

MPHTI 15.31.31
DOI 10.56525/EJQE5707

**ЭМПИРИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ
О ВЗАИМОСВЯЗИ МЕЖДУ
ПОКАЗАТЕЛЯМИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
ЭФФЕКТИВНОСТИ И ГЛОБАЛЬНОЙ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ**

***МУСАЛИЕВА Р.Д.**

Академия логистики и транспорта
г.Алматы, Казахстан

E-mail: zhasmin_06@mail.ru

ОРЛЕАНСКИЙ А.А.

Академия логистики и транспорта
г.Алматы, Казахстан

E-mail: aorleanskiy@gmail.com

***Автор корреспонденции: zhasmin_06@mail.ru**

Аннотация. Логистика была выделена как область, в которой можно построить преимущества по стоимости и обслуживанию. Поэтому компании более сосредоточены на потребностях клиентов и пытаются найти способы снижения затрат, улучшения качества и удовлетворения растущих ожиданий своих клиентов. Действительно, глобальная конкуренция заставляет менеджеров начать рассматривать вопрос об обеспечении более эффективных логистических услуг. В этом контексте в данной статье представлено исследование о взаимосвязи между показателями логистической эффективности и глобальной конкурентоспособностью. В статье определяются ассоциации между показателями логистической эффективности и глобальной конкурентоспособностью. Результаты показывают, что некоторые переменные в оценках глобальной конкурентоспособности вносят гораздо больший вклад в логистическую эффективность, чем другие переменные по результатам анализа. Переменные, которые вносят гораздо больший вклад в логистическую эффективность, показаны.

Ключевые слова: Производительность логистики, транспортировка, Конкурентоспособность, SEM анализ.

Введение. Цепочки поставок охватывают несколько континентов и включают поставщиков и клиентов. Они представляют собой сложные структуры, включающие морские, воздушные, железнодорожные и дорожные перемещения, различные типы складских потребностей, а также множество других связанных деятельности. С ужесточением конкуренции между компаниями они сосредоточены на предоставлении продукции и услуг очень эффективным образом. Для этого необходимо создать и координировать сети поставок и распределения, а именно, основная проблема - это эффективное управление цепочкой поставок.

Глобализация и ожесточенная конкуренция - среди факторов, которые заставили менеджеров задуматься о предоставлении более эффективных логистических услуг. Сложная и меняющаяся среда, спрос на разнообразные рынки требуют от компаний участия в этой конкуренции. Со сложностями глобальной конкуренции предприятия сосредотачиваются на потребностях клиентов и поиске способов снижения затрат, улучшения качества и удовлетворения растущих ожиданий своих клиентов. Для этой цели многие из них нашли в логистике область для снижения затрат и повышения эффективности обслуживания.

Цель текущего исследования заключается в том, чтобы рассмотреть вопрос о том, как связаны показатели логистической эффективности и глобальная конкурентоспособность.

Существуют ли значимые взаимосвязи между оценками логистической эффективности и глобальной конкурентоспособностью? Какие основные аспекты глобальной конкурентоспособности тесно коррелируют с логистической эффективностью? Основываясь на уровнях дохода групп стран, существуют ли значимые изменения в средних значениях глобальной конкурентоспособности за семилетний период? Какие основные аспекты глобальной конкурентоспособности показывают значимые различия?

Данные и методы. В данном исследовании используются два основных типа источников данных, все они извлечены из базы данных Института мирового банка и индекса глобальной конкурентоспособности (GCI) Всемирного экономического форума (ВЭФ). Первые данные касаются восприятия логистической эффективности стран. Вторые данные касаются основных аспектов из GCI.

Индекс логистической эффективности (LPI) Всемирного банка, который оценивает шесть аспектов логистической среды, включая транспортные услуги, определяет области, где наиболее необходимо улучшение. LPI основан на глобальном обзоре экспедиторов и курьеров, а также на количественных данных о производительности логистической цепочки. Он является исследовательской инициативой, запущенной альянсом по транспорту и облегчению торговли нескольких государственных и частных организаций, проводимой Всемирным банком. LPI оценивает производительность логистики по шести аспектам среды логистики на основе более чем 5000 оценок стран почти 1000 международных экспедиторов. Респонденты оценивают восемь рынков по шести основным аспектам по шкале от 1 (наихудший) до 5 (отличный). Рынки выбираются на основе крупнейших стран-экспортеров и импортеров, случайного выбора, а также, для стран-приземлённых, соседних стран, связывающих их с международными рынками. Композитный LPI резюмирует области производительности. Кратко, эти переменные:

- CUST: процесс таможенного оформления,
- INFR: качество инфраструктуры торговли и транспорта,
- ITRN: лёгкость организации конкурентоспособных отправок,
- LOGS: качество логистических услуг,
- TRAC: возможность отслеживания грузов,
- TIME: частота доставки грузов получателю в запланированное время,
- и OVRL: общая логистическая производительность.

