеген бағыттар бойынша: жабдықтау-өткізу саясатын дамытуды, жүктерді өңдеу, жеткізу, сақтау, ақпараттық қызмет көрсету бойынша шығындарды оңтайландыруды; логистикалық интеграциялық жүйенің тұлғаларының экономикалық позицияларын нығайтуды, салалық бағыттар бойынша байланыстарды дамытуды қамтитын жекелеген стратегияларды құруға болады.

Сыртқы стратегиялық бөлімде таңдау критерийлері, басымдылықтарды құру және өзара іс-әрекеттің қарқындылығын анықтау қарастырылады. Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетінің интеграцияланған формасына сәйкес экономикалық өсудің нысаны болып нақты бір ұйым емес, өзара тиімді әріптестік жағдайында өзара байланысқан ұйымдардың белгілі бір әріптестігінің жиынтығы табылады деп болжанады.

Өзара іс-әрекет әсері кеңістікте және уақыт бойынша тұрақты, келісілген өзара байланыстар негізінде мүмкін болады. Бұл кезде салааралық өндірістік байланыстар өндірістің тұрақтылығын, үздіксіздігін, ал инфрақұрылымдық жағдайлар дамудың жаңа деңгейлеріне көшу перспективасын қамтамасыз етеді

Аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетін басқарудың интеграцияланған форматында өзара тиімді әріптестікті қалыптастыру және дамыту тұрғысынан корпоративтік құрылымдардың басқарушылық шешімдерін келісу шарттарында жоспарлау аясын кеңейтуге көп көңіл бөлінеді. Бұл көп түрлі қызмет атқаратын логистикалық өзара іс-қимылда бизнестің мүдделерін оңтайлы үйлестіруге мүмкіндік береді..

Басқарудың мұндай қағидасы аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетінің интеграцияланған формасына қатысатын корпоративтік құрылымдардың бәсекелестік артықшылықтарын күшейтуге, сол арқылы олардың нарықтағы позицияларын кеңейтуге мүмкіндік береді. Негізгі аймақтың КЛЖ инновациялық әлеуетінің интеграцияланған формасының қалыптасуы өнеркәсіптік дамуға да, инфрақұрылымдық қызмет көрсету сапасын арттыруға да серпін береді.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың ұсынылған механизмінің сипаты, мақсаттары мен әдістері туралы пайымдауды қорытындылай келіп, келесідей тұжырым жасаймыз:

1. Көптеген шаруашылық қатынастармен байланысқан жабдықтаушылардың, өндірушілердің, тасымалдаушылардың, логистикалық орталықтардың, сақтандыру, банктік, ақпараттық қызметтердің, сервистік орталықтар мен тұтынушылардың корпоративаралық әріптестігінің нысаны ретінде аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың интеграциялық жүйесі логистикалық саясатты әзірлеу механизмін айтарлықтай өзгертеді. Аймақтың КЛЖ тұлғаларының әріптестікке мүдделі болуы міндетті.

2. Материалдық ағындарды басқарудың «итеруші» қағидасына негізделген әкімшілік басымдықтар жүйесінен бас тарту керек, және материалдық әрі ілеспе ағындарды басқарудың «тарту» қағидасына негізделген корпоративтік басымдықтар саясатына көшу керек, сондай-ақ аймақтың КЛЖ-не интеграцияланған компанияларының өзара тиімді әріптестігі қажет.

3. Инновациялық саясатты іске асыру негізінде экономикалық дамуды жеделдету, жеткізу тізбегінің қызметін жандандыру, нарықтағы бизнестің позицияларын кеңейту, қызмет көрсету деңгейін арттыру және төлем қабілетті сұранысты қанағаттандыру.

4. Ақпараттық қолдау негізінде интеграцияланған құрылымдарды, өзара байланыс жүйесінің ерекшеліктерін қалыптастыру және дамыту, сондай-ақ өсудің әлеуетті ошақтарының дамуын анықтау және ынталандыру, белсенді даму үрдістерінің таралуына жағдай жасау.

Сыртқы ортаның аталған элементтерінің әсері көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің жұмысына қатысты шектеулердің болуын анықтайды. Шектеулер кең мағынада экономикалық дамудың мақсаттарын қою мен оларға қол жеткізудің қоғамдық өндірістің мақсаттарына қол жеткізу, шығындары мен нәтижелерінің құралдарын таңдаудың сандық және сапалық шектерін анықтайтын факторлардың жиынтығы ретінде қарастырылады [118]. Сурет 33 көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің сыртқы ортасының элементтеріне сәйкес келетін шектеулердің үш деңгейі көрсетілген.

лементтеріне сәйкес келетін шектеулердің үш деңгейі көрсетілген.

Макроортаның шектеулері

Қаржылық

Инфрақұрылымдық

шектеулер

Нарық көлемі

Бәсеке

Микроортаның шектеулері

Ұйымдық-басқарушылық

Қаржылық

Ғылыми-техникалық

Кадрлық

КЛЖ инновациялық әлеуетін басқарудың жүйесі

Техникалық және өндірістік

Жаңа нарықтарға шығу және қызмет аясын кеңейтудегі кедергілер

Институционалдық

Ресурстарға қол жеткізу

Сурет 33-КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің ш

ектеулер

Технологиялық

Сурет 33 – Көлік-логистикалық жүйенің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің шектеулері

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің микроортасының шектеулері ретінде төмендегі ықпал ету салаларымен анықталатын КЛЖ-нің ішкі ортасының элементтері қарастырылады:

1) ұйымдастырушылық-басқарушылық әлеует: тұтас көлік-логистикалық жүйені басқаруға, сондай-ақ көлік-логистикалық жүйеге кіретін кәсіпорындардың да, инновациялық қызметтің жекелеген бағыттарының да инновациялық қызметін ұйымдастыруға, үйлестіруге және бақылауға қатысты қабілеттердің шектеулілігі;

2) ғылыми-технологиялық әлеует: КЛЖ-нің жаңа ғылыми және техникалық идеяларды генерациялау, оларды ғылыми, жобалау-конструкторлық және технологиялық пысықтауды жүзеге асыру, сондай-ақ оларды өзінің өндірістік қызметінде іске асыру қабілеттерінің шектеулілігі;

3) қаржылық әлеует: КЛЖ-нің қаржылық мүмкіндіктерінің шектеулілігі, оның ішінде меншікті капиталдың және жарғылық капиталға қосымша жарналар тартудың шектеулілігі;

4) техникалық-өндірістік әлеует: өндіріс факторлары мен ресурстардың шектеулілігіне байланысты өндірістік мүмкіндіктердің шектеулілігі;

5) кадрлық әлеует: персоналдың санына, біліктілігіне, жеке қасиеттеріне және т. б. байланысты, инновациялық қызмет саласындағы персоналдың алдында тұрған міндеттерді шешуге қабілеттерінің шектеулілігі.

Қарастырылып отырған шектеулер тұтастай КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің шектеулерін оның инновациялық әлеуетін басқарудың мақсаттарын белгілеу және оған қол жеткізу шекараларын айқындайтын факторлардың жиынтығы ретінде айқындауға мүмкіндік береді. Шектеулерді ескеру КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың міндеттерін, қағидалары мен қызметтерін сауатты түрде дұрыс анықтауға мүмкіндік береді, ал шектеулерге ықпал ету КЛЖ-нің инновациялық қызметін жандандыру және инновациялық әлеуетті арттыру мәселелерін шешуге мүмкіндік береді.

Осылайша жүргізілген талдауды ескере отырып, біз КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару жүйесінің келесідей өзіне тән ерекше белгілерін бөліп көрсетеміз: икемділік пен бейімделу, сыртқы ортадағы әртүрлі өзгерістерге жылдам жауап беру, инновациялық белсенділікті жандандыру және ынталандыру, инновациялық әлеуетті бағалау құралдарын тиімді пайдалану және т. б.

Аталған ерекшеліктер осы жүйеге келесі міндеттерді шешуге мүмкіндік береді:

1) инновациялық және өнеркәсіптік саясаттың басымды бағыттарын ескере отырып, инновациялық әлеуетті басқару саласында ғылыми негізделген мақсат қоюды жүзеге асыруға;

2) КЛЖ-нің құрамына кіретін кәсіпорындардың инновациялық қызметінің жүйелілігін, тұтастығын, теңгерімділігін және ішкі шоғырлануын қамтамасыз етуге;

3) КЛЖ-нің құрамына кіретін кәсіпорындардың тұтастай алғанда құрылымның инновациялық әлеуетін қалыптастыруға қатысуын ынталандыру және үйлестіру;

4) КЛЖ-нің шығаратын инновациялық тауарлардың (жұмыстардың, көрсетілетін қызметтердің) ішкі және әлемдік нарықтардағы бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару үдерісіне ұйымдастырушылық-экономикалық механизмнің ықпал ету әдістері ретінде төмендегілерді бөліп көрсетуге болады:

1. экономикалық:

- инновациялық қызметті қаржыландырудың сыртқы көздерін тарту;

- инновациялық үдерісті ресурстық қамтамасыз ету;

- КЛЖ-нің ішіндегі және басқа да шаруашылық жүргізуші тұлғалар арасындағы өндірістік-шаруашылық қарым-қатынастардың дамуын экономикалық ынталандыру;

2) ұйымдастырушылық:

- КЛЖ-нің құрамына кіретін ұйымдардың бірлескен инновациялық қызметіне ұйымдастырушылық-әдістемелік тұрғыдан көмектесу;

- инновациялық үдерісті ұйымдастыру, үйлестіру және бақылау;

- КЛЖ-нің инновациялық қызметінің дамуын үздіксіз мониторингтеу (қадағалау) жүйесін ұйымдастыру

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару үш негізгі міндетті шешуге мүмкіндік береді:

1) инновациялық әлеуетті қалыптастыру-инновациялық мақсаттарға қол жеткізу үшін қажетті ресурстарды бастапқы жоспарлау және сатып алу;

2) инновациялық әлеуетті ұлғайту-кәсіпорындағы инновациялық әлеуеттің жағдайын бейнелейтін көрсеткіштерді сандық және сапалық тұрғыдан жақсарту;

3) инновациялық әлеуетті жүзеге асыру-инновациялық әлеуеттің құрамдас бөліктерін түпкілікті өнім-инновацияға айналдыру үдерісі.

Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару тиімділігі ұзақмерзімді кезеңде қаржылық тұрақтылық мәселесіін шешуді және КЛЖ-нің тұрақты даму мәселесін шешуді болжайды. Аймақтың инновациялық жүйесінің бейресми институттарын дамыту үшін ең алдымен экономикалық агенттердің өзара іс-әрекеттеріне жұмсалатын трансакциялық шығындарының деңгейін төмендететін инновациялық механизмдерді іздеу қажет.

Аймақтағы трансакциялық шығындарды азайту үшін инновациялық үдеріске қатысушылар инновацияларды әзірлеуге және коммерцияландыруға бағытталған бірлескен жобаларды жүзеге асыру барысында кедергісіз өзара іс-әрекет атқарулары тиіс. Ол үшін ең бірінші кезекте, инновациялық үдерістерді іске асыру барысында аймақтық инновациялық жүйеге қатысушылардың қауіпсіз және сенімді ақпараттық өзара іс-әрекетті іске асыруын қамтамасыз ету қажет.

Қазіргі заманғы ақпараттық технологиялардың даму деңгейі инновациялық жүйені басқарудың жасанды интеллект элементтері бар киберәлеуметтік құралдарын енгізуге мүмкіндік береді. Қатысушылардың қауіпсіз өзара іс-әрекетін қамтамасыз етудің және трансакциялық шығындарды төмендетудің институционалдық механизмінің мысалы ретінде басқару үдерісінде смарт-контрактілерді синтездеуге және олардың жұмыс істеуіне арналған блокчейн-платформаны айтуға болады.

Блокчейн (ағылш. Blockchain, *block-chain*, *blockchain*) – белгілі бір ережелерге сәйкес құрастырылған, мәмілелерге қатысушылар мен жүргізілетін операциялар туралы ақпараттардан тұратын блоктардың үздіксіз дәйекті тізбегі. Мұндай блоктардың әрқайсысы файлдарды айырбастау желісінің көптеген серверлерінде (тораптарында) сақталатын ерекше сандық нысан болып табылады. Соңғысы әр көшірменің өз баламасына сәйкес келуін қамтамасыз етеді әрі үнемі тексеріп отырады. Блоктағы жазба өзгерген кезде, оған өзгеріс енгізу өте қиын.

Блокчейнді қолдану, мағынасына қарай, бухгалтерлік есептілік технологиясына ұқсайды және транзакцияларды жеңілдету әдісі болып табылады, әрі ол валюталық жинақтар, билеттер, тауарлар және т.б. сияқты нысандарға меншік құқығы мен пайдалану құқығын қолдануды қамтамасыз етеді. Дәл осы технология арқылы мұндай нысандарды максималды қауіпсіздікпен пайдалану немесе басқаға беру мүмкіндігі пайда болады.

Блокчейн технологиясының ерекшелігі мен жаңалығы, ол кез-келген транзакцияларды мақұлдау және тіркеу үшін «есептік палата» (мысалы, банк) сияқты орталықтандырылған реттеуші органның болуын талап етпейтіндігінде. Бұл негізінен транзакциялардың бүтіндігін сақтай отырып, транзакция жүйесіндегі делдалдардан арылуға мүмкіндік береді. Делдалдарға қатысты «сенім» немесе «күтілетін нормаларға сәйкес келу» сияқты дәстүрлі ұғымдар бұл жерде тікелей жүйеге берілген. Блокчейн технологиясы теориялық тұрғыдан келесі мүмкіндіктерді береді:

- баяу қолмен жасалатын процедураларды тез автоматты процедураларға ауыстыру – жылдамдық;

- жүктердің (шикізат, жартылай фабрикаттар, дайын өнім) және жолаушылардың шығу тегі мен қасиеттерін қадағалау;

- төлемақыны, сақтандыруды және кедендік баждарды уақтылы төлеуді қамтамасыз ететін жүктермен жолаушылар туралы ақпарат;

- тасымалдау кезінде немесе көлік түрлері арасында ауыстыру кезінде оларды қадағалауға мүмкіндік беретін жүктер мен жолаушылардың жағдайы туралы ақпарат;

- реттеуші органдар үшін жүктер және жолаушылар, қатысушылар (экспорттаушылар, импорттаушылар, тасымалдаушылар және т.б.). туралы ақпарат;

- ақпараттардың қауіпсіздігі және сенімділік.

Сипатталған технологияны енгізудің басты мақсаты – оны қолдану саласында құн қосу. Осы мақсатқа жетуге ықпал ететін келесідей негізгі компоненттер бар:

1. Қағидалары. Технологияның негізгі қағидасы – таратылатын желіде сақталатын және кодталған ақпараттық блоктарды пайдалану. «Смарт контракт» автоматты түрде тексеру және келісімшарттың ережелерін орындау мүмкіндігінің арқасында жүйенің икемділігінің артықшылықтарын одан әрі арттырады.

2.Қызметтер. Осы қағидаларға сәйкес блокчейн технологиясы таратылған мәліметтер базасында сақталатын ақпаратты өңдеу бойынша бірнеше қызметтерді орындайды. Бұл ақпарат тексерілуі мүмкін, яғни бұл мәліметтер мен транзакцияларды бақылау мүмкіндігін білдіреді; ақпарат өзгермейді, яғни оны барлық қатысушылардың келісімінсіз өзгерту мүмкін емес. Сонымен қатар, барлық қатысушылар осы ақпаратқа және транзакцияларға қол жеткізе алады, бұл ақпараттың ашықтығын қамтамасыз етеді. Тиісті реестрлер жария (барлық ақпаратқа қол жеткізуді қамтамасыз ететін) немесе жартылай жария (басқа қатысушылардың рұқсатымен қолжеткізуге болатын) деп бөлінеді.

3. Ақпаратты пайдалану. Блокчейндік желідегі ақпарат ең алдымен, бұрын талқыланған қағидаларға сәйкес және қарастырылған қызметтердің көмегімен жасалған транзакцияларды жүзеге асыру үшін қолданылады. Бұл транзакцияға қатысатын барлық нысандардың ашықтығын арттырады, өйткені пайдаланушы да, жабдықтаушы да жүктің немесе тауардың саны, бағасы және қолда барлығы сияқты ақпараттарды көре алады.

