

Қазтұтынуодағы Қарағанды экономикалық университеті

ӘОЖ - 656.2(574.4)

Қолжазба құқығында

УАЖАНОВ МАРГУЛАН УАЛХАНОВИЧ

Жүк тасымалының логистикасының басқару механизмдері мен қолдану жолдары «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ мысалында

6D050700-Менеджмент

Философия докторы (PhD) ғылыми дәрежесін алу үшін дайындалған
диссертация

Ғылыми кеңесші:

э.ғ.д., профессор

Алимбаев Абильда Амирханович

Шет елдік ғылыми кеңесші:

PhD докторы, профессор Януш Тэчке

Қазақстан Республикасы
Қарағанды, 2015

МАЗМҰНЫ

АНЫҚТАМАЛАР, БЕЛГІЛЕУЛЕР ЖӘНЕ ҚЫСҚАРТУЛАР	3
КІРІСПЕ	5
1 ЖҮК ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЛОГИСТИКАСЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ	10
1.1 Жүк тасымалдарының логистикасының ғылыми негіздері	10
1.2 Жүк тасымалдарында логистиканың әдістері мен қағидаларын қолдану ерекшелігі	25
1.3 Әлемдік темір жол компанияларындағы логистиканың әдістемелерін қолдану тәжірибелері.....	40
2 «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰК» АҚ ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ ЛОГИСТИКАСЫ ҚЫЗМЕТІН ТАЛДАУ	57
2.1 «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарушылық және жүк тасымалдарының логистикасының қызметін талдау	57
2.2 Жүк тасымалдарын басқарудағы логистикалық кешендердің қызметін талдау.....	69
2.3 Логистикалық жүйелердің жүк тасымалдарын басқарудағы тиімділігін бағалау	81
3 «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰК» АҚ ЖҮК ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЛОГИСТИКАСЫН БАСҚАРУ МЕХАНИЗМДЕРІН ЖЕТІЛДІРУ ЖОЛДАРЫ	91
3.1 «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының басқару механизмдерін жетілдіру.....	91
3.2 «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ логистикалық кешендерінің қызметін жетілдіру жолдары	98
3.3 Логистикалық жүйелердің жүк тасымалдауды басқарудағы тиімділігін жетілдіру	102
ҚОРЫТЫНДЫ	111
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ	114
ҚОСЫМШАЛАР	122

АНЫҚТАМАЛАР, БЕЛГІЛЕУЛЕР ЖӘНЕ ҚЫСҚАРТУЛАР

Бұл диссертациялық жұмыста келесі терминдерге сәйкес анықтамалар қолданылады:

Басқару механизмі – басқарудың мүмкіндігін және тиімділігін анықтайтын, персоналдың қызметінің белсенділігін ынталандыратын жиынтық.

Логистика – “гректің “logistike” сөзінен алынған – есептеу, пайымдау өнері. Сонымен қатар логистика тұтынушылардың талаптарын қанағаттандыру үшін бастапқы нүкте мен жеткізу нүктелелерінің арасындағы ресурстар ағымын басқаруды білдіреді. Экономикада логистика деп шаруашылық жүргізудің ғылыми-тәжірибелік бағыты, яғни өндіріс пен айналым аясындағы материалдық және олармен байланысты ақпараттық, қаржылық ағымдарды тиімді басқару жүйесі ретінде түсіндіріледі.

Жүйе (лат. Systēma – бөліктерден құралған тұтастық, қосылыс) – бір-бірімен қарым-қатынаста және байланыста болатын, белгілі бір тұтастық, бірлестікті құрайтын көптеген құрамдас бөліктердің жиынтығы;

TQM термині (Total quality management) – жалпыға бірдей сапа менеджменті. Басқарудың мұндай жолы шаруашылықтың түрлі сфераларында (өндірісте, сатып алуларда, сатуда, қызметті ұйымадастыруда және т.б.) сапаны жақсартуды көздейді.

Трансазиялық темір жол торабының солтүстік (ТАТТ) дәлізі – Батыс Еуропа – Қытай, Корей түбегі және Жапония, Ресей мен Қазақстан арқылы (Достық – Ақтоғай – Саяқ – Мойынты – Астана – Петропавл (Пресногорьковская) бөлігінде). ТАТТ оңтүстік дәлізі: Оңтүстік - Шығыс Еуропа–Қытай және Оңтүстік – Шығыс Азия, Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан арқылы (Достық – Ақтоғай – Алматы – Шу – Арыс – Сарыағаш бөлігінде).

ТРАСЕКА – Шығыс Еуропа – Орталық Азия, Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі арқылы (Достық – Алматы – Ақтау бөлігінде) өтетін көлік дәлізі.

«KAZLOGISTICS» – Қазақстанның Көлік Одағы – бұл Қазақстанның көліктік және логистикалық ұйымдар одағы мен ассоциациясы, ҚР көлік логистикасын, ғаламдық транзиттік әлеуетті дамытудың және барлық көлік түрлері синергетикасының қоғамдық үйлестірушісі болып табылады.

LPI (Logistics Performance Index) – логистиканың тиімділігінің индексі.