Индекс глобальной конкурентоспособности ВЭФ измеряет национальную конкурентоспособность с использованием сложной методологии, включающей в себя сырые данные и мнения руководителей. Индекс основан на 12 столпах, категоризированных в три группы: Основные требования (четыре столпа), Увеличители эффективности (шесть столпов) и Факторы инноваций и сложности (два столпа). Страны оцениваются по семибалльной шкале. Более высокий балл указывает на большую конкурентоспособность. Эти столпы:

- Основные требования: 1- Институты, 2- Инфраструктура, 3- Макроэкономическая стабильность, 4- Здоровоохранение и начальное образование.
- Увеличители эффективности: 5- Высшее образование и подготовка, 6- Эффективность товарного рынка, 7- Эффективность рынка труда, 8- Сложность финансового рынка, 9- Технологическая готовность, 10- Размер рынка.
- Факторы инноваций и сложности: 11- Бизнес-сложность, 12- Инновации

Сравнение средних значений глобальной конкурентоспособности. В данной процедуре особый интерес представляют стандартизированная асимметрия и стандартизированная эксцесс, которые могут использоваться для определения, являются ли выборки нормальными распределениями. Значения этих статистик вне диапазона от -2 до +2 указывают на значительные отклонения от нормальности, что может привести к

недействительности тестов, сравнивающих стандартные отклонения. Выборки проходят нормальные тесты. Следовательно, t-тест подходит для сравнения средних значений двух выборок. Более подробные сведения см. в таблицах в приложении.

Эта процедура предназначена для сравнения двух выборок данных и выполняет T-тест для сравнения средних значений двух выборок. Она также строит доверительные интервалы или границы для каждого среднего значения и для разницы между средними значениями. T-тест также может использоваться для проверки конкретной гипотезы о разнице между средними значениями популяций, из которых происходят две выборки. В этом случае тест был разработан для определения, равна ли разница между двумя средними значениями 0,0 или нет. Статистически значимые различия выделяются в Таблице 2 между средними значениями двух выборок на уровне доверия 95%. Группы стран обозначаются как страны с высоким уровнем дохода (HIC), страны верхней средней доходности (UMC), страны нижней средней доходности (LMC) и страны с низким уровнем дохода (LIC) (См. для классификации стран: <http://data.worldbank.org/about/country-classifications>)

В Таблице 1 нулевая гипотеза состоит в том, что среднее значение GCI (2015-2016) равно среднему значению GCI (2022-2023). Альтернативная гипотеза заключается в том, что средние значения GCI (2015-2016) не равны среднему значению GCI (2015-2016).