4. Үдерістер. Келісімшарттарды басқару осы технология қолданылатын үдерістердің бірі болып табылады, өйткені бұл технология арқылы келісім-шарттар ашық бақыланады және бір уақытта барлық қатысушы адамдар қолданады, ал ақпарат өзгермейді және тексеріледі. «Смарт контракт» дауларды шешудің автоматты механизмтерін пайдалануға мүмкіндік береді. Мұның бәрі сұраныс пен ұсынысты тиімді үйлестіруге, «есеп айырысу орталықтарына» қажеттілік болмағандықтан артық делдалдарды жоюға мүмкіндік береді.

5. Нәтижелер. Сонымен қатар күтілетін нәтижелерге блокчейн технологиясы қолданылатын үдерістердегі тиімділіктің (құнының) артуы, сенімділіктің ұлғаюы және қателіктерді жою жатады. Бұл әсіресе көлік саласы үшін өте маңызды, өйткені бұл салада нысандардың капиталсыйымдылығына, олардың ұтқырлығына және транзакциялардың қарқындылығына байланысты құндық фактор шешуші рөл атқарады.

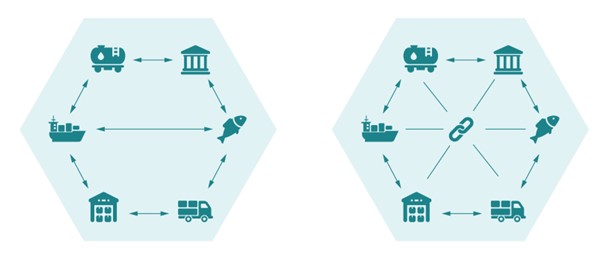
6. Сандық интермодализм. Жеткізудің интермодальды көлік тізбегін жүзеге асыру бірқатар операциялар жиынын орындауды және ілеспе ақпарат ағындарының болуын білдіреді. Блокчейн технологиясы бұл операцияларға тікелей байланысты емес, бірақ ол қатысушы тараптар арасында ақпаратты сақтау және алмасу үшін қолданылатын әдістерді айтарлықтай өзгерте алады. Атап айтқанда, тапсырысты дайындау контейнерге буып-түю және тиеу тапсырмасын орындауды қажет етуі мүмкін. Бұл тапсырыс жүктің шығу тегі туралы сертификат, коммерциялық инвойс, буып-түю парағын, сақтандыру куәлігін, сондай-ақ тасымалдаушымен (логистикалық провайдермен) контейнерді белгіленген жерге жеткізу туралы келісім сияқты құжаттарды қамтитын ақпараттық ағынды қалыптастырады.

Барлық осы ақпаратты блокчейнде сақтауға болады және тасымалдаушыға немесе осы үдеріске қатысатын көлік тізбегінің басқа қатысушыларына қол жетімді бола алады, олар оны өз мақсаттары үшін пайдаланады, оның ішінде блокчейн коносаментін қалыптастыруға, әрі пайдалануға болады. Коносамент – жеткізу барысында жүктің сақталуына қатысты компанияның жауапкершілігін, жүкті тасымалдау мен жеткізу шарттарын анықтайтын келісімшарт.

Соңғы кездері блокчейн көліктік логистикада барлық жеткізу тізбегі бойынша жүк операцияларының ашықтығын қамтамасыз ету, нарықтық, коммерциялық және өндірістік ақпаратты біріктіру, тәуекелдерді төмендету және шаруашылық айналымның барлық қатысушыларының өзара қарым-қатынасында зияткерлік және қағазсыз технологияларға көшу үшін белсенді түрде қолданыла бастады. Сонымен бірге киберқауіпсіздік пен коммерциялық мәліметтерді қорғаудың жоғары деңгейін қамтамасыз ету маңызды.

Тәуекелдерді азайту таратылған тізілім технологиясын пайдалануды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл өз кезегінде жосықсыз қатысушылар тарапынан алдау ықтималдығын барынша азайтуға, сондай-ақ үшінші тараптың қызметін зияткерлік жүйеге беру арқылы мәмілелерге оның қатысуын қажет етпеуге мүмкіндік береді.

Блокчейн жүйесін пайдаланушылардың желілік түйіндеріндегі мәліметтерді сақтау жүйесі блокчейн жүйесін әртүрлі ақпараттық қауіптерге оңай берілмейтіндей етеді. Таратылған тізбекті қолданып жүргізілген мәміленің мысалы сурет 34-те көрсетілген.



Жеткізу тізбегін басқарудың дәстүрлі схемасы Блокчейн қолдану негізінде жеткізу тізбегін басқару

Сурет 34 – Блокчейн негізіндегі жеткізу тізбегіндегі басқару сұлбасы [119]

Көлік-логистикалық қызметті есепке алудың цифрлық жүйесінде әрбір жасалған транзакция мен мәміле, жасалған күні, уақыты, құны және операцияларға қатысушылар туралы мәліметтерді қамтитын бірегей шифрдың көмегімен автоматты түрде тіркеледі. Толық ақпараттың болуы бірнеше мәселелерді бірден шешуге мүмкіндік береді, атап айтқанда, жеткізу тізбегіндегі жемқорлық деңгейін төмендетуге мүмкіндік береді. Мәміленің барлық қатысушыларына логистикалық үдерістердегі кез-келген өзгерістер мен жаңартулар туралы ақпарат бірден келеді, жоспарланған көрсеткіштерден кез-келген ауытқулар мен дәлсіздіктерді қадағалауға болады.

Осыдан келіп жеткізу тізбегінің қызметінің сенімділігі мен тұрақтылығы артып, тауарларды жеткізу уақыты қысқарады. Барлық мүдделі тараптар үшін қол жетімді жүк туралы ақпараттың өзектілігі мен шынайылығы көлік-логистикалық жүйелерінің жұмысындағы ықтимал мәселелерді алдын-ала шешуге және айтарлықтай экономикалық нәтиже алуға мүмкіндік береді. Блокчейн технологиясына негізделген сандық жеткізу тізбегі логистикалық операторларға материалдық және қаржылық ресурстарды қайта бағыттауға және персоналдың жұмысын оңтайландыруға мүмкіндік береді, яғни тауарларды өндіру, оларды тасымалдау және түпкілікті тұтынушыға жеткізуге дейінгі жалпы логистикалық шығындардың деңгейін төмендетеді.

Блокчейн технологиясының арқасында логистикадағы негізгі бизнес-үдерістерді автоматтандыру және алгоритмдеудің, сонымен қатар логистикалық ағындар мен көлік маршруттарын оңтайландыруда болжамды аналитиканы жетілдіру үшін кең перспективалар ашылуда. Оның бәрі көлік-логистикалық компаниялардың активтерін пайдалану тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстанда қазіргі уақытта блокчейн технологиясы әзірлемелер деңгейінде ғана жүзеге асырылуда. Оны енгізу мен бағдарламалау «Цифрлы Қазақстан» бағдарламасы аясында іске асырылады. Жүйенің сапалы дамуы үшін бірқатар кедергілер бар, атап айтқанда, ұйымдастырушылық сұрақтары, заңды түрде еліміздің аумағында жүйені басқару және әлеуметтік қоғаммен байланысты мәселелер.

Осыған байланысты:

- біріншіден, КЛЖ-нің инновациялық даму стратегиясын дер кезінде әзірлеу және соның негізінде инновациялық әлеуетті басқарудың өзекті мақсаттары мен міндеттерін тұжырымдау қажет;

- екіншіден, КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалауды жүйелі түрде жүргізуқажет;

- үшіншіден, КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті деңгейінің талап етілетін деңгейге сәйкестігін анықтау керек.

Осылайша, КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың ұйымдастырушылық-экономикалық механизмін жүзеге асыру – КЛЖ-нің өз нарығындағы қатаң бәсекелестік жағдайларына барынша толық бейімделуге, қолданыстағы технологияларды дамытуға және жаңа технологияларды әзірлеуге, қолда бар инновациялық әлеуетті барынша толық пайдалану және оны жоғарлату есебінен күрделі инновациялық өнімдер шығаруды жүзеге асыруға, сондай-ақ оны ұлғайтуға мүмкіндік береді, нәтижесінде интеграцияланған құрылымның бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

**3.2 Аймақтық көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін бағалау әдістемесі**

Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетінің мазмұны, басқару механизмдері мен әдістері диссертациялық жұмыстың бірінші бөлімінде қарастырылды. Инновациялық әлеуетті бағалаудың заманауи әдістерін саралап, талдау негізінде біз КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау әдістемесін жасауда олардың өздеріне тән ерекшеліктерін ескердік. Атап айтқанда, инновациялық мүмкіндіктер мен инновациялық қызметтің қазіргі деңгейін ескеру қажеттігі туралы тұжырымға келдік.

Осыған сәйкес көлік -логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін бағалауға келесі қағидаларды қабылдадық:

1. Көлік логистикалық жүйесінің әр тараптылығы мен ұйымдық-құқықтық нысандар саны.

2. Қолданылатын мәліметтердің қолжетімділігі, сенімділігі және шынайылылығы, сонымен қоса, бағалау тұлғасына қарамастан көрсеткіштерді анықтау барысында тек нақты ақпараттарды қолдану.

3. Барлық қолданылатын көрсеткіштердің тікелей сандық немесе өлшемдік мәндерінің болуы шарт.

4. Есептеу барысында алынған көрсеткіштердің мәндерінің нақты мазмұндық түсініктемесі болуы шарт, себебі бұл мәндер қабылдап алынған стандарттық немесе эталондық мәнмен міндетті түрде салыстырылады.

5. Инновациялық әлеуеттің иерархиялық құрылымын ескеретін интегралды бағалау индикаторын анықтау және осы индикатор бойынша бағалау шкаласын жасап әзірлеу қажет.

6. Инновациялық әлеуетті бағалағанда ұсынылған интегралды бағалау индикаторының мазмұндық түсініктемесі болуы шарт.

Сонымен қатар, көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетінің функционалды тәуелділігін ескеру қажеттігі туындайды. Функционалдық тәуелділіктің ара-жігін ажырату мақсатында келесі топқа бөліп қарастыруды ұсынамыз:

- көлік-логистикалық жүйесінің барлық құрамдас бөлімдерінің инновациялық әлеуетін дамыту факторларын бағалау критерийлерін анықтау.

- көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық дамуының тиімділігін бағалау мақсатында құрамдас бөлімдердің инновацияға сезімталдығы бойынша бөлу қажеттілігі.

Жоғарыда айтылған ақпараттарды ескере отырып, көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетін бағалау көрсеткіштерін ресурстық тұрғыдан қарастырып бағалауды ұсынамыз. КЛЖ инновациялық әлеуетінің негізгі ресурстарына жататындар: кадрлық әлеует, техникалық және технологиялық әлеует, ғылыми әлеует және қаржылық әлеует деп төрт топқа бөліп қарастырамыз.

Диссертациялық жұмыстың екінші бөліміндегі зерттеулер нәтижелеріне сүйене отырып, аталған әлеуеттердің маңыздылық факторлары айқындалды. Осы алынған мәліметтерді негізге ала отырып, КЛЖ инновациялық әлеуетін интегралдық көрсеткіш мәнімен бағалауды ұсынамыз.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау әдістемесі кесте 3-те көрсетілген. Интегралдық көрсеткіш арқылы КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудың көрсеткіштерінің мазмұндық мәнін ашатын бағалау шкаласын ұсынамыз. Интегралдық көрсеткішті құрудың ең қолайлы әдістерінің бірі Харрингтонның жалпыланған қалау функциясы болып табылады. Бұл функцияның құрылысы әртүрлі физикалық сипаттағы және өлшемдегі жеке көрсеткіштердің табиғи мәндерін қалаулардың (тілектердің) өлшеусіз шкаласына айналдыруға негізделген.

Харрингтонның қалау шкаласы әмбебап психофизикалық вербалды-сандық шкала болып табылады, ол негізінен, бағалаулар субъективті болған жағдайда, атап айтқанда, сараптамалық бағалау кезінде қолданылады және сарапшының қалаулары (тілектері) жүйесін формальдауға мүмкіндік береді.

Біздің зерттеуімізде бағалау шкаласының негізгі көрсеткіштер қатарына инновацияны қолдануға сезімталдығы және инновациялық әлеуетті дамытудың тиімділік деңгейі жатады. Осы көрсеткіштердің инновациялық әлеуеттің интегралдық көрсеткішінің мәніне сәйкестігі кесте17-де көрсетілген

Бұл ретте мәндердің әрбір интервалының төменгі шекарасы тиісті интервалға қосылады. Көбінесе олар «төмен», «орташа» (қанағаттанарлық) «жоғары» (жақсы) лингвистикалық категорияларға сәйкес келетін Харрингтон шкаласының үш градациясымен шектеледі.Бұл жағдайда «төмен», «орташа» және «жоғары» деңгейлерге сәйкес келетін аймақтар сәйкесінше (0,8 - 1,0), (0,2 -0,39 және 0,6-0,79) және (0,4 -0,59) интервалдармен сипатталады.

Кесте 17 – Интегралды көрсеткіштің бағалау көрсеткішімен сәйкестік шкаласы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| КЛЖ инновациялық әлеуетінің дамуының интегралды көрсеткіші | Инновациялық әлеуетті бағалау деңгейі | Инновациялық әлеуеттің сезімталдығының сипаттамасы |
| 0,8-1,0 | төмен | сезімталдық төмен |
| 0,6-0,79 | орташа | сезімтал |
| 0,4-0,59 | жоғары | сезімталдық жоғары |
| 0,2-0.39 | орташа | сезімталдық төмен |
| 0-0,19 | тиімсіз | бағаланбайды |
| Ескерту: Әдебиет негізінде автормен құрастырылған [120] | | |

Интегралды көрсеткіштің инновациялық әлеуетін бағалайтын деңгейлердің мағыналық сипаттамасы келесі кесте 18-де көрсетілген.

Кесте 18 – КЛЖ инновациялық бағалаудың интегралдық көрсеткішінің әлеуетін деңгейлік бағалау шкаласының түсініктемесі

|  |  |
| --- | --- |
| Градациялардың мағыналық сипаттамасы | Сандық мән |
| 1 | 2 |
| Инновациялық әлеуеттің төмен деңгейі іскери құндылықтың кеңеюіне ықпал ететін инновациялық қызметке мән бермейтін, бірақ қысқа мерзімді мақсаттар мен міндеттерге қол жеткізуге бағытталған эномикалық тұлғаларға тән, яғни ағымдағы кезеңде пайда табу. Кәсіпорынның бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған ұзақ мерзімді мақсаттардың маңызды бөлігі болатын инновациялық компоненті дамыту үшін іргелі шаралар кажет. | 0.0-0,19 |
| Инновациялық әлеуеттің тоқтап қалуы, яғни өндірістік қызметтегі, кадрлардағы, қаржылық дағдарыстағы және т.б. мәселелерге байланысты инновациялық үдерістің сәтті өтуі үшін жағдай жасай алмайтын инновациялық әлеует жүйесі элементтерінің осындай күйі, бұл кеңейтілген өндіріс кағидаларының бұзылуына әкеп соқтырады.  Осы типтегі инновациялык әлеует, бір жағынан, қазіргі кезде кәсіпорынның бәсекелік артықшылыктарын қамтамасыз ете алмайды, бірақ екінші жағынан, кәсіпорын иелерінің саясаты өзгерген кезде оны ұйымның маңызды элементі ретінде қарастыруга болады, дағдарысқа қарсы стратегия, оның практикалық іске асырылуы ұйымның нарықтағы бәсекелестік жағдайын нығайтуға көмектеседі. | 0,2-0,39 |
| 18-ші кестенің жалгасы | |
| 1 | 2 |
| Тұрақты инновациялық әлеует - бұл жүйенің осындай сапалы күйі, мұнда инновациялық әлеуеттің құрылымдық элементтерінің өзара әрекеттесуінің синергетикалық әсері инновациялық даму деңгейінің тұрақтылығын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді, оның денгейін жоғарылатуға мүмкіндік береді, өнімдердің (жұмыстардың, қызметтердің) инновациялық қабілеті және тұрақсыздандыратын макро факторлардың әсеріне қарамастан іскерлік құндылығын арттыруға ықпал етеді және микроорта. | 0,4-0.59 |
| Белсенді өсудің инновациялық әлеуеті, мұнда инновациялық әлеует жүйесінің әр құрылымдық элементінің сапалық өзгеруіне байланысты бәсекелік артықшылыктардың жылдам өсуі мүмкін. Осы типтегі инновациялық әлеует оның даму денгейін бағалау көрсеткіштерінің оң динамикасымен және «көшбасшыға еру» және «бизнестің өсуі» стратегиясын іске асырумен сипатталады. | 0.6-0.79 |
| Жоғары инновациялық әлеует. Инновациялық әлеуеттің бұл түрі нарықтағы жетекші ойыншылар болып табылатын, «бәсекеде көшбасшылық» стратегиясын іске асыратын кәсіпорындарға тән, бұл инновациядан тиімділікті арттыруға, aтап айтқанда, даму сәтінен бастап инновацияларды практикалық іске асыруға дейінгі кезеңді қысқартуға ыкпал етеді. | 0.8-1 |
| Ескерту: Әдебиет негізінде құрастырылған [84,б.104] |  |

Енді біз ұсынылып отырған әдістің ерекшелігіне тоқтала кетейік. Ұсынылған әдіс өзінің қолданыс бағытындағы қарапайымдылығы мен функционалдығын көрсетеді. Атап айтқанда, КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалау кезінде оның әрбір құрамдас бөлігін қажет болған жағдайға кеңейтуге болады. Яғни, топ ішінде қосымша көрсеткіштерді қосуға және қаржылық, кадрлық, ғылыми, техникалық-технологиялық әлеуеттердің интегралдық көрсеткіштерін толықтыру мүмкіндігі қарастырылған.