АҚ – акционерлік қоғам

АВЗ – Алматы вагон жөндеу заводы

АҚШ – Америка құрама штаттары

БАӘ – Біріккен араб әмірліктері

ВЖД – вагон жөндеу депосы

ЕО – Еуропа одағы

ҚР – Қазақстан Республикасы

ҰК – Ұлттық компания

«ҚТЖ» ҰК» АҚ – Қазақстан темір жолы Ұлттық компаниясы

Акционерлік қоғамы
ҚТТ – Қазтеміртранс
ҒТК – ғылыми техникалық кеңес
ҒЗТҚЖ – ғылыми зерттеу және тәжірибелік конструкторлар жобалары
КСРО – Кеңестік социалистік республикалар одағы
КО – кеден одағы
ЛВЧД – вагон жөндеу депосы
КЛЖ – Көліктік–логистикалық жүйе
«КЛДҰО» АҚ– «Көліктік логистиканы дамыту Ұлттық орталығы» АҚ
«Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы жанынан құрылды
РЖД – Ресей темір жолдары
РҒА – Ресей ғылым академиясы
ҚХР – Қытай халық республикасы
ХЕБС – халықаралық есеп беру стандарты
КВт/с – киловатт/сағат
Км/сағ – километр сағатына
КСТСП – Транссібір тасымалдарының координациялық кеңесі
Млн. – миллион
ҮИИД МБ – Үдемелі индустриялық–инновациялық даму мемлекеттік бағдарламасы
ТЖҚҰ – Темір жолы қауымдастық ұйымы
Тонна. км – тонна–километр
ТАТЖ – трансазиялық темір жолы
СК – солтүстік дәліз
Ст. – станция
РФ – Ресей Федерациясы
ЕДБ – Еуразия даму банкі
ҒЗО – ғылыми–зерттеу орталығы
ТЭД – тасымалдаудың электронды досьесі
ЭДА – Электрондық деректермен алмасу
ІЖӨ – Ішкі жалпы өнім
ШЫХО – Шекара маңындағы ынтымақтастықтың халықаралық орталығы.

КІРІСПЕ

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. Ел экономикасындағы көліктің атқаратын рөлі өте маңызды, өйткені ол экономиканың барлық саласын біріктіреді, өндірістің қалыпты дамуына жағдай жасап, салааралық және аймақаралық байланыстардың дамуына ықпал жасайды. Қазақстанның Азия мен Еуропа сынды ең ірі сауда серіктестерінің арасында орналасуы елдің көліктік - логистикалық жүйесін дамытудың аса қажеттілігін көрсетіп отыр.

Қазақстанның темір жол желісі Еуропа, Қытай және Оңтүстік Азияның ірі нарықтарын жалғайтын Солтүстік - Оңтүстік және Шығыс - Батыс халықаралық көлік дәліздерінің бойына орналасқандықтан транзиттік әлеуеті өте зор.

Қазіргі таңда Еуропа мен Азия арасындағы сауда айналымының 50%-ы Қытайдың үлесінде. 2013 жылы ЕО мен ҚХР арасындағы сауда-саттық көлемі 726 млрд. АҚШ долларына жетті. Бұл ретте Қазақстанның үлесі аталмыш көлемнің жарты пайызынан аз мөлшерді құраған. Қытайдан Еуропаға Қазақстан арқылы транзиттік бағыттың артықшылықтарын (Суэц каналы арқылы теңіз бағытымен салыстырғанда жылдам және әуе тасымалы құнына карағанда арзан) ескере отырып, теңіз және әуе жүк ағынының бағытын өзгертуге, сонымен қатар республика территориясы арқылы жүк ағынының көлемін ұлғайтуға мүмкіндік бар [1].

Қазақстан Республикасы транзитке қолайлы ахуал орнатып, осы қызмет түрімен байланысты салалық кедергілерді жоя отырып, Шығыс пен Батыс арасында құрлықтық көпір ретінде орналасуына болады. Қытайдың батыс бөлігінен Еуропа, Ресей, Парсы шығанағы, Орталық Азия және Кавказ елдерінен тасымалданатын тауарларға жол ашуға болады.

Транзиттік әлеуетті жүзеге асырумен қатар, республиканың көліктік-логистикалық жүйесі қазақстандық өндірістің келешектегі қажеттіліктеріне жауап беруі тиіс.

Қазақстан темір жолы инфрақұрылымының басым бағыты - жаңа темір жол желілерін салу арқылы елдің көлік және экспорттық әлеуетін дамыту.

Темір жол көлігі саласында құрылымдық реформаларды жүргізу мақсатында, 2001жылы Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысымен 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасы бекітілген болатын [2]. Бағдарламадағы басты бағыттардың бір қатарына тоқталсақ:

- тасымалдау және қамтамасыз ету қызметінде бәсекелестікті дамыту арқылы темір жол көлігінің тиімділігін арттыру;
- импорт алмастырудың өндірістік базаларын дамыту;
- темір жол саласының кәсіпорындары және отандық тауар әзірлеушілермен жылжымалы құрамдарға, таптама немесе табан тіреу жабдықтарына, техникалық құралдарға қажетті қосалқы бөлшектердің негізгі номенклатурасының өндірісін игеру;
- ресурстардың барлық түрлерін оңтайландыру;

- сапаны жақсарту, жұмыс және қызмет түрлерін ұлғайту;
- салаға инвестиция тарту болып табылады.

Еліміздің бірлікті экономикалық кеңістігін дамыту әр аймақтағы көлік инфрақұрылымының дамуының деңгейіне тәуелді болып келеді. Осыған байланысты аймақтардың көлік жүйесінің тепе-теңдігін сақтай отырып дамытулық қажеттілігі, орталықты және жергілікті атқару органдарының көлік қызметін мемлекеттік реттеу сұрақтарын қарастырғанда өзара қатынастарын күшейту қажеттіліктері өзекті болып табылады.

Қазақстан Республикасының Президентінің «Қазақстан халқының әлауатын арттыру мемлекеттік саясаттың басты мақсаты» атты 2008 жылғы халыққа жолдауында көлік саласына арналған тапсырмалар нақты көрсетілген болатын, олар:

- темір жол және автокөлік инфрақұрылымдарының құрылысын және және жаңғыртуын қамтамасыз ету;
- қозғалмалы құрамның жетіспеушілігін төмендету мақсатында отандық көліктік машина жасауды дамытудың кешенді шараларын өндіріп іске асыру;
- Қазақстандағы ең ірі көлік жобасы Оңтүстік Қазақстан облыстары және Ақтөбе арқылы Ресейге шығатын «Батыс Еуропа - Батыс Қытай» трансқұрылықтық дәлізін тәжірибе жүзінде іске асыруды бастаудың қажеттілігі, ол өз кезегінде жаңа жұмыс орындарының ашылуына және экономиканың жандана түсуіне әкеледі деп айтылды [3].