Таблица 1. Сравнение средств

Индекс глобальной конкурентоспособности	HIC		UMC		LMC		LIC	
	Сред.р азн.	p	Сред.р азн.	p	Сред.р азн.	p	Сред.р азн.	p
Субиндекс А: Основные требования	0,06	0,17	- 0,05	0,45	- 0,17	0,04	- 0,15	0,01
1-ый столп: Институты	0,10	0,12	- 0,14	0,07	- 0,20	0,03	- 0,02	0,84
1.А. Государственные учреждения	0,04	0,55	- 0,20	0,03	- 0,26	0,01	- 0,08	0,43
1.Б. Частные учреждения	0,27	0,00	0,04	0,48	- 0,03	0,70	0,18	0,07
2-й столп: Инфраструктура	- 0,37	0,00	- 0,51	0,00	- 0,69	0,00	- 0,31	0,00
3-й столп: Макроэкономическая среда	0,39	0,00	0,13	0,34	- 0,01	0,95	- 0,17	0,34
4-й столп: здравоохранение и начальное образование	0,10	0,03	0,32	0,00	0,23	0,02	- 0,09	0,56
4.А. Здоровье	0,02	0,03	- 0,10	0,04	- 0,10	0,10	- 0,33	0,02
4.Б. Начальное образование	0,18	0,05	0,73	0,00	0,56	0,01	0,16	0,52
Субиндекс В: Средства повышения эффективности	0,00	0,92	- 0,18	0,00	- 0,25	0,00	- 0,06	0,18
5-й столп: Высшее образование и профессиональная подготовка.	- 0,16	0,00	- 0,31	0,00	- 0,36	0,00	- 0,12	0,08
5.А. Количество образования	- 0,44	0,00	- 0,43	0,00	0,02	0,90	0,56	0,00
5.Б. Качество образования	- 0,03	0,71	- 0,17	0,04	- 0,45	0,00	- 0,37	0,00
5.С. На рабочих курсах	- 0,02	0,82	- 0,32	0,00	- 0,64	0,00	- 0,54	0,00
6-й столп: Эффективность товарного рынка	0,19	0,00	- 0,09	0,15	- 0,33	0,00	- 0,24	0,00
6.А. Соревнование	- 0,04	0,41	- 0,24	0,00	- 0,42	0,00	- 0,32	0,00
6.Б. Качество условий спроса	- 0,15	0,26	0,20	0,00	- 0,15	0,26	- 0,08	0,25
7-й столп: Эффективность рынка труда	- 0,10	0,13	0,03	0,63	- 0,10	0,13	0,03	0,65
7.А. Гибкость	0,14	0,14	0,11	0,19	0,14	0,14	0,22	0,04
7.Б. Эффективное	- 0,35	0,00	- 0,05	0,46	- 0,35	0,00	- 0,16	0,24

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТАЛАНТОВ								
------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Продолжение таблицы 1. Сравнение средств

Индекс глобальной конкурентоспособности	HIC		UMC		LMC		LIC	
	Сред.р азн.	P	Сред.р азн.	P	Сред.р азн.	P	Сред.р азн.	P
8-й столп: Развитие финансового рынка	- 0,11	0,19	- 0,04	0,65	- 0,11	0,19	0,07	0,55
8.А. Эффективность	- 0,24	0,03	0,06	0,45	- 0,24	0,03	- 0,05	0,61
8.Б. Надежность и уверенность	0,02	0,90	- 0,13	0,33	0,02	0,90	0,20	0,32
9-й столп: Технологическая готовность	- 0,66	0,00	- 0,72	0,00	- 0,66	0,00	- 0,43	0,00
10-й столп: Размер рынка	0,06	0,47	0,04	0,27	0,06	0,47	0,29	0,00
10.А. Размер внутреннего рынка	0,34	0,00	0,27	0,00	0,34	0,00	0,64	0,00
10.Б. Размер внешнего рынка	- 0,77	0,00	- 0,65	0,00	- 0,77	0,00	- 0,77	0,00
Субиндекс С: Инновации и изысканность	- 0,25	0,00	- 0,04	0,36	- 0,25	0,00	- 0,11	0,07
11-й столп: Бизнес изысканность	- 0,28	0,00	- 0,03	0,42	- 0,28	0,00	- 0,15	0,02
12-й столп: Инновации	- 0,22	0,01	- 0,05	0,38	- 0,22	0,01	- 0,07	0,28
Индекс общей глобальной конкурентоспособности	- 0,14	0,02	- 0,06	0,16	- 0,14	0,02	- 0,12	0,00

Структурное моделирование уравнений. Структурное моделирование уравнений (SEM) - это сложная и комплексная статистическая процедура, которая может использоваться для проведения как подтверждающего факторного, так и путевого анализа количественных переменных. Она позволяет определить статистическую пригодность моделей, отображающих отношения между переменными. Структурное моделирование уравнений позволяет рассматривать более сложные модели, чем традиционные методы моделирования или модели с более высокими уровнями. Вместо того чтобы просто предполагать, что все отдельные переменные прямо влияют на конечную переменную, мы также можем моделировать косвенные эффекты. Структурное моделирование уравнений также позволяет различать манифестные переменные (переменные, которые мы фактически измеряем) и латентные переменные (понятия, которые мы пытаемся измерить и которые являются индикаторами манифестных переменных).