Ұсынылып отырған әдістің ең басты назар аударатын тұсы: бұл таңдалатын зерттеу нысаны барысында мәліметтер тапшылығы болуы мүмкін. Осы себепті КЛЖ құрамдас бөліктерін дұрыс топтастыра білу қажет. Әсіресе, жүйе ішіндегі олардың қызметтік байланыстарын жеткізу тізбегі аясында мұқият қараған абзал. Жалпы КЛЖ зерттеу барысында мәлімет жинастыру аса айтарлықтай қиындық тудырмайды. Себебі кадрлық, қаржылық, техникалық және технологиялық қызмет көрсеткішіндегі ұйымның есептерінде толық көрсетіледі. Тек ғылыми қызмет көрсеткіші болмауы мүмкін. Сонымен бізге қосымша ақпарат қажет болған жағдайда арнайы зерттеу жасауға болады.

Жоғарыдағы ақпараттарды жинақтай келгенде, әзірленіп ұсынылып отырған авторлық әдістемедегі зерттеу-есептеу жұмыстарының алгоритмі келесі суретте берілген (сурет 35)

КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудың мақсатын айқындау

КЛЖ құрамдас бөліктерінің қызметтері мен өзара байланысын айқындап талдау

КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудағы көрсеткіштерді айқындау және мәліметтерді жинау

КЛЖ инновациялық әлеуетін интегралды көрсеткіш негізінде бағалау нәтижесі

теріс оң

КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалау мақсатына өзгерістер енгізу

КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалау нәтижесі бойынша ұсыныстар әзірлеу

КЛЖ инновациялық дамуындағы инновациялық әлеуетті дамыту стратегиясын әзірлеу

КЛЖ инновациялық әлеуетін жоғарлату шараларының қорытынды нәтижесін талдау

оң теріс

КЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қабылдап жүзеге асыру

Сурет 35 – КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалау бойынша зерттеу-есептеу жұмыстарының алгоритмі

Ескерту: автормен құрастырылған.

Алгоритмде көрсетілгендей, КЛЖ қызметінде қолданылатын инновация түрлері мен қызмет түрлерін саралау қажет. Ең басты назар аударатын шара бұл инновациялық әлеуметті басқару дегеніміз жасырын инновациялық әлеуетті анықтау болып табылады. Себебі жасырын инновациялық әлеует анықталған кезде жалпы КЛЖ қызметінің тиімділігі артатыны сөзсіз. Сонымен қоса КЛЖ инновациялық дамудағы жасырын инновациялық әлеует басқару үрдісінің нәтижелі дамуына оң нәтижесін береді.

Қорыта айтқанда, ұсынылып отырған әдістеме кез-келген КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалауға толық мүмкіндік береді. Сонымен бірге бұл әдіс аймақтық КЛЖ қызметінің немесе оның ішкі жүйесінің инновациялық әлеуетін бағалауға мүмкіндік береді.

Енді осы диссертациялық жұмыс аясында жүргізілген зерттеулер негізінде «КТЖ -Жүк тасымалы» ЖШС- «ЖТ Семей бөлімшесі» мен «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы мекемелерінің КЛЖ қызметтерін зерттеу негізінде инновациялық әлеуеттері анықталды. Ұсынылған әдістеме осы ұйымдардың қызметін бағалауда қолданылды.

Кесте 19 – КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалау нәтижелері

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Көрсеткіштер | «КТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС- «ЖТ Семей бөлімшесі» филиалы | | | «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы | | |
| 2019ж | 2020ж | 2021ж | 2019ж | 2020ж | 2021ж |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | КЛЖ құрамдас бөліміндегі жалпы жұмыс істейтін мамандар саны, Nж, адам | 2264 | 3462 | 3232 | 15 | 13 | 11 |
| 2 | Инновациялық қызметке тартылған мамандар саны, Nин, адам | 757 | 1093 | 1067 | 5 | 5 | 3 |
| 3 | **Кадрлық әлеует, Кәл**  Кәл = Nин / Nж | 0,33 | 0,31 | 0,33 | 0,33 | 0,38 | 0,27 |
| 4 | КЛЖ құрамдас бөліміндегі барлық технологиялар мен техникалар саны, мың теңге. НҚж | 28497771 | 52762912 | 65234982 | 490710 | 492800 | 494718 |

19-шы кестенің жалғасы

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 5 | КЛЖ құрамдас бөліміндегі инновациялық қызметті және өндірістік үдерісті орындауға тартылған жаңа техникалар мен технологиялар, мың теңге, НҚин | 100375 | 545657 | 1982658 | 4907,1 | 9856 | 9894,4 |
| 6 | Технологиялық әлеует, Тәл  Тәл = НҚин/НҚж | 0,0035 | 0,01 | 0,03 | 0,01 | 0,02 | 0,02 |
| 7 | Материалды емес активтердің жалпы көлемі, мың тнг., МАж | 2724 | 2819 | 1004 | - | - | - |
| 8 | Материалды емес активтердің патент, өнертапқыштық, бағдарлама (қорғалған және қорғалмаған) және т.с.с. түрлері, мың теңге, МАин | 2724 | 2819 | 1004 | - | - | - |
| 9 | Ғылыми әлеует, Ғәл  Ғәл = МАин/ МАж | 1 | 1 | 1 | - | - | - |
| 10 | КЛЖ құрамдас бөліміндегі кезең ішінде қалыптасқан қаржы ресурстарының жалпы көлемі, ҚРж, мың теңге | 23887522 | 35263667 | 33140409 | 43215 | 57803 | 74225 |
| 11 | КЛЖ-нің ҒЗТКЖ және инновацияларға жұмсалған қаржылардың көлемі, ҚРин, мың теңге | 47775,0 | 10579,1 | 13257,6 | 864,3 | 1156,06 | 2226,75 |
| 12 | Қаржылық әлеует, Қәл  Қәл = ҚРин/ҚРж | 0,0002 | 0,0003 | 0,0004 | 0,02 | 0,02 | 0,03 |
| 13 | КЛЖ-нің инновациялық әлеуетінің интегралдық көрсеткіші,  + | 0,33 | 0,33 | 0,34 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Ескерту: автормен құрастырылған | | | | | | | |

Кесте 19 мәліметтерінен көріп отырғанымыздай, 2021 жылы «КТЖ -Жүк тасымалы» ЖШС - «ЖТ Семей бөлімшесі» кәсіпорыны бойынша инновациялық әлеуетінің интегралдық көрсеткішінің коэффциенті 0,33, ал «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы бойынша инновациялық әлеуетінің интегралдық көрсеткішінің коэффциенті 0,1 құрады. Бұл көрсеткіштер соңғы үш жылда аса өзгермеген.

Кесте 17-де көрсетілген интегралдық көрсеткіш арқылы КЛЖ инновациялық әлеуетін бағалаудың көрсеткіштерінің мазмұндық мәнін ашатын бағалау шкаласына сәйкес «КТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС - «ЖТ Семей бөлімшесі» кәсіпорыны бойынша инновациялық әлеуетті бағалау деңгейі орташа, ал инновациялық әлеуеттің сезімталдығы төмен екендігін көреміз. Ал «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы кәсіпорыны бойынша инновациялық әлеуетті бағалау деңгейі төмен, ал инновациялық әлеуеттің сезімталдығын бағалау мүмкін еместігін байқаймыз.

Кесте 18-де көрсетілгендей КЛЖ инновациялық бағалаудың интегралдық көрсеткішінің әлеуетін деңгейлік бағалау шкаласының түсініктемесіне сәйкес, «КТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС - «ЖТ Семей бөлімшесі» кәсіпорында инновациялық әлеуеттің тоқтап қалуы байқалады, яғни өндірістік қызметтегі, кадрлардағы, қаржылық дағдарыстағы және т.б. мәселелерге байланысты инновациялық үдерістің сәтті өтуі үшін жағдай жасай алмайтын инновациялық әлеует жүйесі элементтерінің әрекетсіз күйі кеңейтілген өндіріс қағидаларының бұзылуына әкеп соқтырады. Осы типтегі инновациялык әлеует, бір жағынан, қазіргі кезде кәсіпорынның бәсекелік артықшылыктарын қамтамасыз ете алмайды, бірақ екінші жағынан, кәсіпорын иелерінің саясаты өзгерген кезде оны ұйымның маңызды элементі ретінде қарастыруға болады, дағдарысқа қарсы стратегия, оның тәжірибелік іске асырылуы ұйымның нарықтағы бәсекелестік жағдайын нығайтуға көмектеседі.

Ал «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталығы кәсіпорында инновациялық әлеуеттің төмен деңгейі іскери құндылықтың кеңеюіне ықпал ететін инновациялық қызметке мән бермейтін, бірақ қысқа мерзімді мақсаттар мен міндеттерге қол жеткізуге бағытталған экономикалық тұлғаларға тән, яғни ағымдағы кезеңде пайда табуға бағытталған. Кәсіпорынның бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған ұзақ мерзімді мақсаттардың маңызды бөлігі болатын инновациялық компоненті дамыту үшін іргелі шаралар кажет.

Талдау нәтижесінде келесі қортындылар жасалды:

1. Кәсіпорындардың құрылымында инновациялық дамуға жауапты бөлімшелер немесе қызметкерлер жоқ, сондықтан кәсіпорындарда инновациялық әлеуеттің дамуы талданбайды және бақыланбайды.

2. Қызметтің басым бағыттары негізінен жұмысшылардың қажетті деңгейін, технологиялық жабдықтардың қажетті деңгейін және қызметті қаржылық қолдауға бағытталған.

3. Инновациялық әлеуеттің негізгі құраушылары кәсіпорындардың инновациялық белсенділігінің қарқынын арттыру үшін керекті деңгейде дамымай отыр.

4. «Severnyi» ЖШС «Северный» сауда-логистикалық орталық кәсіпорында зияткерлік қызметті басқару жүйесі жоқ. Кәсіпорында зияткерлік қызмет (патент, өнертапқыштық, бағдарлама) іс жүзінде жүзеге асырылмайды.

5. Кәсіпорындар инновациялық өнімдерге нарықтық зерттеулер жүргізбейді, сондай-ақ осындай өнімдерді нарыққа жылжыту стратегияларын әзірлемейді.

6. Жалпы, кәсіпорынның инновациялық әлеуетін басқарудың және оның элементтерінің кейбіреулері жақсы дамығанымен, басқарудың интегралды тиімді механизмі жоқ.

**3.3 Цифрлық технологияларды пайдалану негізінде Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің әлеуетін дамыту стратегиясы**

Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерін (АКЛЖ) басқару аймақтың тауарлық және өндірістік қорлар құрылымында тапшылықтың болмауын қамтамасыз етуге бағытталған. Жүйенің қызметінің негізгі мақсаты жабдықтаушылардың, делдалдардың және түпкілікті тұтынушылардың өзара іс-әрекетін ұйымдастыру, сонымен қатар сауда желілерінде тауарлардың болуын қамтамасыз ету, жеткізу мерзімдері мен өнім сапасының сақталуын сақтай отырып, шикізат пен материалдарды жеткізу болып табылады. Екінші жағынан, АКЛЖ енгізу өтпейтін және ескірген тауарлардың өсуіне жол бермейді, өйткені жабдықтау жүйесі бірыңғай жеткізу алгоритміне бағынатын болғандықтан, тауарлық-материалдық құндылықтардың айналымы артады.

Сондықтан АКЛЖ қалыптастыру мен дамытудың түйінді мақсаттарының бірі жалпы логистикалық шығындарды ең аз мөлшерде жұмсай отырып, тұтынушыларға тауарларды жеткізу үдерісінде тұтынушыларға бағдарлану және логистикалық қызмет көрсету деңгейін арттыру болуы керек.

Шығыс Қазақстан облысының АКЛЖ қалыптастыру қағидаларының стратегиясын әзірлеу шеңберінде, басқалармен қатар, логистикалық жүйеге қатысушы барлық тұлғалардың құқықтарын, міндеттері мен өкілеттіктерін реттейтін талаптар мен ережелерді және олардың ұйымдастырушылық-экономикалық өзара іс-әрекеттерінің механизмін бекіту қажет. Бұл жағдайда тиімділіктің барынша жалпы көрсеткіштеріне АКЛЖ элементтері арасындағы өзара әрекеттесуінің жеделдігі және логистикалық шығындардың төмендеуі болуы керек.

Сонымен қатар АКЛЖ қалыптастырудың ұйымдастырушылық-экономикалық қағидаларын әзірлеу келесі негізгі мақсаттарды пайдалана отырып жүзеге асырылуы керек:

- АКЛЖ барлық элементтерінің, соның ішінде жабдықтаушылардың, делдалдардың және түпкілікті тұтынушылардың құқықтарын, міндеттері мен өкілеттіктерін нақты бөлу қажет;

- барлық мүмкін болатын күтпеген және форс-мажорлық жағдайларды олардың туындау ықтималдылығын, материалдық және қаржылық шығындардың рұқсат етілген мөлшерлерін есептей отырып, сондай-ақ осы тәуекелді жағдайлардың туындау салдарын жою жөніндегі ережелерді ескере отырып зерделеу қажет.

ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін арттыру стратегиясын қалыптастыру кезінде қосымша тұлғалардың қызметін ескеру қажет, олар: негізінен логистикалық делдал болып табылатын көлік-логистикалық компаниялар, экспедиторлар, тасымалдаушылар, агенттер және басқа да қатысушылар, яғни басқаша айтсақ, аймақтың тауарды өткізу жүйесінің көп деңгейлі иерархиялық құрылымын құрайтын провайдерлер немесе операторлар. Бұл тасымалдау үдерісіне қатысушылар арасында ақпараттармен алмасуды жеделдетуді талап етеді. Сурет 36 - да ШҚО АКЛЖ барлық қосымша тұлғаларының өзара іс-әрекетінің ірілендірілген схемасы көрсетілген.

ШҚО АКЛЖ

Делдалдар,агенттер

КЛЖ

Жүк иелері

Тасымалдаушылар

Сурет 36 – ШҚО АКЛЖ қосымша тұлғаларының өзара іс-әрекетінің сызбасы

Ескерту: автормен құрастырылған

Шығыс Қазақстан облысы АКЛЖ басқару механизмінің ұйымдастырушылық-экономикалық және коммерциялық-құқықтық мәні тауарларды жеткізумен, тасымалдаудың белгіленген мерзімдері бойынша көлік-логистикалық қызмет көрсету ережелері мен талаптарын сақтаумен байланысты қосымша тұлғалардың қызметін ынталандырудан тұратын болады.

Айта кету керек, тәжірибе жүзінде АКЛЖ қосымша тұлғаларының ұйымдастырушылық-экономикалық өзара іс-әрекетінің тиімділігін арттыру мақсатында делдалдардың тауарды жеткізу үдерісінің толық қызметін атқаратынын атап өткен жөн. Мысалы, экспедиторлар, тасымалдаушылар, агенттер және көлік-логистикалық операторлар көбінесе жеткізу-тасымалдау үдерісінде толық делдалдық қызметтерді орындайды.