Көлік қызметі тұтынушыларға, алдымен халықтың, экономиканың қажеттіліктеріне, тұтастықты қамтамасыз етудің стратегиялық сұрақтарына, еліміздің қорғанысы және қауіпсіздігіне бағытталуы қажет.

Темір жол көлігі саласындағы Ұлттық компаниясының басқарушылық қызметінің жағдайы, жүк тасымалдарының тиімділігін қамтамасыз ететін логистика әдістерін кенінен қолданылуы, саладағы мәселелер бойынша қабылданатын шешімдер мен жоспарларының маңыздылығы, зерттеліп отырған тақырыптың өзектілігін анықтайды.

Тақырыптың қарастырылуы деңгейі.

Темір жолындағы жүк тасымалдарының логистикасын басқару тұжырымдамасын дамыту, қазіргі басқару әдістерін іске асырудан, саланың арнайы сұрақтарын шешумен байланысты тасымалдаудың жалпы қағидаларын әзірлеуге дейінгі кезеннен өтті. Тасымалдарды басқарудың тұжырымдамасын және тәжірибесін дамытуға шет ел ғалымдары: В. И. Ковалев [4], Д.А. Мачерет [5], Б.А. Аникин. [6], В.И.Савин [7], Джеймс С. Сток, Дуглас М, Ламберт [8], Л.Б. Миротина [9], М. Кристофер [10], Деймон Шехтер және Гордон Сандер [11], В.М. Семенов [12], А.В. Кириченко [13], К.В. Хлопова [14], Д.Т. Андреев, М.Д. Эрлих [15], Д. Андерсон [16], В.А. Дмитриева [17], Ф. Котлер [18] және т.б. ғалымыдар маңызды үлес қосқан.

Қазақстан ғалымдары: Раимбеков Ж.С. [19], Сатова Р.К. [20], Кобдиқов М.А. [21], Сабден О. [22], Атамкулов Е.Д. [23], Можарова В.В. [24], Б.М. Куанышев [25], Тогисбаева А.Б. [26], Бекжанова С. Е. [27], Сарбаев С.Ш. [28], Толысбаев Б.С. [29], Тулембаева А.Н.[30] және т.б. көліктің тиімді және

сапалы қызмет жасауын, тасымалдау процессінің технологиясын, вагон шаруашылығындағы жұмыстарда басқару жүйесін жетілдіруге, көлік кешені буындарының өзара қатынастарын зерттеуді дамытуға үлкен үлес қосты.

Мемлекеттің көліктік-коммуникациялық кешенінің транзиттік әлеуетін көтеру мәселелерінің түрлі сұрақтарын зерттеуге Қазақстан ғалымдарының еңбектері арналған, олар: Сатубалдина Ж.С. [31], Атамкулов Е. Д. [32], Бекжанова С.Е. [33], С.В. Брагина [34], Таласпеков К.С.[35], Сабетов А.С. [36] және т.б.

Зерттеулердің ақпараттық негізін төмендегі материалдар құрады :

- ҚР 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы. ҚР Президентінің 2006 жылдың 11 сәуірдегі № 86 үкімі.

- «ҚТЖ» ҰК» АҚ 2020 жылға дейінгі даму стратегиясы

- ҚР Үкіметінің көлік және экономиканың дамуына қатысты қабылдаған қаулылары

- «Қазақстан - 2050 стратегиясы» атты ҚР Президентінің халыққа жолдауы. 2012 жылдың 14 желтоқсаны.

- Көлік кешенің дамытуға арналған мемлекеттік мақсатты бағдарламалар

Сонымен қатар төмендегі органдардың мәліметтері қолданылды:

- ҚР Ұлттық экономика министрлігінің Статистика жөніндегі комитетінің мәліметтері;

- ҚР Қаржы министрлігінің Кеден комитетінің мәліметтері;

- Көлік және коммуникация министрлігінің мәліметтері;

- «KAZLOGISTICS» Қазақстан көлік одағының мәліметтері;

- ҚР Президентінің Үкімдері, ҚР Парламенті және Үкіметінің заң және нормативті актілері, темір жол көлігінің, «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» АҚ қызметінің статистикалық мәліметтері, Еуропадан Азияға дейін темір жолы көлік дәлізін жетілдірудің Қазақстандық жоспары.

Зерттеудің объектісі және пәні. Зерттеудің объектісі «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» АҚ болып табылады. Компанияның жүк тасымалдаушы кәсіпорындарының қызметі, жүк тасымалдау логистикасы сұрақтары бойынша қарастырылған шешімдері, халықаралық жүк тасымалының транзитіне қатысты қызметтері, компанияның шаруашылық қызметі зерттеу пәні болып табылады.

Зерттеудің мақсаты. «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ мысалында (ары қарай «ҚТЖ» ҰК» АҚ), компанияның экономикасының көліктік-логистикалық қамтамасыз етілуін жақсарту мақсатында темір жолымен жүктерді тасымалдауды басқару механизмдерін жетілдірудің және жүк тасымалдарында логистикалық әдістерді қолданудың әдістемесін әзірлеу.

Зерттеу мақсатына сәйкес келесі міндеттері анықталды:

1. «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жүргізіліп отырған көлік саясатына және Қазақстандағы көліктік-логистикалық саланың дамуына зерттеу жасалды.

2. Көліктік-логистикалық саланың қалыптасуы және дамуының теориялық, әдістемелік және тәжірибелік сұрақтарына зерттеу жасалды.

3. «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының логистикасын басқару механизмдерін жетілдірудің бағыттарына, келешектегі транзиттік жүк ағындарын өткізу дәліздерін анықтауға зерттеу жасалды.