В этом разделе анализ SEM исследует отношения между столбцами Индекса глобальной конкурентоспособности и переменными логистической производительности. Для обеих аналитических процедур используется метод максимального правдоподобия (ML), который подходит для небольших выборок. Уровни значимости Chi-квадрата менее 0.05, поэтому модели SEM приемлемы. Кроме того, другие статистические показатели, такие как максимальное абсолютное значение градиента, критерий ICSF и критерий ICS, близки к нулю, что подразумевает, что модели пригодны для анализа (см. Таблицы 2-3).

Значимые отношения между столбцами индекса глобальной конкурентоспособности и логистической производительности показаны на рисунке 1 и в Таблице 4.

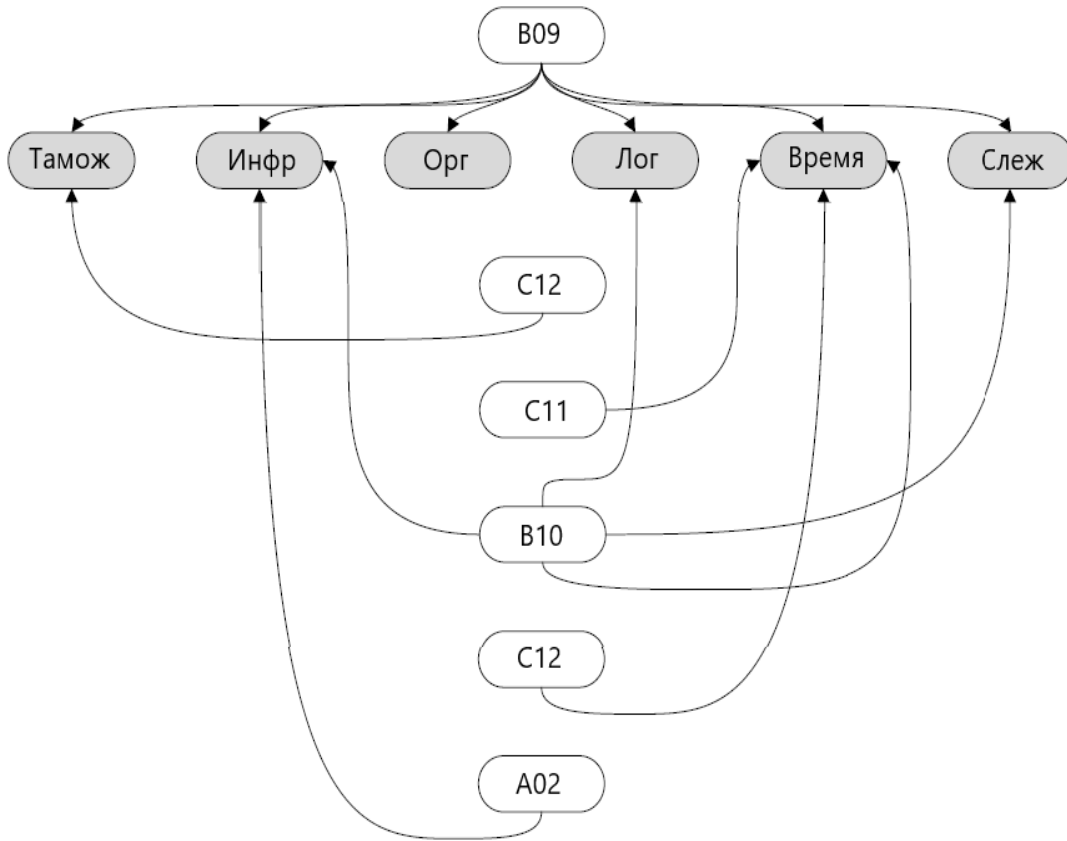


Рисунок 1. Значимые взаимосвязи – GCI против LPI

Таблица 2. GCI – LPI

Метод оценки: GLS -> ML	Статистика Chi-квадрат: 3385,18
Функция несоответствия: 26,2	Степеней свободы: 69
Максимальный остаточный косинус: 0,115	Chi-квадрат р-значение: 0,000000
Макс. Абс. Градиент: 0,91	Штайгер-Линд RMSEA
Критерий ICSF: 5,26.	- - - > Оценка очков: 0,668
Критерий ICS: 0,91	- - > Нижняя граница 90%: 0,65
Граничные условия: 18	- - > Граница верхних 90%: 0,685
	Стенд РМС. Остаток: 0,638