Бұл ұйымдастырушылық, экономикалық және коммерциялық құраушылармен бірге жүреді, сондықтан АКЛЖ ішіндегі жеткізу үдерісі келесі негізгі кезеңдерден тұрады:

1) Көлік-логистикалық компанияның әлеуетті жүк иелеріне қызмет көрсетуді жүзеге асыруы немесе жүк иелерінің өз қажеттілігіне қарай жұмыс істеп тұрған операторларды белсенді түрде іздеуі;

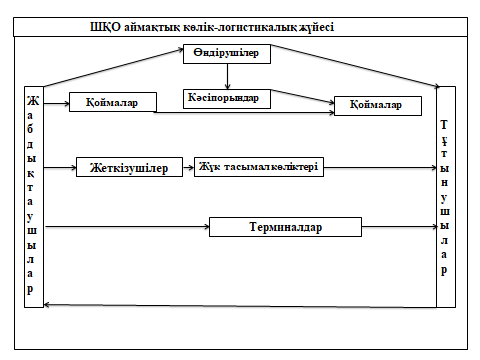
2) Тасымалдаушы негізгі оператор мен жүк иесі арасында тасымалдау, көлік-логистикалық қызмет көрсету келісімшартының талаптарын келісу және шарт жасау;

3) Жүкті тасымалдауға дайын күйге келтірумен байланысты көлік-логистикалық қызмет көрсетуді жүзеге асыру (қаптаманы, поддон, контейнерлерді және т. б. беру);

4) Егер жүкті жөнелтетін аймақта немесе жүкті апаратын жерде жүк иелерімен өзара іс-әрекетті жүзеге асыратын тасымалдаушының өкілі болмаса, тасымалдаушы мен аймақтық көлік агенті арасында көліктік агенттік келісімшартын шартын жасау;

5) Жүктерді жеткізу бойынша компанияны іздеу, оның ішінде аймақтық көлік агенттерінің қызметтеріне жүгіну арқылы, АКЛЖ тікелей қатысушыларымен қосалқы мердігерлік шарттарды таңдау және шарт жасау.

Осы диссертациялық жұмыста біз ШҚО АКЛЖ тасымалдау үдерісіне қатысушылардың өзара іс-әрекетін қалыптастыру үлгісін ұсынамыз ( сурет 37). Ұсынылған үлгі тауарлардың арнайы талаптарын (сақтау, жеткізу жылдамдығы және т.б.) ескереді.



Сурет 37 – ШҚО АКЛЖ тасымалдау үдерісіне қатысушылардың өзара іс-әрекетін қалыптастыру үлгісі

Ескерту: автормен құрастырылған

Шығыс Қазақстан облысының АКЛЖ тасымалдау үдерісіне қатысушылардың өзара іс-әрекетін қалыптастыру үлгісі, қызметі тауарларды ең аз шығын жұмсап жеткізу бойынша шараларды әзірлеуді және іске асыруды қамтитын, тасымалдау үдерісінің операторларының қызметіне негізделген [86].

Ұсынылған үлгі контекстінде (36-сурет) нақтылағымыз келетіні: АКЛЖ аясында тасымалдау үдерісіне қажетті қатысушыларды қалыптастырудың түпкілікті мақсаты жеткізу тізбегіндегі жүктерді тасымалдаудың жалпы логистикалық шығындарын оңтайландыру болып табылады.

Сонымен қатар тауарларды жеткізудің әрбір кезеңіне келісім-шарт бойынша міндеттемелеріне сәйкес көлік-логистикалық операторының жүзеге асыратын қызметтерінің жиынтығы сәйкес келеді [121]:

- тауарды дайындау және тасымалдауға жарамды күйге келтіру бойынша операциялар;

- көлік құрал-жабдықтарымен, контейнерлермен, паллеттермен, орау материалдарымен қамтамасыз ету, таңбалау;

- жөнелтілімдерді жинақтау, іріктеу және сұрыптау;

- тиеу, түсіру және қайта тиеу кезінде жүктердің сақталуын бақылау;

- аралық пункттерде тауарларды қоймалау-сақтау қызметтерін орындау;

- материал ағындарының бағытын анықтау;

- жеткізу үшін тарифтеу, есеп айырысу және төлеу;

- материал ағынының қозғалысының барысын мониторнигілеу және бақылау;

- ақпараттық-құқықтық қамтамасыз ету, кеңес беру, құжаттаманы ресімдеу.

ШҚО АКЛЖ тауар қозғалысын басқарудың ұйымдастырушылық-экономикалық жағдайлары тұрғысынан мынадай түйінді құзыреттерді бөліп көрсету қажет:

- АКЛЖ тасымалдау үдерісіне қатысушылардың барлығының қызметін келістіру және үйлестіру;

- көлік-логистикалық қызмет көрсету операциялары мен үдерістерін жүзеге асырудағы ұтымдылық;

-АКЛЖ-гі материалдық, ақпараттық ағындардың және басқа да ағын түрлерінің көрсеткіштерін дәл есептеу және оңтайландыру.

Жоғарыда айтылған ережелерді ескере отырып, ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастыру кезінде қоғамның заманауи талаптарын ескеру қажет, осындай талаптардың бірі көлік және тасымалдау үдерістері мен технологияларын цифрландыру болып табылады.

АКЛЖ логистикадағы маңызды қызметтік бағыттардың бірі болып табылғандықтан, оның шеңберінде логистикалық операторлар тасымалдау кезінде тауарларды сүйемелдеу жөніндегі делдалдың қызметін ғана атқарып қоймайды, сонымен қатар,дайындық, негізгі және соңғы логистикалық операцияларды, оның ішінде ақпараттық және құжаттық сүйемелдеуді, көлік құралдары мен жабдықтарды ұсынуды қамтитын көпфункционалды қызметтерді атқарады.

Бұл келісімшартта көрсетілген жеткізу мерзімдерін және тауардың қауіпсіздігі шарттарын сақтай отырып, онымен бірмезгілде, логистикалық шығындардың оңтайлылығын қамтамасыз ету шарттары тұрғысынан да логистика талаптарын сақтауға мүмкіндік береді. АКЛЖ-нің материалдық және ақпараттық ағындарын басқаруға, үйлестіруге және қадағалауға қатысты мұндай көзқарасты цифрлық технологияны қолдану арқылы оңай жүзеге асыруға болады.

Оны біз платформалық тұжырымдама тұрғысында жасауды ұсынамыз (сурет 38).

Логистикалық қызмет делдалдары

Жүк жіберушілер (жүк алушылар)

- логистикалық қызмет бағасы

- логистикалық қызметтен түскен пайда

- бәсекелестік орта деңгейі

- құқықтық орта

- жіберілетін жүк көлігінің үлкен және кіші мәндері

- жүк көліктеріне арналған арнайы тиеу-түсіру алаңы

- жүктерге қойылатын талаптар

**ШҚО АКЛЖ цифрлық ақпараттық платформасы**

Жүк тасымалы көлік түрлері

Терминалдар

- габариттері мен салмағы жағынан қойылатын шектеулер

- жүкті тиеп-түсіру жұмысын орындауда көліктердің күту уақыты

- жүктерді жөнелту жиілігі

- жүктерді жөнелту легінің үлкен және кіші өлшемдері

- жүктерді топтау,топтарға бөлу

- жүкті сақтау және өңдеу бағасы

- жүкті өңдеу уақыты

- қосымша қызмет көрсету мүмкіндігі

Сурет 38 – ШҚО АКЛЖ цифрлық ақпараттық платформасының тұжырымдамасының сызбасы

Ескерту: автормен құрастырылған

Логистикалық жүйені цифрландырудың берілген платформалық тұжырымдамасының ерекшелігі цифрлық логистикалық жүйелердегі материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындарды бақылаудың теңдестірілген жүйесін қолдануға негізделген, бұл материалдық ағынның көрсеткіштерін стандарттауды қамтамасыз етеді және АКЛЖ-нің барлық қатысушыларының өзара әрекеттесуіндегі үйлестіру жұмыстарына оң әсер етеді. Цифрлық ақпараттық платформаның нысандық құрылымы көлік-логистикалық үдерістердің полигонының конфигурациясына қарай анықталады. Бұл конфигурацияда тауарлық-материалдық құндылықтардың өндірісі мен оларды тұтыну аумақтары бір-бірінен кеңістік тұрғысынан алшақ болады, және логистикалық жүйенің элементтік құрамының болуын анықтайды. АКЛЖ құрамына кіретін элементтердің санына байланысты қатысушылардың шаруашылық мамандануы ажыратылады және оларға көлік-логистикалық қызмет көрсету ерекшелігі айқындалады, атап айтқанда, мұндай ішкі жүйелерге аймақтың кәсіпорындары, өнеркәсібі, құрылысы, саудасы, ауыл шаруашылығы және т. б. кіруі мүмкін. Цифрлық логистикалық жүйенің элементтері көптеген қызмет көрсетілетін өндіріс, көлік және қойма жүйелеріне тиесілі болуы мүмкін Сонымен қатар олар қызмет көрсетілетін жүйелер үшін өзіндік, сыртқы, жүктерді жеткізудің интеграцияланған логистикалық жүйесін құрады.

Бұл жүйе оны құрайтын құрылымдық бірліктердің корпоративтік, ведомстволық немесе аймақтық бағыныштылығының иерархиялық деңгейіне байланысты әртүрлі ішкі жүйелер мен көптеген элементтерді қамтуы мүмкін.

Сонымен қатар, оның ұйымдастырушылық құрамдас бөлігі мен өлшемдері қызмет ету мақсатына байланысты әртүрлі болуы мүмкін. Бұл қағида белгілі: Supply Chain Management (SCM, Supply Chain Management) үлгісіне енгізілген және онда күрделі ештеңе жоқ, тек оның мәнін түсініп, толық ауқымды енгізуді жалғастыру керек. Ал бұл үдерістердің бастамашылары логистикалық операторлар болуы керек. Тағы бір маңызды мәселе жоғарыда біз талқылаған үлгілерге қатысты: бұл әрі қарай автоматтандыру, ақпараттандыру және цифрландыру, заманауи навигациялық және телекоммуникациялық технологияларды пайдалану. Осы орайда, «Цифрлық Қазақстан» бағдарламасында «көлік құралдарын, инфрақұрылымды, пайдаланушыларды және ақпараттық технологияларды жүйелік интеграциялау үшін Интеллектуалды көлік жүйесін дамыту қажет» деп атап өткенін еске сала кеткен жөн. Жоғарыда айтылғандардың негізінде біз Шығыс Қазақстан облысының АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясының үлгісін ұсынамыз (сурет 39).

Аймақтың ірі көлденеңінен интеграцияланған көлік-логистикалық компанияларының қызметін бағалау негізінде ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту мақсатында инновациялық әлеуетті жоғарлатудың стратегиялық бағыттарын әзірлеу керек. Ол стратегиялық бағыттар тауарларды жіберуге дайындау, көлікті беру, тиеп-түсіру операцияларын орындау үдерістерін имитациялық үлгілеуге арналған заманауи цифрлық ақпараттық технологияларды енгізуге негізделеді.

Тұтынушылар сауда мекемелері

Делдалдар көліктер,қойма терминалдары

Өндірушілер кәсіпорындар

**ШҚО АКЛЖ**

Жабдықтау, тасымалдау, бөлу логистикасы технологиялары

Өндірістік логистика технологиялары

Қызмет көрсету саласының маркетингтік логистикалық технологиялары

1-ші бағыт

2-ші бағыт

3-ші бағыт

Үнемді өндіріс құру және тауар түрлерін көбейту, сапасын жоғарлату.

Өндіріс саласында заманауи технологняларды қолдану.

Тауарларды маркілеу, ресурстарды баскаруда автоматтандырылған тасмалдау технологияларын колдану.

Өндірістік жүйенің тиімділігін арттыру. Өндіріс және тасымалдау инфрақұрылымын жетілдіру.

Жүкті тасымалдауда жеткізуде мультиагенттік цифрлық технологняларды қолдану (жүк жеткізуші, тұтынушы) Аймақтық немесе буындық, жүк тасымал көлік-логистика орталықтарын құру. Тиімді баға саясатын қалыптастыру. Логистикалық қызмет саласына мемлекеттік-жекеменшік әріптестікті енгізу.

Жүйе аралық және жүйе ішіндегі қарым-қатынас тиімділігін арттыру мақсатында көлік-логистикалық қызмет технологиясын кең қолдану.

Бәсекелестікке қабілетті көлік түрлерін, қойма және терминалдарды қолдану.

Жүк тасымалын ұйымдастырып, басқаруда цифрлық технологияларды қолдану.

Логистикалық қызметті жүйелеу және стандарттау.

**Инновациялық әлеуетті дамыту стратегиясының негізгі бағыттары**

Сурет 39 – 2030 жылға дейінгі ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясының негізгі бағыттарының графикалық үлгісі

Ескерту: автормен құрастырылған

АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастырудағы түйінді бастамалардың ішінде көлік-логистикалық қызметтердің өзегі болып табылатын интеграцияланған цифрлық платформаларды енгізуді қарастырған жөн. Ол арқылы барлық тұлғалардың АКЛЖ ресурстарына оның ішінде көлік-логистикалық қызметтердің, тарифтік калькуляторлар, іс қағаздарын жүргізу және т.б. жиынтығына қол жеткізе алады.

Сонымен қатар, диссертациялық зерттеуде ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастырудың жүктерді жеткізудің өзен, теміржол және автомобиль көлігінің ынтымақтастығына, біріккен әрекетіне негізделген айқын алғышарттары көрсетілген. Ол үшін келесі талаптар орындалу керек:

- жеткізу мерзімдерін сақтаудың сенімділігі, яғни нақты келу күні мен уақыты белгілі;

- тасымалдау кезінде жүктің жай-күйіне кері әсерлерді болдырмайтын заманауи көліктің түрлерін және тасымалдау технологиясын қолдану есебінен тасымалданатын жүктердің сақталуы мен қауіпсіздігін ұлғайту;

- икемді тарифтік саясатты әзірлеу және тарифтерге төмендету коэффициенттерін қолдану есебінен тасымалданатын жүктердің құнын төмендету.

Осылайша, ШҚО АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамытудың бәсекелестік стратегиялары логистикалық жүйенің жекелеген элементтерінің құзыретіне сүйенеді, мұнда тауар өндірушілер, тауарларды тасымалдау, сақтау және тарату бойынша логистикалық компаниялар сияқты тұлғаларды басқару деңгейлері бойынша жекелеген стратегиялар қалыптастырылады.

Айта кету керек, барлық іс-шаралар, ең алдымен, түпкілікті тұтынушыларға бағытталған, сонымен бірге бәсекелестік стратегияны таңдау және АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастыру аймақтың көлік жүйесін дамытудың іске асырылып жатқан стратегиясымен тығыз байланысты. Сондай-ақ басқарудың барлық деңгейлерінің өзіндік даму стратегиялары бар екенін атап өткен жөн.

Дегенмен логистиканың жалпы курсының стратегияларын жіктеуді талдау негізінде келесі стратегияларды негізгі ретінде бөліп көрсетуге болады:

- өндірістік логистика стратегиялары, үнемді өндіріс;

- инновацияны енгізу негізінде өнімнің сапасын жақсарту және ассортиментін ұлғайту стратегиясы;

- тарату логистикасы, қорлар логистикасы, сақтау және қайта өңдеу логистикасы стратегиялары;

- көлік логистикасының стратегиялары, тауар қозғалысының логистикалық шығындарын азайту стратегиялары;

- ақпараттық логистика стратегиясына негізделген АКЛЖ ақпараттық қамтамасыз ету стратегиясы.

Көрсетілген әрбір стратегия нақты бір қызмет түріне және инновациялық дамудың бәсекелестік стратегиясына сәйкес келеді. Бәсекелестік стратегияны таңдау баға бойынша көшбасшылық және тауар қозғалысының логистикалық шығындарын азайту негізінде жүзеге асырылады. Өнімнің сапасын арттыру және ассортиментін ұлғайту стратегиясы өндіріске инновацияларды және инновациялық технологияларды енгізу негізінде жүзеге асырылуда.

Бұл стратегиялар негізгі стратегиялар болып табылады, өйткені олар көлік жүйелері мен олардың жекелеген элементтерінің бәсекелестік нарықтағы жағдайын жақсартуға бағытталған.

Сонымен қатар, ол логистикалық қызметтер нарығында бәсекелестік ортаны құру арқылы қол жеткізілетін логистикалық шығындарды азайту негізінде баға бойынша көшбасшылықты қамтамасыз етеді.

АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамытудың келесі негізгі стратегиясы тауар ағындары мен өнімдерін тұтынушыларға жеткізу болып табылады. Жүктердің сапасын қамтамасыз ету стратегиясы да маңызды рөл атқарады. Көп жағдайда бұл стратегия мемлекет пен халықаралық немесе ұлттық ұйымдардың мониторинг жүргізу әдісімен реттеледі.