4. ҚР және шет елдік көліктік-логистикалық қызмет көрсету нарығына маркетингтік зерттеу жасалды.

Диссертациялық жұмыстың ғылыми жаңалығы келесілерден тұрады:

- ҚР аймақтық факторларды және әлемдік үдерістерді зерттеу негізінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ қызметінде жүк тасымалдарының логистикасын басқару механизмдерін жетілдірудің әдістемелік ұсынымдары;

- Республиканың спецификасын және географиялық орналасуын есепке ала отырып логистикалық орталықтарды орналастыру және ынтымақты көліктік-логистикалық жүйесін қалыптастырудың әдістемесін ұсыну.

- Қазақстан Республикасындағы темір жол тасымалдарының бәсекелестік мүмкіндігін көтерудің жағымды жағдайларын қалыптастырудың шешімдері.

- Жүктерді жіберушінің қызметін, көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеу.

- Логистикалық қызмет көрсету орталықтарын басқару механизмдерін жетілдіру.

Жұмыстың жоғарыда көрсетілген жаңалықтары зерттеу объектісінің тәжірибе жүзіндегі тікелей қызығушылықтарына жатады.

Қорғауға ұсынылған негізгі ғылыми тұжырымдар:

«ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалдау логистикасын басқару механизмдерін жетілдірудің бағыттары;

Бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің жаңа тұжырымдамасын ұсыну;

Инвентарлі парктің және вагондардың жетіспеушілігі мәселесін шешудің ұсынысы.

Логистикалық қызмет көрсету орталықтарын басқару механизмдерін жетілдіру жолдары.

Зерттеу жұмысының тәжірибелік мәні. Жүк тасымалдарының логистикасын басқару механизмдерін жетілдірудің теориялық нәтижелері мен ұсынымдары ҚР көліктік-логистикалық саласының дамуына байланысты кезекті мемлекеттік және салалық бағдарламаларын жүзеге асыруда қолданылуы мүмкін.

Ал зерттеу жұмысының тәжірибелік мәні «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жүргізіліп отырған көлік саясатына, жүк тасымалдарының логистикасын басқару механизмдерін жетілдірудің бағыттарында, келешектегі транзитті жүк ағындарын өткізу дәліздерін анықтауға арналған қызметтеріне септігін тигізеді. Сонымен қатар, ғылыми-зерттеу нәтижесінде алынған тұжырымдар мен ұсынымдар темір жол жүк тасымалдарының логистикалық қызмет көрсету саласын дамытуға, құрылымдық, аймақтық және салалық бағдарламаларды әзірлеуде, студенттер мен магистранттардың оқу үдерісінде пайдалануы мүмкін.

Диссертациялық зерттеу жұмысының негізгі нәтижелері 8 ғылыми еңбектерінде жарияланды, олардың ішінде 3-і ҚР БҒМ Білім және ғылым саласындағы қадағалау Комитеті ұсынған басылымдарда, 1 мақала Scopus мәліметтер базасында және 4 мақала халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдарында.

Диссертациялық жұмыстың құрылымы. Диссертациялық жұмыс анықтамалардан, белгілеулерден, қысқартулардан, кіріспеден, үш негізгі бөлімнен, қорытындыдан, пайдаланылған әдебиеттер тізімінен және қосымшалардан тұрады.

1 ЖҮК ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЛОГИСТИКАСЫН БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

1.1 Жүк тасымалдарының логистикасының ғылыми негіздері

Жүк тасымалдарының логистикасының заманауи ұғымы жүктерді тасымалдау үрдісін оңтайландыру, мұндай логистикалық жүйе қазіргі уақытта көптеген компаниялардың қызметінде қолданылады, бірақта шаруашылық қызметтің табыстылығы жүйенің қаншалықты дамығанына тікелей байланысты болады.

Экономикада логистиканың кең қолданылуы XX ғасырдың 60-70-ші жылдарына сәйкес келеді, мұнда логистика деп шаруашылықты жүргізудің ғылыми-тәжірибелік бағыты, яғни өндіріс пен айналым аясындағы материалдық және олармен байланысты ақпараттық, қаржылық ағымдарды тиімді басқару жүйесі ұсынылған. Экономикада логистиканың кеңінен қолданылуы технологиялар саласындағы жетістіктермен де байланысты. Шикізат, бөлшектер мен дайын өнімдердің қозғалысының барлық сатыларын іштей бақылау мүмкіндігі материалдық ағымдарды басқарудың дәстүрлі үлгісіндегі кездесетін шығындарды айқын байқауға мүмкіндік береді.

Тәжірибелік логистиканың пайда болу және даму тарихы көне заманнан басталады. Гамбург университетінің профессоры Г. Павеллектің айтуынша, тіпті Рим империясының кезеңінде "логистер" немесе "логистиктер" деген мәртебесі бар қызметкерлер болған деген. Олар азық-түлік өнімдерін бөлумен айналысқан. Біздің дәуірдің бірінші мыңжылдығында бірқатар елдердің әскери лексиконында логистиканы қарулы күштерді материалды ресурстармен қамтамасыз ету және олардың қорларын сақтау бойынша қызметпен байланыстырған, әскерді қаруландыру, оларды әскери мүлікпен қамтамасыз ету, олардың қажеттіліктерін уақытылы қарайластыру жатады деп есептелген.

Философиялық энциклопедияда логистиканың мынадай түсініктемесін табуға болады: "Логистика гректің "logistike" сөзінен алынған – есептеу, пайымдау өнері. Ежелгі гректерде есептеу және геометриялық өлшеу өнері, яғни теориялық математикаға қарсы қойылатын тәжірибелік арифметика логистика деп аталады. Осы мағынада бұл термин Батыс Еуропада XVII ғасырға дейін қолданылған. Бірақ Лейбниц (неміс ағартушысы-энциклопедисі, философы) логистиканы "calculus ratiocinator" (ой қорытындыларын есептеу) үшін синоним ретінде қолданған. 1904 жылы Женевадағы Халықаралық философиялық конгресте бұл термин математикалық логиканы белгілеу үшін ұсынылған".