Таблица 3. Основная сводная статистика

	Показатель
Функция несоответствия	26,242
Максимальный остаточный косинус	0,115
Максимальный абсолютный градиент	0,910
Критерий МКФС	5,261
Критерий ICS	0,910
ML Chi-квадрат	3385,180
Степени свободы	69,000
р-значение	0,000
Стандартизованный остаток RMS	0,638

Таблица 4. Оценки модели – (Анализ данных: ковариация)

	Параметр Оценивать	Стандартный Ошибка	T- статистика	Проб. Уровень
(B09)-45->(Тамож)	- 0,292	0,065	- 4,502	0,000
(C12)-48->(Тамож)	0,141	0,063	2,239	0,025
(A02)-50->(Инфр)	- 0,157	0,063	- 2,489	0,013
(B09)-57->(Инфр)	- 0,316	0,065	- 4,840	0,000
(B10)-58->(Инфр)	0,191	0,063	3,013	0,003
(B09)-69->(Орг)	- 0,208	0,064	- 3,274	0,001
(B09)-81->(Логс)	- 0,281	0,065	- 4,351	0,000
(B10)-82->(Логс)	0,195	0,063	3,067	0,002
(B09)-93->(Время)	- 0,388	0,067	- 5,808	0,000
(B10)-94->(Время)	0,210	0,064	3,305	0,001
(C11)-95->(Время)	- 0,195	0,063	- 3,079	0,002
(C12)-96->(Время)	0,225	0,064	3,531	0,000
(B09)-105->(Слеж)	- 0,252	0,064	- 3,931	0,000
(B10)-106->(Слеж)	0,221	0,064	3,467	0,001

Поиск и обсуждение результатов исследования. В таблице 1 показаны статистически значимые различия между средними значениями двух групп доходов. Сравнение проводилось между средними значениями глобальной конкурентоспособности в 2015-2016 годах и в 2022-2023 годах. В целом глобальная конкурентоспособность, кажется, увеличилась в странах с низким и низким средним доходом. Кроме того, есть статистически значимый рост в странах с высоким и высшим доходом. С другой стороны, рост в странах с верхним средним доходом статистически незначим (см. Таблицу 1).

На рисунке 1 показаны отношения между индексом глобальной конкурентоспособности и переменными логистической производительности. Фигура показывает, что некоторые столпы значимо связаны с некоторыми переменными логистической производительности. Некоторые столпы глобальной конкурентоспособности значимо влияют на некоторые логистические переменные. Для получения более подробной информации о других взаимосвязях смотрите Рисунок 1, который говорит сам за себя.

Развивающиеся страны имеют худшую логистическую инфраструктуру по сравнению с развитыми, согласно Индексу логистической производительности (LPI), опрос, проводимый Всемирным банком.

Торговля является важным двигателем экономического роста и развития: интеграция в мировые рынки позволяет производителям специализироваться и получать выгоды от экономии масштаба. Морские порты и коридоры, соединяющие широко разбросанные глубинные районы, имеют важное значение и являются неотъемлемыми для международной торговли и мировой экономики. Ни одна экономика не может выжить без торговли и инвестиций в фиксированную инфраструктуру, которая занимает преобладающее место в планах экономического стимулирования стран по всему миру. В то же время, инвестирование в неправильное направление транспортного коридора или вложение в неправильное направление, особенно если оно закрепляет субоптимальные условия или зависит от развития, несомненно, приведет к огромным упущенным возможностям.

Исследования показывают, что улучшение логистической производительности в странах с низким уровнем дохода и средним уровнем дохода может увеличить объем торговли на 15 процентов или более. Для поддержки торгового фасилитации помощь в торговле должна быть значительно увеличена. Государственно-частные партнерства могут

добиться большего с использованием ресурсов на основе динамики частного сектора в сфере развития торговли.

С учетом повестки дня конкурентоспособности, правительства будут играть все более активную роль в преодолении транспортных, торговых и логистических ограничений. Это начнется с создания аппаратного и программного обеспечения для облегчения перемещения товаров. Улучшение инфраструктуры в первую очередь влияет на прямые транспортные издержки, которые составляют лишь часть общих транспортных издержек, с которыми сталкиваются экспортеры или импортеры во всех странах-загородных, их воздействие может быть дополнительно размыто, если принять более широкий взгляд на широкие логистические издержки, интегрируя накладные расходы и эффективность цепочки поставок. Услуги играют большую и стратегическую роль в экономике. Недорогие, высококачественные услуги приносят пользу экономике. Финансовые услуги, телекоммуникационные и транспортные услуги позволяют более эффективно распределять ресурсы, являются входом в производство товаров и других услуг, и через них способствуют экономическому росту и развитию стран.