АКЛЖ ақпараттық қамтамасыз ету стратегиясы АКЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясын қалыптастырудағы негізгі элемент болып табылады. Тарату арналары АКЛЖ құрылымының статикалық элементтерін бейнелеу үшін қызмет етеді, мұнда тұрақты орын болып КЛЖ кеңістігінің өзі саналады. Сондықтан осы типтегі ақпараттық нысандардың құрылымында серпінді көрсеткіштер жоқ. Тарату арнасының құрамына ең алдымен көлік құралдары мен жол инфрақұрылымы кіреді.

Қызметтерді және тиісті негізгі үдерістерді басқару АКЛЖ ақпараттық ресурстарының маңызды бөлігін құрайды. Бұл мәселелер көбінесе жүйенің жедел (шұғыл) қызметіне жатады. Тасымалдау бойынша тапсырыстарды орындаудың қызметтік циклі арқылы жедел қызмет-тапсырыстарды қабылдау және өңдеу, жүктерді жөнелту, тұтынушыға жүктерді жеткізу, сатып алу бойынша тапсырыстарды үйлестіру сияқты үдерістерді ақпараттық қолдауды көздейді.

Ақпараттық жүйенің стратегиясы негізінде логистикалық компаниялардың, тасымалдаушылардың, делдалдар мен сауда нүктелерінің өзара әрекеттесуі қамтамасыз етілетінін атап өткен жөн. Тауарларды тасымалдау кезінде осы үдеріске қатысушылар бағалар мен тарифтердің төмендеуіне ғана емес, сонымен қатар тұтынушыға қызметтерді қажетті уақытта және қажетті жерге жеткізуге де мүдделі болады. Тауарларды тұтыну орнына ең аз логистикалық шығындар жұмсай отырып, өз уақытында және бүлдірмей, қауіпсіз түрде жеткізу ақпараттық жүйелердің базалық үдерістерін қолдана отырып жүзеге асырылады.

Осылайша, ШҚО АКЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытудың ұсынылған стратегиясы аймақтың көлік жүйесін дамытудың басымдықтарын айқындауға мүмкіндік береді. Өйткені ҚР-ның көлік саясаты мен көлік жүйесін дамыту стратегиясына сәйкес, сондай-ақ салалық стратегияларға сай аймақтық органдардың қызметтері кеңейтіліп қана қоймай, олардың материалдық және қаржылық базасы да нығайтылуы тиіс.

Аймақтық органдар көлік жүйесін дамытуды жоспарлауға, соның ішінде жол бойындағы жабдықтар мен жүйелерді сатып алуға, күтіп ұстауға және оларға қызмет көрсетуге, сондай-ақ бөлімшелердің қарамағындағы қызметтерді жоспарлауға көбірек мүмкіндік алады. Аймақтық орган жабдықтар мен құрылғыларды қоса алғанда, жол меншігіне ие. Көлік және логистика саласының орталық және аймақтық органдары арасындағы әріптестік нығайтылуға тиіс.

Көлік және логистика саласындағы аймақтық органдар аймақтың бүкіл көлік жүйесінің қауіпсіздігі мен үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз етуге жауапты, жол қозғалысы саласындағы ғылыми зерттеулерді мемлекеттік қаржыландыруды басқарады, көлік және логистикалық қызметтер нарығына мониторингті жүзеге асырады және т. с.с. қызмет атқарады.

ШҚО АКЛ-нің интеграцияланған ақпараттық жүйесін құрудың ерекше маңызы бар. Интеграцияланған ақпараттық жүйе тұлғалардың қызметін жедел үйлестіруге және көліктің дамуын реттеуге мүмкіндік беретінін атап өткен жөн. Ақпараттық жүйелер цифрлық технологияларға негізделген.

Сондықтан қазіргі заманғы бизнес үлгілерді енгізу, басқаруды жетілдіру, оның ішінде материалдық ағындарды жоспарлау және қалыптастыру, онлайн режимде жүктердің қозғалысын қадағалау және т.б. жүзеге асыру үшін цифрландыру қажет. Логистикалық орталықтарды, мультимодальды тасымалдауды жүзеге асыратын компанияларды және т.б. бір желіге қбіріктіретін халықаралық деңгейдегі заманауи ақпараттық жүйені қалыптастырған жөн.

**Үшінші бөлім бойынша қортындылар:**

1. Аймақтың көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетін басқару механизмі әзірленді, ол құрылымға қолда бар инновациялық әлеуетті барынша пайдалану, сондай-ақ оны ұлғайту арқылы әрекет ететін нарықтағы қатаң бәсекелестік жағдайына толық бейімделуге, қолданыстағы технологияларды дамытуға және жаңаларын игеруге, күрделі инновациялық өнімдерді шығаруға мүмкіндік береді, сол арқылы интеграцияланған құрылымның бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

2. Аймақтағы көлік-логистикалық жүйе кәсіпорнының инновациялық әлеуетін интегралдық көрсеткіш бойынша бағалау әдістемесі ұсынылады. Бұл әдістеме КЛЖ кәсіпорындарының инновацияларды пайдалануға сезімталдықты және инновациялық әлеуетін дамытудағы тиімділік деңгейін анықтауға мүмкіндік береді.

3. ШҚО КЛЖ цифрлық ақпараттық бағдарламалық платформасының тұжырымдамасы ұсынылады. Осы логистикалық жүйені цифрландырудың платформалық тұжырымдамасының ерекшелігі: ол – цифрлық логистикалық жүйелерде материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындарды қадағалаудың теңгерімді жүйесін пайдалануға негізделген. Бұл материал ағынының көрсеткіштерін стандарттауға мүмкіндік береді және барлық АКЛЖ қатысушыларының өзара әрекеттесуі кезінде үйлестіру әрекеттеріне оң әсер етеді.

4. Шығыс Қазақстан облысының КЛЖ инновациялық әлеуетін дамыту стратегиясы қалыптастырылды, бұл облыстың көлік жүйесін дамытудың басым бағыттарын анықтауға мүмкіндік береді. Қазақстан Республикасының көлік саясаты мен көлік жүйесін дамыту стратегиясына сәйкес, сондай-ақ салалық стратегияларға сәйкес өңірлік органдардың қызметтері кеңейтіліп қана қоймай, олардың материалдық-қаржылық базасы да күшейтілуі тиіс.

**ҚОРЫТЫНДЫ**

Қазіргі заманғы жағдайда шаруашылық жүргізуші тұлғалардың дамуының жоғары қарқынын ұстап тұрудың және қажетті табыс деңгейіне қол жеткізудің негізгі амалы шаруашылық үдерісіне үнемі инновацияларды енгізуі болып табылады. Инновациялық дамуды жандандыру қатал бәсекелестік жағдайында отандық шаруашылық жүргізуші тұлғалардың өмір сүруінің негізгі факторларының бірі болып табылады. Сонымен қатар инновациялық компонентті сәтті іске асырудың алғышарты инновациялық әлеует болып табылатын.

Инновациялық әлеуеттің кәсіпорынның жалпы кәсіпкерлік әлеуетінің құрамдас бөліктерінің бірі бола отырып, оның негізін құрайтыны және кәсіпорынның инновациялық дамуын жүзеге асырудың нақты әлеуетін анықтайтыны анықталды.

**КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті меншікті, қарызға алынған және сатып алынған инновациялық ресурстарды пайдалану мүмкіндіктерін, сондай-ақ инновациялық қызметке қатысушылардың өзара іс-әрекеттінің ұйымдастырушылық формаларын сипаттайды.**

**Инновациялық әлеуетті басқару нысаны ретінде пайдалану әртүрлі инновациялық ресурстарды қолданудың жоспарларын, ұйымдастырушылық нысандары мен жобаларын қалыптастыруға, оларды жүйенің даму бағдарламасына енгізуге, инновациялық ресурстар жүйесінің оңтайлы тепе-теңдігін сақтауға, инновацияларды іске асыру үшін қаржы ресурстарын тарту мүмкіндіктерін ұлғайтуға, инновацияларды әзірлеу және пайдалану үдерістерінде тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік береді.**

Сонымен, зерттеудің бірінші тарауы аясында КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың теориялық және әдіснамалық негіздері нақты қарастырылады, атап айтқанда:

- КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқару мәні, нысандары, әдістері мен механизмдері сипатталған;

- КЛД-нің кәсіпорындарының инновациялық әлеуетін басқару ерекшеліктері негізделген;

- КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың шетелдік тәжірибесі талданды.

КЛЖ-нің инновациялық әлеуеті ұғымдарын және оның құрылымын қалыптастыруға көзқарастарды талдау негізінде біз инновациялық әлеуеттің түзетілген анықтамасын ұсынамыз: «Көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуеті- бұл инновацияларға ықпал ететін қалыптасқан қолайлы ішкі климатты, қолда бар ішкі ресурстарды (өндірістік, технологиялық, қаржылық, зияткерлік, адами, ғылыми, басқарушылық, ақпараттық т.с.с.) және шаруашылық жүргізуші тұлғаның инновациялық қызметінің дамуы мен инновациялық белсенділік деңгейін үнемі арттыруға ықпал ететін сыртқы мүмкіндіктерді ескере отырып, өнімдік, үдерістік, ұйымдастырушылық және т.б. инновацияларды әзірлеу, жасау, жасалған инновацияларды тәжірибелік қызметте пайдалану және көбейтуді жүзеге асыру арқылы жүйенің қызмет ету тиімділігін және бәсекегеқабілеттілігін арттыруға, өзгеруге, жақсаруға, ілгерілеуге қабілеттілігін білдіреді».

Инновациялық әлеуетті басқару – ұйымның инновациялық әлеуетін арттыру және инновация платформасын құру мақсатында оның экономикалық және шаруашылық қызметін реттеу құралдары мен әдістерінің жиынтығы. Инновациялық әлеуетті сапалы басқару үшін оны бағалау маңызды. Осыған байланысты инновациялық әлеуетті оның негізгі құрамдас бөліктері бойынша бағалау әдістемесі әзірленді (ресурстық көзқарас негізінде орындалады).

Көлік-логистикалық жүйе менеджменттің интегралдық құралы ретінде бизнеске материалдық, ақпараттық және қаржылық ағындарды басқарудың тиімділігін барынша арттыру арқылы стратегиялық, тактикалық және жедел мақсаттарға қол жеткізуге мүмкіндік береді. Оған инновациялық жүйені пайдалану арқылы қол жеткізуге болады. Инновациялық қызметті стратегиялық ұйымдастыру тұжырымдамасын қолдану КЛЖ-не қабылданатын басқарушылық шешімдердің сапасын арттыруға, сондай-ақ тұтастай алғанда инновациялық әлеуетті едәуір дәрежеде арттыруға мүмкіндік береді.

Тұтастай алғанда, КЛЖ-нің инновациялық қызметін басқарудың жалпы міндеті инновациялық әлеует элементтерін пайдалану деңгейін арттыру болып қала береді. Қазіргі уақытта инновациялық әлеуетті бағалаудың көптеген әдістері бар, бірақ олардың артықшылықтары да, кемшіліктері де бар.

Сондықтан инновациялық әлеуеттің құрылымын, сондай-ақ бағалау көрсеткіштері мен өлшемдік мәндерін анықтау компанияның инновациялық әлеуетін басқаруда, бақылауда және бағалауда аса маңызды тақырып болып қала береді. Бұл көрсеткіштердің құрамы категорияға қарай іріктелуі және инновациялық әлеуеттің деңгейі және оның құрылымдық компоненттері туралы толық ақпарат беретіндей, уақтылы және айқын басқару шешімдерін қабылдауды қамтамасыз ететіндей болуы тиіс. Бұл ретте КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін бағалайтын көрсеткіштер пайдалануда қарапайым және әмбебап болуы, инновациялық әлеуеттің даму деңгейі туралы жеткілікті, толық және айқыні ақпарат беруі тиіс.

Көлік-логистикалық жүйені инновациялық дамытудың шетелдік тәжірибесін талдау перспективалы іске асырылып жатқан жобалардың сан алуан түрлілігінен көрсеткендей, зияткерлік көлік жүйелерін, дербес жүргізу және пилотсыз көлік жүйелерін енгізу, жасанды интеллект, цифрлық платформалар қолдану, дрондармен жеткізу, «Big Data» технологиясын қолдану жөніндегі жобалар ерекше назар аударуға тиіс.

Қазақстанда жұмыс істеп тұрған көлік жүйелерінің технологиялық деңгейі және оларды басқару деңгейі жеткіліксіз болып табылады. Салаға инновациялар баяу енгізілуде, прогрессивті шетелдік тәжірибе тарату ақырын жүруде. Дәл қазіргі кезеңде көлік инфрақұрылымы және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру мен басқарудың қазіргі заманғы әдістерін, көлік желілерін салу мен жөндеудің озық технологияларын қолдануда, сондай-ақ басқару және бақылау үдерістерін ақпараттандыру деңгейінің артта қауымен сипатталады. Демек, Қазақстан үшін көліктің барлық түрлерін басқару саласындағы дамыған елдердің тәжірибесі және ұлттық көлік жүйелерін дамытудың инновациялық стратегияларын іске асырудағы жаһандық үрдістерді зерделеу өзекті.

Екінші тарауда Қазақстан Республикасының КЛЖ-нің қалыптасуы мен қазіргі жағдайы, ШҚО КЛЖ-нің дамуы қарастырылды, сондай-ақ ШҚО КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін талдау және бағалау жүргізілді. Көлік-логистикалық жүйе – Қазақстан экономикасын инновациялық дамытудың стратегиялық мақсаттарын іске асыру үшін маңызды салалардың бірі, ол ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етудің және ел тұрғындарының әл-ауқатын арттырудың іргетасы саналатын болып табылады. Қазіргі уақытта елімізде көлік кешенін реформалау және көлік-логистикалық жүйені құру, заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ оның халықаралық көлік жүйесіне кірігуін қамтамасыз ету бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр.

Тәуелсіздік жылдарында Қазақстанда ұлттық экономиканы және шет елдермен сауда-экономикалық байланыстарды дамытуда маңызды рөл атқаратын көлік кешені қалыптасты. Бұл кешеннің басты артықшылығы – оның халықаралық көлік дәліздеріне кірігуі. Көлік кешенінің маңызды әлеуметтік маңызы бар, өйткені ол жұмыс орындарын қамтамасыз етеді. Ел тұрғындарын жұмыспен қамтуда көлік саласының рөлі артып келеді.

Шығыс Қазақстан облысы көліктің барлық негізгі түрлерімен: темір жол, авиация, су және автомобильмен қамтамасыз етілген, жеткілікті дамыған өндірістік инфрақұрылыммен ерекшеленеді. Жақын және алыс шет елдермен сауда қатынастарын белсенді дамытуда, өнімдер әлемнің 90-нан астам еліне жеткізіледі және экспорт географиясы жыл сайын кеңейіп келеді, аймақтың көлік-логистикалық жүйесін дамыту үшін айтарлықтай резервтер бар.

Талдау облыстың көлік саласының тұрақты жұмысын көрсетеді, оның негізгі көрсеткіштерінің өсуі байқалады. Экономикалық жағдайды тұрақтандыру, саладағы жеке кәсіпкерлікті дамыту тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Шығыс Қазақстан облысының тиімді географиялық орналасуы және жеткілікті дамыған көлік кешені аймақта көлік-логистикалық жүйені құруға және дамытуға мүмкіндік береді.

ШҚО-ның инновациялық даму үшін кең мүмкіндіктеріне қарамастан, КЛЖ кәсіпорындарында инновацияларды дамыту мәселелеріне жеткілікті көңіл бөлінбейді, негізгі кедергілер ретінде ақшалай қаражаттың тапшылығы, идеялардың аздығы, білікті кадрлардың болмауы, ҒЗТКЖ жүргізу үшін техникалық мүмкіндіктердің болмауы және кәсіпорындарда инновациялық белсенділікті ынталандырудың жүйесінің нашарлығын айтуға болады. Осы саладағы кәсіпорындардың инновациялық әлеуетінің қаржылық, кадрлық және ғылыми-техникалық құраушылар бойынша төмендігі байқалады.

Өнімдік және маркетингтік инновациялардың үлесінің төмендігі осы кәсіпорындардың өнімдер мен қызметтердің жаңа түрлерін, сондай-ақ оларды нарықта жылжытудың жаңа әдістерін енгізу қабілетінің төмендігін көрсетеді. Аймақтың жеткілікті жақсы дамыған ғылыми-техникалық базасына қарамастан, ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет шеңберіндегі ұйымдармен әлсіз байланыстар КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық қызметінің тиімсіздігіне, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды пайдалану дәрежесінің жеткіліксіздігіне әкеледі.