Әдебиеттерде оның басқа да қолданылуы кездеседі: Рассел және оның мектебі ұсынған логика кезеңі басқаша логицизм деп аталған (математиканы оны логикаға қиыстыру арқылы түсіндіруге тырысатын математиканың философиялық мәселелер саласындағы бағыты), яғни абстрактілі ойлау сатысындағы әлемді танудың заңдары, формалары және тәсілдері туралы ғылыммен шатастыруға болмайды.

Логистиканың дамуының тағы бір бағыты - экономикалық, мұнда логистика деп шаруашылықты жүргізудің ғылыми - тәжірибелік бағытын айтуға болады.

Экономикада логистиканы қолданудан алатын экономикалық пайда, тауарларды жылжыту саласында әріптестерді бірлестіктерге бейімдеуге әсер ету болып табылады.

Логистиканың тәжірибелік әлеуетін алғашқы болып американдық мамандар Пол Конверс және Питер Дракер түсіндірген. Олар оның әлеуетті мүмкіндіктерін “шығындарды үнемдеудің соңғы шегі” және “экономиканың танылмаған материгі” ретінде анықтады. Кейіннен олардың көзқарастарын көптеген теоретик-логистиктер бөлісті. М. Потер, Д. Стон және басқа да осылар сияқты американдық зерттеушілердің айтуынша, логистика өзінің дәстүрлі тар анықтамасының шекарасынан шықты және фирманың жоспарлауы мен стратегиялық басқаруында маңызды орын алады деген [30].

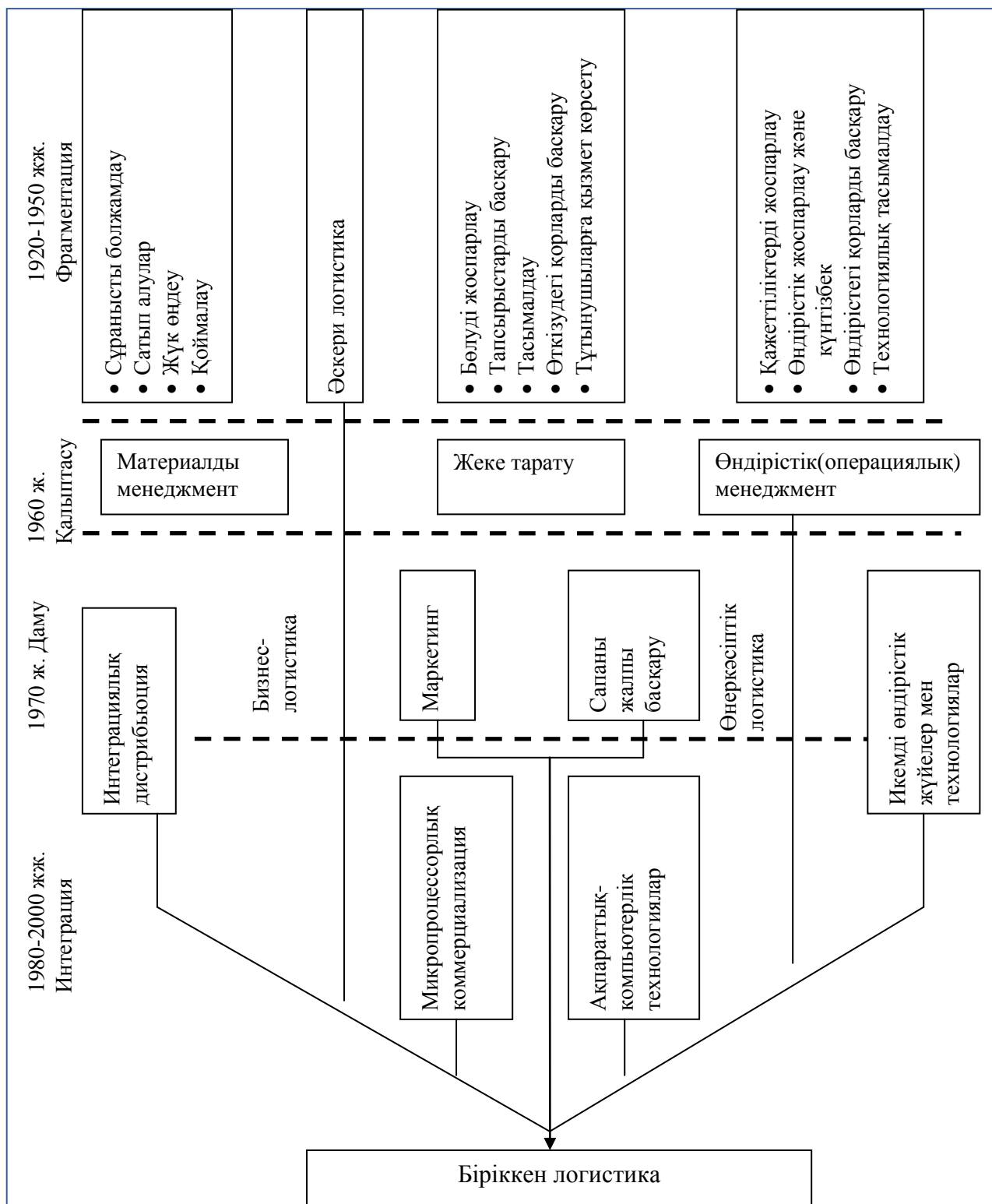
Логистиканың эволюциясы материалды, сондай-ақ онда кездесетін ақпарат және қаржы ағымдарын басқарудың теориясы мен тәжірибесі бойынша берілген, яғни шикізаттардың, материалдардың және дайын өнімдердің айналым үрдісімен байланысты, оларды жабдықтаушылардан әзірлеуші-кәсіпорындарға және соңғылардан талаптарға сәйкес соңғы тұтынушыларға дейін жеткізумен байланысты барлық кешенді мәселелердің шешілуі берілген, 1.1 - суретке қараңыз.