С начала 1990-х годов путь коммерческих транзакций и экономической среды изменился кардинально, и развитие технологий и начало формирования мирового рынка значительно изменили характер конкуренции. Мы сейчас входим в новую эру - эру основанной на знаниях экономики. Экономика, основанная на знаниях как новая экономическая форма, по сравнению с традиционной промышленной экономикой, описывает экономику, основанную на производстве, распределении и использовании знаний в центре. Параллельно с этим глобальные торговые переговоры постепенно поднимали вопрос о торговой фасилитации как неотъемлемом элементе экономического развития в бедных странах. Большое внимание уделялось упрощению и прозрачности процедур пересечения границ, и были запущены обширные программы по модернизации таможенных администраций.

Логистическая производительность положительно влияет на стратегию управления цепями поставок и непосредственно влияет на маркетинговую производительность, которая, в свою очередь, влияет на финансовую производительность. Эти результаты подтверждают положительную взаимосвязь между логистической производительностью и организационной производительностью в производственном секторе. Управление логистикой в области экспорта/импорта является важным, поскольку стоимость доставки и эффективность доставки определяют конкурентоспособность сделки. Эффективная транспортная система может быть достигнута путем эффективного использования транспортных видов, терминалов, складов и всех остальных ресурсов, это также требует понимания и наличия вариантов и альтернатив, а также решений о поддержке грузоперевозок и выбора услуг логистики. По сравнению с обширной эмпирической литературой о политике, влияющей на торговлю товарами, эмпирический анализ торговой политики для услуг все еще находится в начальной стадии. Одним из основных ограничений является недостаток данных о политике, влияющей на торговлю услугами, особенно в развивающихся странах.

Наконец, недавно логистическая производительность получила внимание в контексте мировых инициатив по бенчмаркингу для оценки уровня комфорта ведения бизнеса в различных странах, и эффективность логистических и транспортных услуг все чаще рассматривается как основной фактор, определяющий высокие импортные издержки и долгие задержки.

Заключение. В данной работе было проведено эмпирическое исследование взаимосвязи между показателями логистической производительности и переменными Индекса глобальной конкурентоспособности (GCI). В результате данной работы были выявлены связи между показателями логистической производительности и оценками GCI. Как показывает анализ, некоторые переменные в показателях GCI значительно влияют на общую логистическую производительность. В этом контексте важно, чтобы политики в

области логистики учитывали те переменные, которые имеют более высокий вклад. Учитывая показатели GCI, основные области для улучшения логистической производительности включают более активное сосредоточение на показателях, которые вносят значительный вклад, чтобы существенно улучшить результаты.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автоматизированная система проектирования технологических процессов механосборочного производства / В.М. Зарубин, Н.М. Капустин, В.В. Павлов и др. – М.: Машиностроение, 1979. – 247 с.
2. Большаков В.П., Бочков А.Л., Лячек Ю.Т., Твердотельное моделирование деталей в САДсистемах: AutoCAD, КОМПАС-3D, SolidWorks, Inventor, Creo. —СПб, Питер, 2015. – 480 с.
3. Муромцев Ю. Л., Муромцев Д. Ю., Тюрин И. В. и др. Информационные технологии в проектировании радиоэлектронных средств: учеб.пособие для студ. высш. учебн. заведений. — М.: Издательский центр "Академия", 2010. — 384 с. — ISBN 978-5-7695-62563
4. Гончаров П.С., Ельцов М.Ю., Коршиков С.Б., Лаптев И.В., Осюк В.А. NX для конструктора машиностроителя. — Москва: ИД ДМК Пресс, 2009. — 376 с. — ISBN 978-5-94074-590-7 УДК 681.3.068.5015 ББК 34.42 К63
5. Боргест, Н. М. Автоматизация предварительного проектирования самолёта [Текст]: учеб.пособие/Н.М.Боргест.–Самара: Самар.aviaц.ин-т,1992.- 92с.6. Кон Д. Полный справочник по AutoCAD / Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. – 1088 с.