Бұл сонымен қатар осы аймақтың КЛЖ кәсіпорындарының инновациялық әлеуетінің деңгейінің төмен болуына әкеледі, кәсіпорындарда өз қаражаты есебінен инновацияларды ынталандыру деңгейі төмен, сондай-ақ қаржыландыру мәселесінде әлі де кәсіпорындарының инновациялық саласын мемлекеттік қолдауға тәуелді. ШҚО көлік-логистикалық жүйесі кәсіпорындарының инновациялық қызметін тиімді дамыту үшін бірыңғай ақпараттық жүйені, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды, үдерістерді автоматтандыруды енгізу қажет.

Үшінші бөлімде біз аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін басқарудың жаңа механизмін ұсынамыз. Аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың ұсынылған механизмінің сипаты, мақсаттары мен әдістері туралы пайымдауды қорытындылай келе, келесідей тұжырым жасаймыз:

1. Көптеген шаруашылық қатынастармен байланысты жабдықтаушылардың, өндірушілердің, тасымалдаушылардың, логистикалық орталықтардың, сақтандыру, банктік, ақпараттық қызметтердің, сервистік орталықтар мен тұтынушылардың корпоративаралық ынтымақтастығының нысаны ретінде аймақтың КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың интеграциялық жүйесі логистикалық саясатты әзірлеу механизмін айтарлықтай өзгертеді. Аймақтың КЛЖ тұлғаларының әріптестікке мүдделі болуы міндетті.

2. Материалдық ағындарды басқарудың «итеруші» қағидасына негізделген әкімшілік басымдықтар жүйесінен бас тарту және материалдық әрі ілеспе ағындарды басқарудың «тарту» қағидасына негізделген корпоративтік басымдықтар саясатына көшу, сондай-ақ аймақтың КЛЖ-не интеграцияланған компанияларының өзара тиімді ынтымақтастығы қажет.

3. Инновациялық саясатты іске асыруға негізінде экономикалық дамуды жеделдету, жеткізу тізбегінің қызметін жандандыру, нарықтағы бизнестің позициясын кеңейту, қызмет көрсету деңгейін арттыру және төлем қабілетті сұранысты қанағаттандыру.

4. Ақпараттық қолдау негізінде интеграцияланған құрылымдарды, өзара байланыс жүйесінің ерекшеліктерін қалыптастыру және дамыту, сондай-ақ әлеуетті өсу ошақтарының дамуын анықтау және ынталандыру, сонымен қатар белсенді даму тенденцияларының таралуына жағдай жасау.

## АКЛЖ-нің инновациялық әлеуетін басқарудың ұйымдастырушылық-экономикалық механизмін жүзеге асыру КЛЖ-нің өзі әркет ететін нарығындағы қатаң бәсекелестік жағдайларына барынша толық бейімделуге, қолданыстағы технологияларды дамытуға және жаңа технологияларды әзірлеуге, қолда бар инновациялық әлеуетті барынша толық пайдалану және оны жоғарлату есебінен күрделі инновациялық өнімдер шығаруды жүзеге асыруға, сондай-ақ оны ұлғайтуға мүмкіндік береді, нәтижесінде интеграцияланған құрылымның бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

## Сонымен қатар аймақтағы көлік-логистикалық жүйе кәсіпорнының инновациялық әлеуетін интегралдық көрсеткіш бойынша бағалау әдістемесі ұсынылады. Бұл әдістеме КЛЖ кәсіпорнындарының инновацияларды пайдалануға сезімталдықты және инновациялық әлеуетін дамытудағы тиімділік деңгейін анықтауға мүмкіндік береді.

ШҚО АКЛЖ цифрлық ақпараттық бағдарламалық платформасының тұжырымдамасы ұсынылады. ШҚО АКЛЖ-нің интеграцияланған ақпараттық жүйесін құрудың ерекше маңызы бар. Интеграцияланған ақпараттық жүйе тұлғалардың қызметін жедел үйлестіруге және көліктің дамуын реттеуге мүмкіндік беретінін атап өткен жөн. Ақпараттық жүйелер цифрлық технологияларға негізделген. Сондықтан қазіргі заманғы бизнес модельдерді енгізу, басқаруды жетілдіру, оның ішінде материалдық ағындарды жоспарлау және қалыптастыру, онлайн-режимде жүктердің қозғалысын қадағалау және т. б. жүзеге асыру үшін цифрландыру қажет. Логистикалық орталықтарды, мультимодальды тасымалдауды жүзеге асыратын компанияларды және т. б. бір желіге біріктіретін халықаралық деңгейдегі заманауи ақпараттық жүйені қалыптастырған жөн.

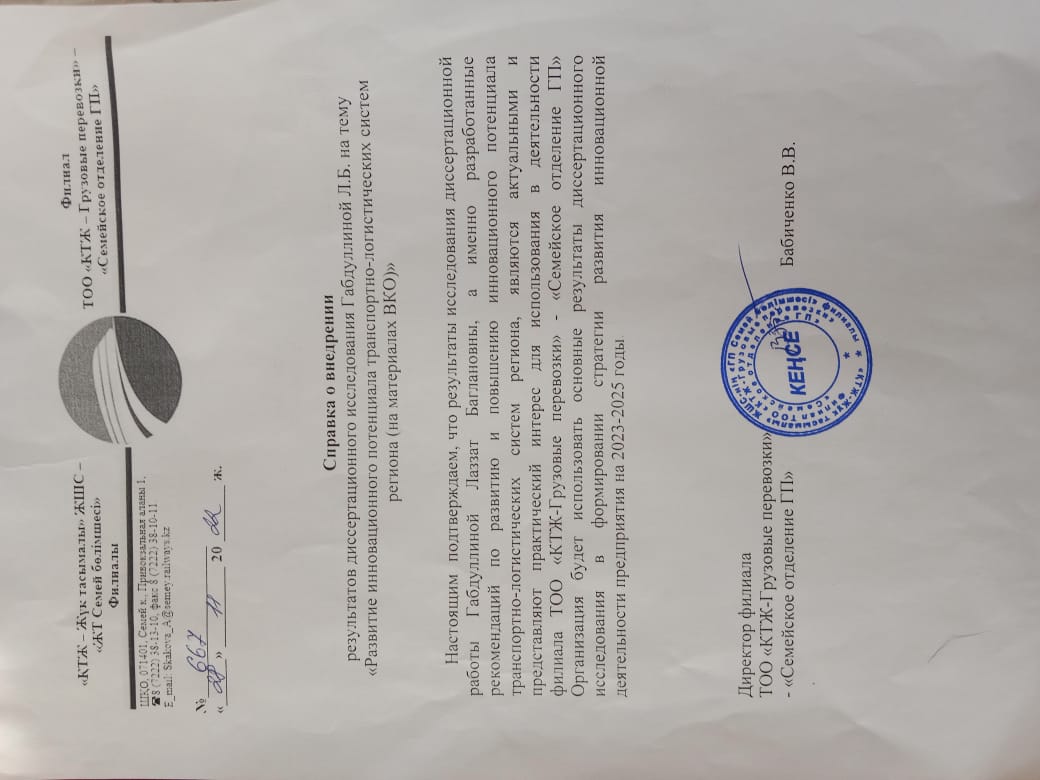
ШҚО АКЛЖ-нің инновациялық әлеуетін дамытудың ұсынылған стратегиясы аймақтың көлік жүйесін дамытудың басымдықтарын айқындауға мүмкіндік береді. Өйткені ҚР-ның көлік саясаты мен көлік жүйесін дамыту стратегиясына сәйкес, сондай-ақ салалық стратегияларға сәйкес аймақтық органдардың қызметтері кеңейтіліп қана қоймай, олардың материалдық және қаржылық базасы да нығайтылуы тиіс. Аймақтық органдар көлік жүйесін дамытуды жоспарлауға, соның ішінде жол бойындағы жабдықтар мен жүйелерді сатып алуға, күтіп ұстауға және оларға қызмет көрсетуге, сондай-ақ бөлімшелер басқаратын қызметтерді жоспарлауға көбірек мүмкіндік алады. Аймақтық орган жабдықтар мен құрылғыларды қоса алғанда, жол меншігіне ие. Көлік және логистика саласының орталық және аймақтық органдары арасындағы әріптестік нығайтылуға тиіс.

Жұмыс барысында ұсынылған ұсынымдар мен әзірленген механизмдер оларды тәжірибеге енгізген жағдайда ШҚО КЛЖ-нің инновациялық әлеуетін арттыруға, тиімді пайдалануға мүмкіндік береді, сонымен қатар Қазақстанның аймақтық КЛЖ-нің қызметінің қарқындылығын арттыруға ықпал етеді және жедел цифрландыруға, жаһандық экономикалық кеңістікке сапалы ену және онда лайықты орын алуға қабілетті жаңа инновациялық бағдарланған экономиканы дамытуға мүмкіндік береді.

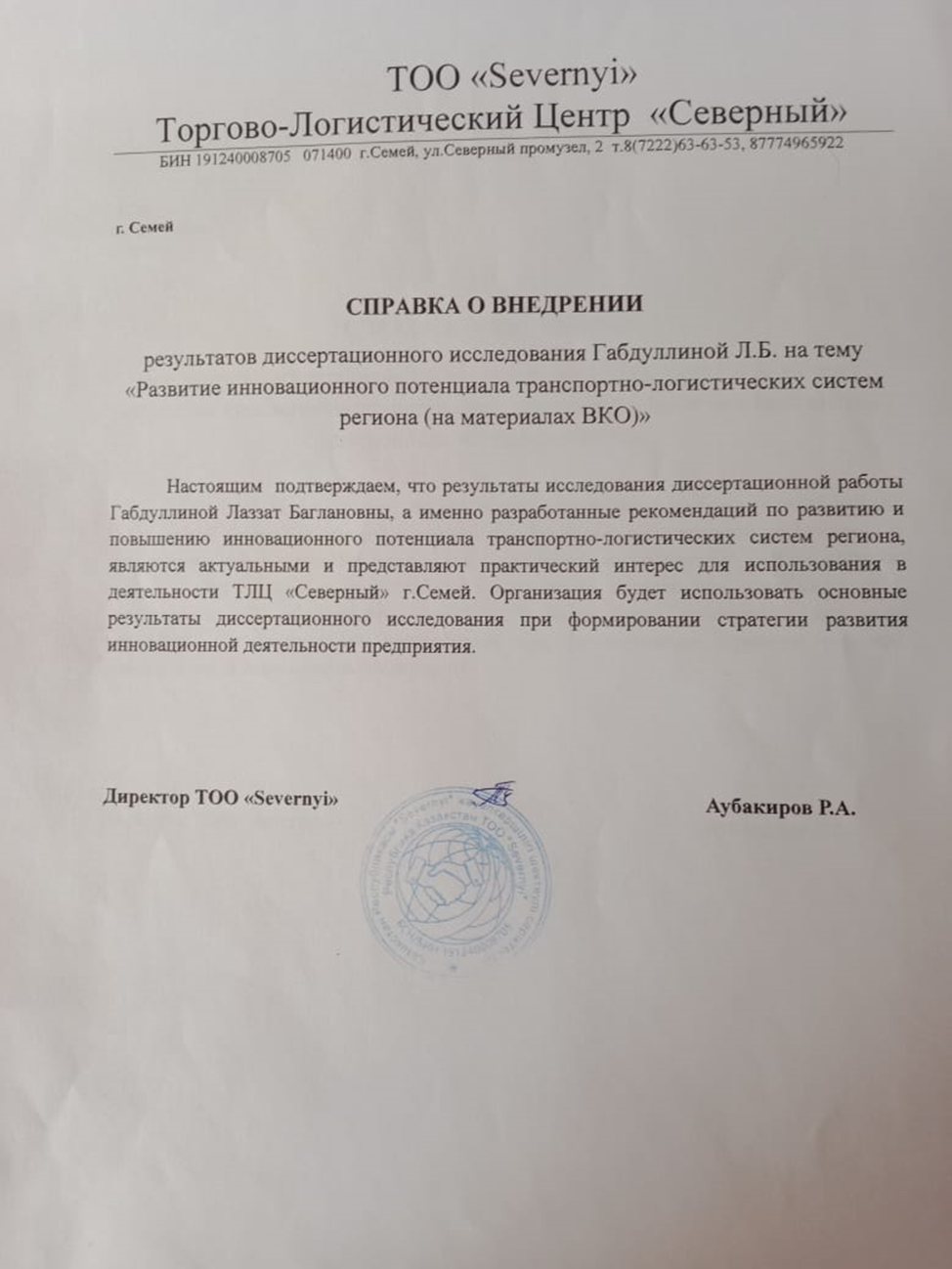
**ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ**

1. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы № 827 қаулысымен бекітілген «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1700000827>. 06.02.2020
2. Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы No 1050 қаулысымен бекітілген. [https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1900001050 06.02.2020](https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1900001050%2006.02.2020)
3. Аникин Б.А. Логистика.Учебник. - Москва. Инфра -М, 2002. - 336 б.
4. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. Изд. 2-е, перер. и доп. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
5. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспортировка и доставка грузов: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990, - 279 с.
6. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. — Изд.15-е, перер. и доп. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2007. — 472 с.
7. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок. /Под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с. – (Полный курс МВА).
8. Неруш М. Ю. Логистика : учебник и практикум для СПО. /Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — Изд. 5-е, перер. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 559 с.
9. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок – М.: ВИНИТИ РАН, 2002. – 472 с.
10. Арпабеков М.И., Қуанышбаев Ж.М., Тлепиева Г.М. Көлік және қойма логистикасы : оқу құралы - Алматы : ТехноЭрудит, 2019. – 340 б.
11. Бекмагамбетов М.М. Транспортная система Казахстана в современных условиях. – Алматы, 2008. – 432 с.
12. Бекмагамбетов М.М. Интеллектуальные транспортные системы в Республике Казахстан. Алматы, 2013. – 408 с.
13. Бодаубаева Г.А.Транспортно-логистические системы в Республике Казахстан в контексте развития транзитного потенциала: проблемы и механизмы функционирования: дисс. ... канд. экон. наук: **08.00.05** - Алматы. – 2008. – 136 с.
14. Жуматаева Б.А. Қазақстанның тауар өткізу желілеріндегі логистикалық инфрақұрылымдарды қалыптастыру және дамыту: Монография. – Алматы. - Экономика. 2015. – 240 б.
15. Койчубаев А.С. Формирование региональных логистических сетей вприграничных территориях Республики Казахстан и Российской Федерации: автореф. дис… канд. экон. наук: 08.00.05 – Самара, 2013. – 215 с.
16. Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития.Монография – Алматы: ҚР Президенті жанындағы ҚСЗИ, 2011. – 215 с.
17. Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизм формирования и развития: Монография - Алматы, 2019. - 352 с.
18. Сабден О., Раимбеков Ж.С. Логистика (экономика и управление).Учебник. ИЭ КН МОН РК, 2010. – 910 с.
19. Сыздыкбаева Б.У. Методология формирования и развития интегрированной транспортно-логистической системы Казахстана: дис. …докт. экон. наук: **08.00.05** - Туркестан, 2010. – 311с.
20. Сыздыкбаева Б.У. Логистика региональной системы товародвижения. - Туркестан: Туран, 2010. – 256 с.
21. Толысбаев Б.С. Өндірістік логистика. Оқу құралы. Астана: ЕНУ, 2017 – 76 б.
22. Толысбаев Б.С. Особенности развития контейнерной перевозки скоропортящихся грузов в Республике Казахстан // Journal of advanced research in technical sciences. 2019. - № 13, - P. 99-104.
23. Шейкин Д. Транспортная отрасль Казахстана. <https://halykfinance.kz/download/files/companydocuments/research/transport.pdf?ysclid=lgeqj9sqpb663026234> 27.03.2020
24. Андрианов Д.С. Сущность и структура инновационного потенциала организации. - Вестник ТИСБИ, 2008. http: //www.tisbi.ru/science/vestnik/2006/issue4/Econom2.html. 12.03.2020
25. Атоян В.Р., Жиц Г.И. Инновационный комплекс региона: проблемы становления и развития. - Саратов: Сарат. гос. техн. ун-т, - 2012. - 195 с.
26. Баженов Г.Е., Кислицына О.А. Инновационный потенциал предприятия: экономический аспект // Вестник Томского государственного университета. -2009. - №323, - С. 222-228. <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnyy-potentsial-predpriyatiya-ekonomicheskiy-aspekt?ysclid=lj0cq8uybn794160992> 07.01.2019
27. Беляев Ю.М. Инновационный менеджмент: Учебник для бакалавров — М.: Дашков и К, 2016. — 220 с.
28. Васюхин О.В., Павлова Е.А. [Развитие инновационного потенциала промышленного предприятия](https://monographies.ru/ru/book/view?id=89): монография - Москва : ИД "Акад. естествознания", 2010. - 175 с.
29. Друкер П. Ф. Бизнес и инновации. М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2009. – 432 с.
30. Алимбаев А.А., Притворова Т.П., Таубаев А.А. Формирование и развитие кластеров в условиях индустриально-инновационного развития Республики Казахстан / ред. Е.Б. Аймагамбетов. - Караганда: Санат-Полиграфия, 2005. –212 с.
31. Альжанова Н.Ш., Сабитулы А. Инновационная активность, как движущий фактор предпринимательской деятельности Казахстана // Вестник КазНУ имени аль-Фараби. - 2013. - № 6. - С. 48-55
32. Днишев Ф.М., Альжанова Ф.Г. Развитие инноваций и технологий в условиях глобализации: мировой опыт и Казахстан. –Алматы: Институт экономики КН МОН РК, - 2013. – 62 с.
33. Кенжегузин М.Б. Наука и инновации в рыночной экономике: мировой опыт и Казахстан / под ред. М.Б. Кенжегузина. - Алматы: ИЭ МОН РК, 2005. - 256 с.
34. Әмірбекұлы Е. Инновациялық бизнес: оқу құралы. – Алматы, 2014. – 240 б.
35. Бегентаев М.М. Инновационный потенциал Казахстана: теория, методология, механизм развития: автореф. … док. экон. наук: 08.00.05. – Караганда, 2010. – 44 с.
36. Данабаева Р.И., Шеденов У.К. Устойчивое развитие инноваций в Казахстане: на пути к экономике, основанной на зананиях. ҚазҰУ Хабаршысы,экономика сериясы 2013. - №6 (100), - С.80-87.
37. Иванов Д.О. Стратегии и концепциях управления цепями поставок // Логистика. 2007. - № 2. - С. 14-17.
38. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. – М.: ИНФРА – М, 2001. – 608 с.
39. Прокофьева Т.А., Методологические основы формирования и оценки эффективности региональных транспортно-распределительных систем: дисс. ... док. эконом. наук : 08.00.05 / Государственый университет управления - Москва, - 2004. - 579 с.
40. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Региональные транспортно-логистические системы: стратегическое планирование и управление функционированием и развитием / ОАО «ИТКОР» Москва, 2016 - 630 с.
41. Данилова С.Ю. Моделирование транспортно-логистической системы химических предприятий с непрерывным циклом производства: автореф. ...канд. эконом. наук: Тольятти. - 2015. – 203 с.
42. Миротин Л.Б., Сергеев В.И., Основы логистики. / Под редакцией Миротина Л.Б. и Сергеева В.И. Инфра - М, - 2002. – 200 с.
43. Гамидуллаева Л. А. Формирование базовой модели инновационной системы: проблемы и решения // Экономическое возрождение России. – 2015. – № 3 (45). – С. 155–166
44. Лапин Н.И., Карачаровский В.В. Теория и практика инноватики: учебник для вузов / под общей редакцией Н. И. Лапина. — Изд. 2-е, перер. И доп. – М.: Издательство Юрайт, 2019. - 350 с.
45. Гамидуллаева Л.А. Управление и прогнозирование инновационного развития социально-экономических систем: теория, методология и практика: монография – Пенза : Изд-во ПГУ, - 2019. − 430 с.
46. Кара А.Н., Воронина Н.А., Коновалова А.Н. Управление развитием инновационного потенциала предприятия сферы услуг – Тольятти: Издательскополиграфический центр ПВГУС, 2010. – 301 с.
47. Габдуллина Л.Б. Теоретические аспекты инновационного потенциала. «Global science and innovations 2018:Сentral Аsia» атты ІІІ ХҒПК материалдары, Астана қ., 2018, - С. 282-286.
48. Маскайкин Е.П., Арцнер Т.В. Инновационный потенциал региона: сущность, структура, методика оценки и направления развития // Вестник ЮУрГУ. - 2009. - №21. - С. 47-53.
49. Герасимов В.В., Минина Л.С., Васильев А.В. Управление инновационным потенциалом производственных систем: Учеб. пособие Новосиб. гос. архитектур.-строит. ун-т. -Новосибирск: НГАСУ, - 2003. - 64 с.
50. Демидов А.В., Смирнова Г.А., Титова М.Н.  Методология менеджмента трансфера новых технологий и наноматериалов: монография. – СПб.: СПГУТД, 2010. –126 с.
51. Патеев Б.А. Эффективность развития промышленного предприятия в системе инноваций: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. / Тамбовский гос. технический университет. – Тамбов, 2002. –156 с.
52. Купешова С.Т. Инновациялық менеджмент:Оқулық.-Алматы: ЖШС РПБК «Дәуір», 2011. - 256 б.
53. Кортов С.В. Оценка инновационной активности технического вуза: методические рекомендации. – СПб., 2004. –82 с.
54. Жиц Г.И. Инновационный потенциал высшей школы: монография. – Саратов: Сарат. гос. техн. ун-т, 2001. – 180 с.
55. Кокурин Д. И. Инновационная деятельность // Экзамен - 2001. - 575 с.
56. Кайгородцев А.А. Региональная инновационная система Восточного Казахстана // Вестник Национальной академии Республики Казахстан. – 2017. – №2. – С. 122-128.
57. Баранчеев В.П. Управление инновациями // учебник – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 256 с.
58. Поршнев А.Г., Румянцева З.П., Саломатин Н.А. Управление организацией. 2000. — 650 с.
59. Лисин Б., Фридлянов Б. Инновационный потенциал как фактор развития (Межгосударственное социально-экономическое исследование). <http://masters.donntu.edu.ua>. 20.11.2018.
60. Абдыгаппарова С.Б. Инновационный потенциал Казахстана: механизмы активизации. – Алматы: Экономика, 2001. – 157 с.
61. Исабеков Б.Н., Мухамбетова Л.К. Инновация және кәсіпкерлік Оқулық- Астана: ЖШС «Фолиант», 2017. –704 б.
62. Рахметулина Ж.Б., Абылайханова Т.А., Карипова А.Т. Инновациялық әлеуеттің теориялық аспектілері.Әл-Фараби а.т ҚазҰУ Хабаршы. Экономика сериясы. 2019. - №2 (128), - Б. 12-23.
63. Кулмаганбетова А.С. Қазақстан Республикасы шағын және орта бизнес субъектілерінің инновациялық әлеуетін экономикалық бағалау: философия докторы (PhD) ... .дисс.: 6D050600 / Экономика, - Астана 2021.- 146 б.
64. Сагиева Р.К. Инновационный тренд экономики Казахстана / под общей ред. Р.К. Сагиевой. – Алматы: Қазақ университеті, 2013. – 199 с.
65. Тургинбаева А.Н. Проблемы и перспективы инновационного развития в Казахстане. — Алматы, 2010. — 190 с.
66. Мутанов Г.М., Сагиева Р.К., Жупарова А.С. и др. Инновационный Казахстан. Монография. КазНУ им. аль-Фараби. - Алматы : Қазақ университеті, 2015. – 149 с.
67. Кравченко С.И., Кладченко И.С. Исследование сущности инновационного потенциала // Научные труды Донецкого национального технического университета. Серия: экономическая. Выпуск 68. - Донецк, ДонНТУ, 2003. - С. 88-96
68. Лаптева Е.А. Классификация факторов развития инновационного потенциала предприятия // Экономика и предпринимательство. – 2013. – №9. –С. 495-498.
69. Устинова Л.Н., Сиразетдинов Р.М. Инновационный потенциал предприятия: сущность, структура, оценка // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 18, № 23. – С. 3751-3764. doi: 10.18334/rp.18.23.38616
70. Гунин В.Н. Инновационная активность предприятий: сущность, содержание, формы. — М., 2000. — 102 с.
71. Николаев А. Инновационное развитие и инновационная культура // Проблемы теории и практики управления. – 2011. – № 2. – С. 57-63
72. Колосова Т.В. Системный подход к развитию инфраструктурных элементов инновационной деятельности предприятия // Transport business in Russia <http://www.morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=1390&ELEMENT_ID=4138> 14.12.2021
73. Соменкова Н.С. Управление стратегическо-инновационной деятельностью промышленных предприятий: автореф. ... канд. эконом. наук Ижевск - 2010. <https://newdisser.ru/_avtoreferats/01004645779.pdf?ysclid=ldf2dk2t6744724834> 14.12.2021
74. Толстых Т.О. Методические подходы к управлению инновационным потенциалом. Экономинфо. 2017. - № 3, - С. 65-67.
75. Воронов В.И., Лазарев В.А. Информационные технологии в коммерческой деятельности. Часть 1. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000. - 104 с.
76. Степанов В.И. Логистика. Учебник. — М.: Проспект, 2015. – 488 с.
77. Габдуллина Л.Б., Готман Л.А.,Токсейтова А.С. Көлік логистика жүйесінің инновациялық әлеуетін қалыптастыру мен дамыту. "The Europe and the Turkic World: Science, Engineering and Technology" Materials of the IV International Scientific-Practical Conference (Istanbul, Turkey). – 2019. – Vol.I, - Б. 190 -196.
78. Фомченкова Л.В. Кто на новенького? (Формирование и реализация инновационного потенциала промышленного предприятия). - Российское предпринимательство 2005. - № 8, - С.53-57
79. Князев С.А. Управление инновационным потенциалом предприятия: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 - Волгоград, 2010. – 170 с.
80. Решетников А.В. Управление реализацией инновационного потенциала в промышленности: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 - Волгоград, 2004. – 168 с.
81. Чудаков Ф.И. Механизм формирования и управления инновационным потенциалом промышленного предприятия: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 - Москва, 2003.- 213 c.
82. Глухов В.В., Балашова Е.С. Выявление резервов повышения эффективности деятельности промышленного предприятия на основе управления ключевыми компетенциями Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. – 2015. - № 3(221) - С.192-197
83. Собченко Н. В. Оценка инновационного потенциала как неотъемлемой части инновационного процесса /научное издание МГТУ им. Н.Э. Баумана Наука и образование 04.03.2011. [http://technomag.edu.ru/doc/174695.html 01.09.2021](http://technomag.edu.ru/doc/174695.html%2001.09.2021)
84. Утегенова Ж.С. Өндірісітік саладағы кәсіпорынның инновациялық әлеуетін басқару механизмін жетілдіру (Ақмола облысының материалдары негізінде): философия докторы (PhD) ....дисс.: 6D051700 – Инновационный менеджмент -Астана, 2022. -146 б.
85. Gabdullina L.B., Tolyssbaev B.S. Foreign experience in implementing and sapplying innovations in transport logistics. Л.Н.Гумилев ат. Еуразиялық ұлттық университеті Хабаршысының Экономика сериясы. 2020. - №3, - Р. 27-138.
86. Logistics Performance Index (worldbank.org) <https://lpi.worldbank.org/> 30.04.2023
87. Габдуллина Л.Б. Көлік логистикасындағы инновациялық технологиялар. «Modern scientific challenges and trends» ХҒПК материалдары, Польша, Варшава, 2018. – Б. 46-50.
88. Габдуллина Л.Б., Абеуханова Е.Б. Көлік-логистикалық жүйені цифрландырудың ерекшеліктері. «Қазақстанның экономикасы және білімі: қазіргі жағдайы және жаңа серпілістері» ХҒПК материалдары, «Семей қаласының Шәкәрім ат. Университеті» КеАҚ. 2021. – Б. 197-200.
89. Габдуллина Л.Б., Толысбаев Б.С. Көлік және логистика жүйесіндегі блокчейн технологиясын қолдану. «ХХІ ғасырдағы ғылым және білім» VI ХҒПК материалы «BILIM-ORKENIETI» Ұлттық инновациялық ғылыми-зерттеу орталығы, 2020. – Б.140-144.
90. [Отчет о рынке грузоперевозок и логистики Сингапура | Размер, доля, рост и тенденции (2022–2027 годы)](https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/singapore-freight-and-logistics-market). <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/singapore-freight-and-logistics-market> 30.04.2023
91. Пчелинцев В.С. Проблемы инновационной политики Швеции Актуальные проблемы Европы. 2013. - № 1. - С. 117–138
92. Калинина М.Р., Кондратов Н.А. Инновационный вектор конкурентоспособности стран Северной Европы: опыт Швеции. / Арктика и Север. 2018. - № 33 – С. 5-28. <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnyy-vektor-konkurentosposobnosti-stran-severnoy-evropy-opyt-shvetsii?ysclid=lj0ip5u083431610837> 17.10.2020
93. Коростелев В. Китайская национальная платформа для транспорта и логистики LOGINK – пример реализации цифровой экономики. <https://seanews.ru/2017/11/30/kitajskaja-nacionalnaja-platforma-dl/?ysclid=lb93apc4ml263392965> 17.10.2022
94. Воронцова С.Д. Системы управления и мониторинга транспортных и грузовых потоков в странах АТЭС. «Транспорт Российской Федерации». – 2013. - № 1 (44) – С. 24-28.
95. Ефремов А.А., Крекова М.М., Борейко А.Е.Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Экономика и управление народным хозяйством. Серия: Экономика и Право. - 2019. - №4 – С. 24-30
96. Европейская логистическая платформа (european-logistics-platform.eu). http://www.european-logistics-platform.eu / 30.04.2023
97. Барыкин С.Е., Егерева Ю.Б., Корчагина Е.В., Калинина О.В., Федорова Е.С. Крупнейшие международные цифровые логистические платформы: сравнительный анализ. Омский Научный Вестник. Серия «Общество. История. Современность» 2022. Т.7, №1. – С. 97-103 [https://cyberleninka.ru/article/n/krupneyshie-mezhdunarodnye-tsifrovye-logisticheskie-platformy-sravnitelnyy-analiz/viewer 05.08.2022](https://cyberleninka.ru/article/n/krupneyshie-mezhdunarodnye-tsifrovye-logisticheskie-platformy-sravnitelnyy-analiz/viewer%20%20%2005.08.2022).
98. Қазақстанның көлік-логистикалық кешенін дамытудың 2030 жылға дейінгі кешенді жоспарын қалыптастыру бойынша ТАЛДАУДЫҚ ШОЛУ және тұжырымдамалық ұсыныстар. «KAZLOGISTICS» ЗТБ Қазақстан көлік қызметкерлерінің одағы зерттеулерінің қортынды есебі. Алматы, 2020. – Б.169 [b805fa8a84a59bfc09eb0923f04bf15c.pdf (kazlogistics.kz)](https://kazlogistics.kz/upload/iblock/b80/b805fa8a84a59bfc09eb0923f04bf15c.pdf) 28.07.2021.
99. «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. ҚР Үкіметінің 2018 жылғы 30 шілдедегі № 470 қаулысымен бекітілген. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1800000470> 04.04.2019.
100. 2020-2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік инфрақұрылымды дамыту бағдарламасы. ҚР Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы №1055 қаулысымен бекітілген. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1900001055> 02.06.2020.
101. 2021-2025 жылдарға арналған «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 12 қазандағы № 729 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2100000729> 25.01.2022.
102. ГабдуллинаЛ.Б. Қазақстандағы көлік-логистикалық жүйенің даму мәслелері «Тенденции и перспективы развития науки и образования в условиях глобализации» ХҒП интернет конференция материалдары (Шығ. 47), Украина, Переяслав-Хмельницкий қ., 2019. - Б. 55-59. <https://drive.google.com/file/d/1BPCd1eCaI0Y34gr3fh3m8S92JSqrvITF/vie> 02.05.2020
103. Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалау агенттігінің Ұлттық статистикалық бюросының ресми сайты. <https://stat.gov.kz/> 11.08.2022.
104. Качалова Н. Почему сценарий развития рынка логистической недвижимости в Казахстане – это триллер с хеппи-эндом. Курсив газеті №16. <https://kz.kursiv.media/2023-05-04/print984-kchl-storage/?ysclid=lheoni3svc517181028> 04.05.2023.
105. Gabdullina L., Кirdasinova К., Amanbayeva A., Zeinullina A., Tlessova E. and Azylkanova S.. Transport and logistics innovations in supply chain management: Evidence from Kazakhstan. / Uncertain Supply Chain Management 8 2020. – Р.255-266
106. World Competitiveness Ranking 2021. https://www.imd.org/centers/world-competitiveness-center/Comp https://www.im [https://www.imd.org/centers/world - 10.09.2022](https://www.imd.org/centers/world%20-%2010.09.2022).
107. Global Innovation Index 2022 What is the future of innovationdriven growth?. <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2022-section1-en-gii-2022-at-a-glance-global-innovation-index-2022-15th-edition.pdf> 15.04.2023
108. Габдуллина Л.Б., Лавровский Б.Л. Состояние инновационной деятельности предприятий Восточно-Казахстанской области Ғылым. Технология. Инновация. Бүкілресейлік жас ғалымдар ғылыми конференциясының жинағы.РФ, Новосибирск қ., 2019. - Б. 377-381.
109. Current State of the East Kazakhstan Transportation and Logistics Complex. Қарағанды университетiнiң хабаршысы, Экономика сериясы. 2020. - №4(100), - Р. 68-79.
110. ШҚО 2021 жылғы әлеуметтік-экономикалық паспорты.ШҚО әкімінің сайты. <https://www.gov.kz/memleket/entities/akimvko/documents/> 19.02.2022.
111. Габдуллина Л.Б., Лавровский Б.Л., Азылканова С.А. Внешняя торговля как фактор развития транспортно-логистической системы региона (на примере Восточно-Казахстанской области) Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ хабаршысының экономика сериясы, 2021. - № 1 - С. 39-52.
112. Отчёт по итогам зимней экспедиции НСО кафедры СЭГЗС.Траектории развития Восточно-Казахстанской области: российский и китайский векторы. Жетекші г.ғ.к. Д. С. Елманова. <https://istina.msu.ru/download/62682087/1f503s:HDRNyG1xEA-l5rZuJZkPbeJZhsk/?ysclid=lbl884oqkw108461680> 17.11.2020.
113. «Определение рациональных схем транспортировки товара из Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через Казахстан». // Зерттеу жұмысының авторефы. ҚР халықаралық втокөлік тасмалдаушыларының Одағы.- Алматы, 2017. – 35 б. <https://kazlogistics.kz/upload/iblock/6af/6af083d6fe4e6729e6edfb3580ba71c1.pdf> 04.09.2019.
114. Дюсембаев А. Әкімге..... <https://www.facebook.com/100020020489823/posts/pfbid03S9g3YyLh5cf5oZAB5fCwt5Po7KEsS3oKzPLfE3ce66fgf97HJWWtGYgFiTjyCTPl/?sfnsn=mo&extid=a&mibextid=hOoF3G> 25.11.2022.
115. Габдуллина Л.Б., Жансеитова Г.С., Абылкасимова Ж.А. Современное состояние инновационной деятельности предприятии транспортно-логистической системы Казахстана. // Қазақстан Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институтының «Казахстан-Спектр» ғылыми журналы. 2020. - №3, - Б. 73-82.
116. Габдуллина Л.Б., Толысбаев Б.С., Кулмаганбетова А.С., Зейнуллина А.Ж. Состояние и проблемы развития инновационной деятельности в Восточно-Казахстанской области. Алматы экономика және статистика академиясының «Статистика, есеп және аудит» ғылыми –практикалық журналы, 2020. - №3, - Б. 141-146.
117. Пустынникова Е. В. Интегрированная логистика: Учебное пособие электронное издание – // Ульяновск : УлГУ, 2016. – 130с. [Uchebnoe\_posobie\_integrirovannai\_logistika.pdf (ulsu.ru)](https://ulsu.ru/media/documents/Uchebnoe_posobie_integrirovannai_logistika.pdf) 04.03.2020.
118. Сиднин О.В. Методологические подходы к исследованию экономических ограничений социально-трудовой сферы // Россия в XXI веке: актуальные проблемы развития экономики и социальноправовой сферы: Материалы науч. конф. / Поволжский кооперативный инт, Энгельс – Энгельс, 2004. – 33 с.
119. Схема управления цепями поставок на основе блокчейн. INSIDERPRO. <https://i1.wp.com/insdrcdn.com/media/attachments/5/f7/c7abeaf75.png> 23.12.2021.
120. Самохвалов Ю.Я., Бурба О.И. Оценка эффективности научных и научно-технических проектов на основе обобщенной функции Харрингтона //Системи управління, навігації та зв'язку, 2018, випуск 4(50) ISSN 2073-7394 <http://journals.nupp.edu.ua/sunz/article/view/1203/1011> 30.10.2022.
121. Дмитриев А.В. Логистическая координация транспортно-экспедиторской деятельности: монография. – СПб: Изд-во СПБГЭУ, 2015. – 160 с.