XX ғ. логистикасының генезисінде бірнеше тарихи сатыларды бөліп көрсетуге болады. 20-жылдардан 50-жылдардың басына дейінгі кезенді “фрагментаризация” кезеңі деп атауға болады, бұл кезде логистика идеясы жалпы шығындарды төмендету және бизнестегі материалды ағымдарды басқарудың интегралды құралы ретінде талап етілмеген. Сонымен бірге 50-ші жылдарға дейін кейбір логистикалық функциялар құрамдас шығындарды төмендету тұрғысынан маңызды болған, мысалы, өндірісте, тасымалдауда, қоймалауда және т.б. Дегенмен, жалпы экономикалық жағдайлар, технология мен менеджменттің даму деңгейі логистика феноменінің пайда болуына ықпал етпеді.

Қарастырылып отырған кезең, онда болашақтағы логистикалық қағиданы енгізудің алғышарты қалыптасқандығымен маңызды. Оған төмендегілерді жатқызуға болады:

- тауарларды өткізуді ұйымдастыру жүйелеріндегі қорлар мен тасымалдау шығындарының өсуі;
- көлік тарифтерінің өсуі;
- маркетинг қағидасының пайда болуы және тез таралуы;
- әскери логистиканың теориясы мен тәжірибесінің дамуы.

Осы кезеңде маркетинг бойынша бірқатар еңбектер шықты, оларда маркетингтің құрамдас бөлігі ретіндегі бөлудің табиғаты ашылды, онда тауарларды өткізудің тиімділігін ұйымдастырудағы және жоғарылатудағы оның ерекше орны көрсетілген.



1.1 сурет – Логистиканың даму эволюциясы

Ескерту - [30] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

Әлемдік экономиканың әзірлеуші нарығынан сатып алушы нарығына бірте-бірте өту салдары ретіндегі маркетинг қағидасының қалыптасуы

бизнесітегі логистиканың пайда болуын түсіндіретін маңызды фактор болып табылады.

Қарастырылып отырған тарихи уақыт кезеңіндегі алғашқы логистикалық ұйымдар мен бірлестіктердің пайда болуын айта кету қажет. АҚШ-тағы және әлемдегі ең ежелгі ұйым сатып алуларды басқару мәселелерінің Ұлттық ассоциациясы болып табылады (1915 жылы құрылған), ол 1967 жылы жабдықтау агенттерінің Ұлттық ассоциациясы болып қайта құрылған.

1950-ші жылдардың ортасынан бастап 1970-ші жылдарға дейінгі кезеңді батыс мамандары логистиканың қалыптасу кезеңі (концептуализация) деп атайды. Бұл кезең, ең алдымен, АҚШ-тағы логистиканың теориясы мен тәжірибесінің тез дамуымен сипатталды. Сол кезеңде таратуды жақсарту мүмкіндігін, ең алдымен шығындарды төмендету тұрғысынан елемуге болмайды. Менеджмент бойынша белгілі кеңесші Питер Друкер таратуды "көбінесе еленбейтін және американдық бизнестің ең сенімді саласы" деп атаған.

Логистиканың батыс бизнесінде тез дамуының маңызды фактілерінің бірі - жеке бөлудегі жалпы шығындар қағидасының пайда болуы болды.

Бұл қағиданың мәні, таратуда шығындарды тауарды әзірлеушіден тұтынушыға жеткізуге кеткен шығындардың көлемін төмендетуге болатындығы. Мысалы, тауарлар тасымалын автокөлік көлігінен әуе көлігіне алмастыра отырып, аралық қоймаларды құру қажеттілігінен қашуға болады, яғни логистика арқылы қорларды қоймалауға, сақтауға және басқаруға кететін шығындарды азайтуға болады. Бұл жерде тасымалдау шығындары өскенімен, өткізу торындағы шығындардың жалпы деңгейі төмендейді. Бұл мысал, екі маңызды логистикалық қызметтер (қор мен тасымалдау) арасындағы ішкі өзара қатынасқа ерекше көңіл бөледі. Жалпы шығындар қағидасы логистикалық шешімдерді қабылдау әдістемесін дамыту үшін негіз болып табылады.

Сонымен бірге, осы кезеңде логистиканың тез дамуын түсіндіретін бірқатар объективті экономикалық және технологиялық факторлар болған. Олардың негізгілеріне төмендегілерді жатқызуға болады:

- тұтынушы сұранысының үлгілеріндегі және қатынастарындағы өзгерістер (олигополиялық нарықтардың дамуы);
- өндіріске жұмсалатын шығындарды қысқарту;
- компьютерлік технологиялардағы үрдістер;
- қорларды қалыптастыру стратегияларындағы өзгерістер;
- әскери тәжірибенің әсері.

Нарықтағы негізгі үрдістер сатып алушыларға көңіл бөлудің күшеюі (соның ішінде, қызмет көрсету үлесінің өсуі) және бірдей қажеттіліктерді қанағаттандыратын (бәсекелес тауарлардың) түрлі тауарлардың көп болуы болды. Олигополистік нарықтық құрылымдардың тез дамуы бизнес ұйымдарын сұраныс пен ұсынысты үйлестірудің, тұтынушыларға жақсы қызмет көрсетудің жаңа жолдарын іздеуге мәжбүр етті. Тапсырыс циклдерін қысқартуға және өнім өндірісіне жаңа көзқарастар пайда болды. Тауарлар түрлерінің көбеюі тарату жүйелерінде қорлардың құрылуы мен сақтауына кететін шығындардың өсуіне

алып келді. Бұл өз кезегінде тауар өткізуші құрылымдарды жетілдірудің және жеке бөлу үдерістеріндегі шығындарды төмендетудің жаңа жолдарын іздеуді талап етті [4].