REFERENCES

1. Avtomatizirovannaja sistema proektirovanija tehnologičeskikh pro-tsessov mehanosborocnogo proizvodstva / V.M. Zarýbin, N.M. Kapýstin, V.V. Pavlov i dr. – M.: Mashinostroenie, 1979. – 247 s.
2. Bolshakov V.P., Bochkov A.L., Liachek Iý.T., Tverdotelnoe modeliro-vanie detalei v SADsistemah: AutoCAD, KOMPAS-3D, SolidWorks, Inventor, Creo. —SPb,: Piter, 2015. – 480 s.
3. Mýromtsev Iý. L., Mýromtsev D. Iý., Tíýrin I. V. i dr. Informatsion-nye tehnologii v proektirovanii radioelektronnyh sredstv: ýcheb.posobie dlia stýd. vyssh. ýchebn. zavedenií. — M.: Izdatelskii tsentr "Akademija", 2010. — 384 s. — ISBN 978-5-7695-62563
4. Goncharov P.S., Eltsov M.Iý., Korshikov S.B., Laptev I.V., Osnyk V.A. NX dlia konstrýktora mashinostroitelja. — Moskva: ID DMK Press, 2009. — 376 s. — ISBN 978-5-94074-590-7 ÝDK 681.3.068.5015 BBK 34.42 K63
5. Borgest, N. M. Avtomatizatsija predvaritelnogo proektirovanija sa-molëta [Tekst]: ýcheb.posobie/N.M.Borgest.–Samara: Samar.aviats.in-t,1992.- 92s.6. Kon D. Polnyi spravocnik po AutoCAD / Per. s angl. – M.: Izdatel-skii dom «Vilijams», 2004. – 1088 s.

Мусалиева Р.Д., Орлеанский А.А.

Логистика және көлік академиясы т.ғ. к., ассоц. профессор

Магистрант, логистика және көлік академиясы

Алматы қ., Қазақстан

ЛОГИСТИКАЛЫҚ КӨРСЕТКІШТЕР МЕН ЖАҒАНДЫҚ БӘСЕКЕГЕ ҚАБІЛЕТТІЛІКТІ ТАЛДАУ

Аңдатпа. Логистика шығындар мен техникалық қызмет көрсетудің артықшылықтарын құруға болатын сала ретінде бөлінді. Сондықтан компаниялар клиенттердің қажеттіліктеріне көбірек көңіл бөледі және шығындарды азайту, сапаны жақсарту және өз клиенттерінің өсіп келе жатқан үміттерін қанағаттандыру жолдарын табуға тырысады. Шынында да, жаһандық бәсекелестік менеджерлерді тиімдірек логистикалық қызметтерді ұсынуды қарастыруға мәжбүр етеді. Осы тұрғыда бұл мақалада логистикалық тиімділік көрсеткіштері мен жаһандық бәсекеге қабілеттілік арасындағы байланыс туралы зерттеу ұсынылған. Мақалада логистикалық тиімділік көрсеткіштері мен жаһандық бәсекеге қабілеттілік арасындағы байланыстар анықталады. Нәтижелер жаһандық бәсекеге қабілеттілікті бағалаудағы кейбір айнымалылар талдау нәтижелері бойынша басқа айнымалыларға қарағанда логистикалық тиімділікке әлдеқайда көп үлес қосатынын көрсетеді. Логистикалық тиімділікке әлдеқайда көп үлес қосатын айнымалылар көрсетілген.

Кілт сөздер: логистикалық өнімділік, тасымалдау, бәсекеге қабілеттілік, SEM талдау.

Musalieva R.J., Orleanskiy A.A.

Phd, ass.professor of the Academy of logistics and transport

Almaty, Kazakhstan

ANALYSIS OF LOGISTICS PERFORMANCE AND GLOBAL COMPETITIVENESS

Annotation. Logistics has been highlighted as an area where cost and service advantages can be built. Therefore, companies are more focused on customer needs and are trying to find ways to reduce costs, improve quality and meet the growing expectations of their customers. Indeed, global competition is forcing managers to start considering providing more efficient logistics services. In this context, this article presents a study on the relationship between logistics efficiency indicators and global competitiveness. The article identifies associations between indicators of logistic efficiency and global competitiveness. The results show that some variables in the estimates of global competitiveness contribute much more to logistical efficiency than other variables according to the results of the analysis. Variables that contribute much more to logistical efficiency are shown.

Keywords: Logistics productivity, transportation, Competitiveness, SEM analysis.