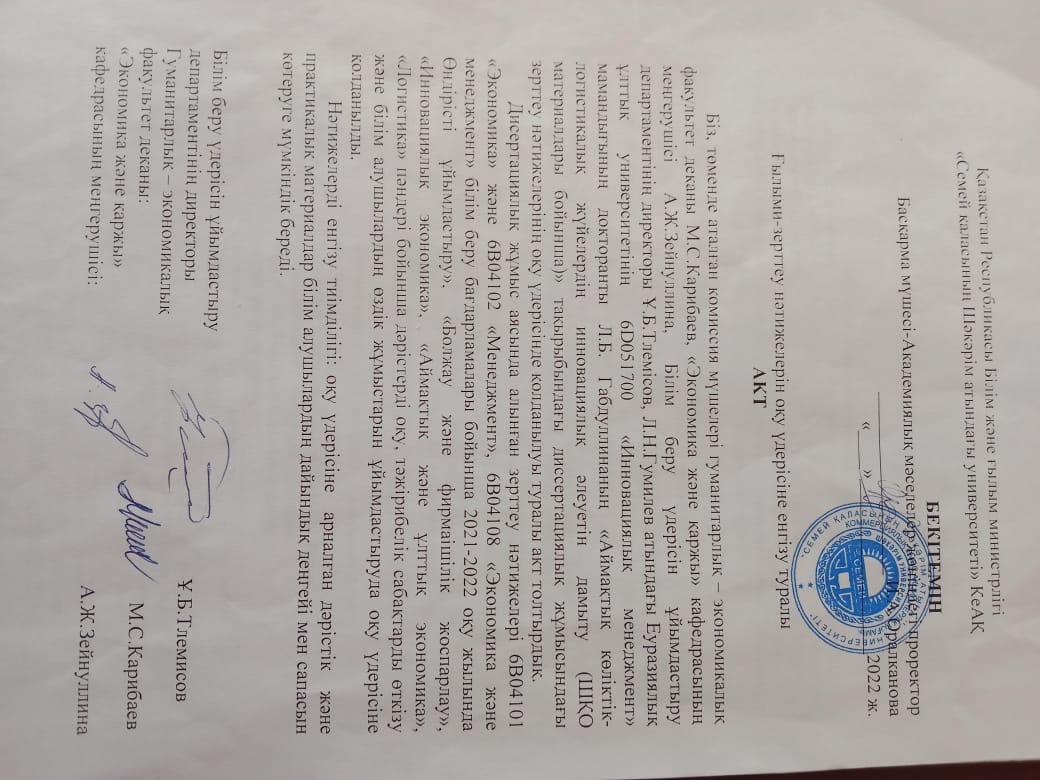
ҚОСЫМША А



ҚОСЫМША Ә



ҚОСЫМША Б



|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ҚОСЫМША В**  **2021 жылғы ШҚО-ың автокөлік жолдарының ұзындығы, км** | | | | | | | | |
| Қала мен ауданар атауы | Республикалық деңгейдегі | | | | Жергілікті деңгейдегі  (облыстық және аудандық деңгейдегі) | | | |
| барлығы | Жабыныдлар бойынша | | | барлығы | Жабындылар бойынша | | |
| қатты | топырақты | жабындысыз | қатты | топырақты | жабындысыз |
| Барлығы: | 3 414 | 3 052,6 | 354,4 | 7 | 8 583,6 | 4 004,85 | 3813,25 | 765,5 |
| Өскемен қ. | 7 | 7 | 0 | 0 | 85,9 | 63,9 | 22 | 0 |
| Семей қ. | 468 | 349 | 119 | 0 | 345 | 177,1 | 156,8 | 11,1 |
| Риддер қ. | 77 | 15 | 62 | 0 | 150,6 | 60,9 | 83,9 | 5,8 |
| Курчатов қ. | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 0 | 0 |
| Абай ауд. | 70 | 70 | 0 | 0 | 375,7 | 201 | 174,7 | 0 |
| Аягөз ауд. | 503 | 429 | 67 | 7 | 625 | 136 | 374,27 | 114,73 |
| Бескарагай ауд. | 113 | 113 | 0 | 0 | 482 | 297 | 116 | 69 |
| Бородулиха ауд. | 96 | 96 | 0 | 0 | 595 | 365 | 193 | 37 |
| Глубоковский ауд. | 169 | 169 | 0 | 0 | 327,8 | 194,6 | 108,03 | 25,17 |
| Жарма ауд. | 382 | 382 | 0 | 0 | 686,5 | 257,5 | 247 | 182 |
| Зайсан ауд. | 167 | 167 | 0 | 0 | 284 | 30 | 219 | 35 |
| Алтай ауд. | 193 | 193 | 0 | 0 | 397 | 262,76 | 134,24 | 0 |
| Катон-Қарағай ауд. | 226 | 175 | 51 | 0 | 486,8 | 162,4 | 324,4 | 0 |
| Көкпекті ауд. | 119 | 119 | 0 | 0 | 689,7 | 363,6 | 305,6 | 20,5 |
| Күршім ауд. | 77 | 77 | 0 | 0 | 859 | 378 | 366 | 115 |
| Тарбагатай ауд. | 255 | 201,6 | 53,4 | 0 | 728,2 | 257,08 | 405,92 | 65,2 |
| Ұлан ауд. | 147 | 147 | 0 | 0 | 534,5 | 342 | 183,5 | 9 |
| Үрджар ауд. | 277 | 277 | 0 | 0 | 688 | 265 | 347 | 76 |
| Шемонаиха ауд. | 68 | 66 | 2 | 0 | 232,9 | 181,01 | 51,89 | 0 |

**ҚОСЫМША Г**

Сауалнама сұрақтары

|  |  |
| --- | --- |
| **Құрметті сауалнамаға қатысушылар!**  Мен «Аймақтың көлік-логистикалық жүйелерінің инновациялық әлеуетін дамыту (ШҚО материалдары негзінде)» тақырыбында диссертациялық зерттеу жұмысын жүргізіп жатырмын.  Бұл сауалнаманың негізгі мақсаты Шығыс Қазақстан облысының көлік-логистикалық жүйесінің инновациялық әлеуетін арттыру шараларын әзірлеу болып табылады.  Сауалнама анонимді, жауаптар диссертациялық зерттеудің нәтижелерін қорытындылауда пайдаланылады.  Байланыс тұлғасы: Габдуллина Лаззат Баглановна, Л.Н. Гумилев ат.Еуразия ұлттық университеті, «Менеджмент» кафедрасы, e-mail: lazzat\_0610@list.ru | |
| Сұрақ | Жауаптардың мүмкін нұсқалары |
| 1. Сіздің лауазымыңыз | А. кәсіпорын басшысы  Б. бөлім жетекшісі  В. маман  Г. жұмысшы  Д.басқа |
| 2. Сіздің кәсіпорыныңыз қай типке жатады? | 1. А. көлік 2. Б. қойма, терминал 3. В. логистикалық компания   Г. басқа қызмет түрі болса, жазыңыз \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 3. Сіздің кәсіпорыныңызда жүктерді жеткізу және жөнелту үшін қандай көлік түрі қолданылады? | 1. А. автокөлік 2. Б. теміржол 3. В. су көлігі 4. Г. әуе көлігі |
| 4. Сіздің компанияңыздың инновациялық даму жоспары бар ма? Егер болса, жоспармен қалай таныстыңыз. | 1. бар, басшылық таныстырды. 2. бар,жиналыста талқыланған 3. бар, кәсіпорынның сайтында 4. бар, бірақ менің жұмысым жоспарға кірмейді 5. мұндай жоспар жоқ. 6. жауап беру қиыналамын соғады |
| 5.Сіздің кәсіпорында инновациялар мен жаңалықтар енгізіліп жатыр ма? | 1. А. ия 2. Б. жоқ 3. В. кейбір кезде 4. Г. жауап беруге қиналамын |
| 6. Сіздің компанияңыздағы инновациялық қызметтіжүзеге асырудағы негізгі кедергілері қандай? Бірнеше жауапты таңдауға болады | A. идеялардың тапшылығы  Б. білікті кадрлардың тапшылығы  B. ақша қаражаттарының тапшылығы  Г. ҒЗТКЖ жүргізуге техникалық мүмкіндіктің болмауы  Д. кәсіпорындағы инновациялық белсенділікті ынталандыру жүйесінің нашарлығы  E. инновациялық қызметті дамыту үшін жеңілдік жағдайлардың жеткіліксіздігі (салықтық, амортизациялық, кедендік, арендалық, лизингтік)  Ж. әкімшілік кедергілер, жиі тексерулер, сыбайлас жемқорлық  З. инновациялық қызметті реттейтін мемлекеттік нормативті-құқықтық құжаттардың жетілмегендігі  И. ақпараттың жетіспеушілігі (жаңа технологиялар туралы, әлеуетті инвесторлар, сатып алушылар туралы және т.б.)  K. басқа (көрсетіңіз)  E. жауап беру қиыналамын |
| 7. Сіздің кәсіпорыныңызда инновацияның қандай түрлері іске асырылуда? | 1. А. үдерістік (технологии) 2. Б. өнімдік (жаңа өнімдер) 3. В. маркетингтік (маркетингтік әдістер, дизайн) 4. Г. ұйымдастырушылық (өндірісті,кадрды басқарудағы жаңашылдықтар)   Д. басқа (көрсетіңіз)  Е. жауап беру қиыналамын  Ж.жоқ,жүзеге асырылмайды |
| 8. Сіздің компания инновацияны дамытуға қаражатты қандай көздерден алады (алғысы келеді)? Бірнеше жауапты таңдауға болады | A. бюджет қаражаты  Б. меншікті қаражат  B. банктердің, қаржы институттарының несиелері  Г. жеке тұлғалардың қаражаттары (бизнес ангел)  Д. шетелдік инвестициялар  E. басқа (көрсетіңіз)  Ж. жауап беру қиыналамын |
| 9. Сіздің компанияңыздың инновациялық дамуына жауапты басшы бар ма? Егер солай болса, оның лауазымын сипаттаңыз. | 1. А. ия 2. Б. жоқ 3. В. жауап беруге қиналамын |
| 10. Соңғы 5 жылда біліктілігіңізді арттырдыңыз ба?Кім жіберді? | A. иә, компания үнемі жібереді  Б. иә, жұмыста талап етеді, өзіміз өтеміз  В. иә, өндірістен үзіліссіз жүреді  Г. жоқ, өтпедім. Жұмыста талап етпейді  Д. жауап беру қиынға соғады |
| 11. Сіздің кәсіпорыныңызда қандай ақпараттық-коммуникациялық технологиялар қолданылады? Бірнеше жауапты таңдауға болады | A. автоматтандырылған жүйе бар  Б. барлық жұмыс орындары компьютерлермен жабдықталған  B. арнайы бағдарламалар қолданылады, барлық қызметкерлер оқытылды  Г. негізінен ұялы телефондарды пайдаланылады  Д.ешқандай ақпараттық технология жоқ  E. басқа (көрсетіңіз)  Ж. жауап беру қиыналамын |
| 12. Сіздің компанияңыз ғылыми-техникалық және инновациялық қызмет аясында қандай құрылымдармен және қандай нысанда ынтымақтасады? Бірнеше жауапты таңдауға болады | A. ЖОО  Б. ҒЗИ,КБ, лабораториялар және т.б.  B. инновациялық бағыттағы коммерциялық емес ұйымдар (қауымдастықтар, одақтар, қоғамдар және т.б.)  Г. жеке тұлғалар (бизнес ангел)  Д. шетелдік қаржы құрылымдары (ХҚДБ, ЕҚДБ, венчурлық фирмалар мен қорлар және т.б.)  E. басқа (көрсетіңіз)  Ж. әріптестік жоқ  З.жауап беру қиыналамын |
| 13. Инновациялық қызметті жүзеге асыруда мемлекеттік немесе аймақтық билік органдарынан қандай қолдау алғыңыз келеді? Бірнеше жауапты таңдауға болады | A. ұйымдастырушылық қолдау  Б. қаржылық қолдау  B. ғылыми-әдістемелік қолдау  Г. ҒЗТКЖ жүргізуде және әзірлемелерді өндіріске енгізуге қолдау көрсету  Д. басқа (көрсетіңіз)  Е. жауап беру қиналамын |
| 14.Сіздің ойыңызша, кәсіпорыныңыз үшін қандай жаңалықтар пайдалы болады және оларды қалай енгізуге болады? Еркін түрде жауап беріңіз. |  |
| ***Сауалнамаға қатысқаныз үшін алғыс айтамыз!*** | |