Нарықтық жағдайдың өзгеруі, олигополистік бәсекелестіктің өсуі өнім әзірлеушілерге шығын факторларының қысымын күшейтті, менеджерлерді еңбек өнімділігін жоғарылатудың, өндіріс пен таратудағы шығындарды төмендетудің жаңа жолдарын іздеуге мәжбүр етті. Жаңа логистикалық қағидалар оларға сондай мүмкіндік берді. Бұдан басқа, менеджерлердің логистикалық шығындарды көп мөлшерге дейін төмендетуге болатындарына көздері жетті.

Логистикалық ойлаудың дамуына әсер еткен маңызды факторлардың бірі - бизнестегі есептеу техникасының және ақпараттық технологиялардың қолданылуы болып табылды.

Дамыған капиталистік елдер экономикасындағы ғылыми-техникалық үрдіс көп альтернативті және оңтайландыру мәселелерін шешу қажеттілігіне алып келді, мысалы, ондай мәселелерге көлік түрін таңдау, өндіріс пен қоймалардың орналасуын оңтайландыру, оңтайлы бағыттау, өнімнің көп түрлерінің қорларын басқару, ресурстардың қажеттілігі мен сұранысын болжамдау және т.б. жатады.

Бұл мәселе дамушы компьютерлік технологиялардың қатысуынсыз қалмады, олар белсенді түрде бизнеске 1950-шы жылдардың ортасында ене бастады. Компьютер кез келген ірі фирманың айырылмас бөлігіне айналды. Сонымен қатар, олармен бірге қазіргі экономикалық - математикалық әдістер мен оңтайлы жоспарлау теориясының әдістері, жаппай қызмет көрсету теориялары, қорларды басқару теориялары және операцияларды зерттеудің басқа әдістері қолданыла бастады. Әсіресе, математикалық статистика, сызықтық бағдарлау және болжау әдістері кеңінен қолданыла бастады. Шығындарды төмендету және оңтайлы басқарушылық шешімдерді алу құралы ретіндегі ақпараттық-компьютерлік технологияларды бизнеске еңгізуге деген менеджерлердің қызығушылықтары өсті.

Тауарларды таратуға қатысты логистикалық әдісті күшейткен маңызды фактор - қор қалыптастыру стратегиясының өзгеруі болды. Көптеген тауар әзірлеушілер өз өндірістерінде дайын өнімнің көп мөлшердегі қорын құрғысы келмеді, керісінше, оларды тарату арналарына ығыстыруға тырысты. Сондықтан да, көтерме, бөлшек саудагерлер және басқа да сауда делдалдары тауар өткізуші торлардағы қорлар деңгейін басқару, бақылау, тасымалдау, қоймаларды орналастыру мәселелерін өз бетінше шешуге мәжбүр болды. Әрине, осы логистикалық функциялармен байланысты дистрибьюторлар шығындарының өсуі әзірлеушілерге қорларды қайтарудың кері реакциясына алып келді. Қайшылықты жағдайлар тек логистикалық үйлестіру арқылы шешілуі мүмкін болды.

Менеджмент әскери логистиканың тәжірибесін біртіндеп логистикалық іс-әрекеттерді үйлестіру үшін және басқару үшін қолдана бастады. Бұған АҚШ-тағы бірқатар алдыңғы қатарлы университеттер мен ғылыми-зерттеу

фирмаларының жасаған логистикалық іс-әрекеттеріне әскерлердің демеушілік етуі өз әсерін тигізді [6].

1960 жылдардың соңында батыста менеджменттің интегралды құралы ретіндегі бизнес-логистиканың қағидасы қалыптасты. Қағиданың негізгі мазмұны мынадай болды: “Логистика – бұл белгілі бір уақытта және белгілі бір жерде тауарлардың сұранысы мен ұсынысын үйлестіруге және жылжытуға әсер ететін барлық қызметтерді басқару” деп көрсетілді.

1970-шы жылдардың басында бизнес-логистиканың негізгі қағидалары құрылды және көптеген батыс фирмалары оларды тәжірибе жүзінде табысты қолдана бастады. Бірақ пайданы өсіруге қызығушылық білдірген көптеген фирмалар үшін шығындарды азайту және бақылауға қатысты логистикалық әдіс айқын болмады. Бұдан басқа, логистикалық үйлестіруді енгізу әрекеттері көптеген батыс фирмаларында орта және тіпті жоғарғы менеджменттің қарама-қарсы әрекеттеріне алып келді. Ұзақ уақыт бойы дәстүрлі функцияларды орындауға үйренген менеджерлер, мысалы, сатып алу, тасымалдау, жүкті өңдеу қызметтерін атқара отырып, жалпы шығындарды төмендету қағидасының негізінде материалды ағымдарды іштей бақылау үшін қажетті ұйымдық өзгерістерді енгізуге кедергі жасап отырған. Қосымша қиындықты логистикалық шығындардың құраушыларын бөлуге және бақылауға ыңғайланбаған бухгалтерлік есеп жүйелері және фирмалардың логистикалық белсенділігінің қаржы нәтижелерін бағалау жүйелері тудырды.

1970-ші жылдардың ерекше сипаты - жоғары сапалы шикізат ресурстарының жетіспеушілігі кезіндегі бәсекелестіктің өсуі болды. Көптеген елдердегі өндіріс құралдарына салынатын инвестициялардың өсуі салыстырмалы тұрақтандырумен ауысты.

Қоймалау үдерісін, оның операциялық құрамын, ұйымдастырылуын, техникалық және технологиялық қамтамасыз етілуін өзгерткен "таралау-орау" революциясы 70-ші жылдардың соңында аяқталды. Тасымалдау, қойма құрал-жабдығын әзірлеу, тара мен ораудың жаңа түрлері, қазіргі автоматтандырылған қойма кешендері кеңінен дамыды, жүктерді тасымалдаудың контейнерленуі белсенді түрде еңгізіле бастады. Тара мен орауды стандарттаудың таратушы логистикалық жүйелеріне орау мен паллеттердің стандартты мөлшерлі қатарларын енгізу маңызды экономикалық әсер берді [14].

Логистика бойынша белгілі ғалымдар мен мамандарының бірі, АҚШ-тың Мичиган университетінің профессоры Дональд Бауэрсонс XX ғасырдың 80-90 жылдары кезеңін "логистикалық ренессанс" кезеңі деп атады [37]. Шынында да, осы кезең ішінде логистика теориясы мен тәжірибесі алдыңғы онжылдықта жасалғаннан асып, алға қадам басты.

Логистиканың тез дамуының басты идеясы минималды шығындармен бизнестің соңғы мақсатына жету үшін "сатып алулар – өндіріс – тарату - сатулар" толық логистикалық торындағы фирманың логистикалық функциялары мен оның логистикалық әріптестерін максималды интегралдау болды.

Қарастырылып отырған тарихи кезеңде логистикалық шарықтау феноменін түсіндіретін әлемдік экономикада маңызды өзгерістер болды. Олардың негізгілері мыналар:

- ақпараттық технологиялардың революциясы және персоналды компьютерлерді енгізу;
- нарықтарды ғаламдастыру;
- экономика инфрақұрылымын мемлекеттік реттеудегі өзгерістер;
- TQM философиясын жан-жақты тарату;
- серіктестіктің және стратегиялық одақтардың өсуі;
- бизнесті ұйымдастырудағы құрылымдық өзгерістер.

Микропроцессорлы техниканың жетілдірілуі және оның дамушы елдер экономикасының барлық салаларында кеңінен қолданылуы ақпараттық - компьютерлік технологиялардағы нағыз революцияның болуына ықпал етті. Электронды формадағы ақпарат қазіргі нарықтық инфрақұрылымның маңызды компонентіне айналды. Әлемдік ақпараттық кеңістіктің қалыптасуы мәліметтер базасы мен банкін, электронды мәмілелер және электронды байланыстардың жүйелері мен стандарттарын құру мен дамытудың бағыттары бойынша жүрді.

Логистиканың қағидаларын алға жылжыту үшін электронды банк операциялары жүйесін құру (Халықаралық банкаралық SWIFT және SWIFT II жүйесі негізінде), стандарттарының кинетикалық серіктестер арасында өзара ақпараттық іс-әрекеттерді қолдау үшін EDI (Electronic Data Inter-change) – «электронды мәлімет алмасу» – және EDI FACT (Electronic Data Interchange) – «басқаруда, сауда және көлікте электронды ақпарат алмасу» стандарттарын пайдалану маңызды орын алады.

Логистика қағидасын жылжытуға тез дамушы электронды байланыс нарығы да әсер етті, соның ішінде: ақпараттарды хабарлау торлары, факсимильді байланыс, электронды почта, телеконференциялар, көпшілік пайдалануға болатын бағдарламалық қамтамасыз ету және т.б. Логистикалық серіктестер коммерциялық (Compu Serve, America Online), сонымен қатар коммерциялық емес (Internet) жаппай ақпараттық қызмет көрсету жүйелерінің мүмкіндіктерін кеңінен пайдалана бастады.

Логистиканың интегралды қағидасын қалыптастыруда және бекітуде анықтаушы орынды ақпараттық байланыс жүйелері арқылы (мысалы, спутниктік телекоммуникациялық жүйелер) белгілі бір уақыт көлемінде алыстағы материалды ағымдарды әр уақытта бақылап отыру мүмкіндігін алады. Сонымен бірге, ақпараттық технологиялардың революциясы, тек материалды емес, сонымен қатар жүретін ақпараттық ағымдарды басқару қажеттілігі туралы түсінікті күшейтті.

Әлемдік экономиканы ынтымақтастыру және бизнесті ғаламдастыру халықаралық логистикалық жүйелердің құрылуына әсер етті.

Батыстың ірі фирмалары ғаламдық стратегияларды дамытуға, яғни әлемдік нарық үшін және арзан шикізаттар, бөлшектер, еңбек ресурстарын табуға болатын жерлерде өнім әзірлеуге тырысты. ЕО елдерінде және АҚШ-пен Канада арасында болғандай дәстүрлі ұлттық, сауда, кеден және басқа да

кедергілердің жойылуы шекаралар арқылы тауарлардың, қызметтердің және адамдардың еркін өтуіне әсер етті және халықаралық логистикалық үйлесудің мәнін күшейтті. Халықаралық аренада логистикалық белсенділік кешенді болды, ал өндірісті және тарату орталықтарын орналастыру, көлік түрін таңдау, қызмет түрін, қорларды басқару әдістерін таңдау, байланыс және ақпарат жүйелерін жобалау сияқты мәселелер логистикалық менеджменттің жаңа дағдыларын талап етті [38].

1990-шы жылдардың басында логистиканың алдыңғы қатарлы орын алатын халықаралық бағдарламалары мен жобалары белсенді түрде жасалып еңгізіле бастады.

1980-ші жылдардағы онжылдық оның алдындағы сенімсіздікті, күдікті және күрестік бәсекелестікті алмастырған іскерліктегі одақтар мен альянстардың тез өсуімен сипатталады. Интегралды логистика қағидасының арнасында іскерліктегі әріптестер дайын өнім қорларын жоспарлауда және басқаруда, тасымалдауда, жүктерді өңдеуде, сауданы ұйымдастыруда табысты үйлестірудің жолдарын іздестіре бастады. Бірлестіктердің көптеген негізгі формалары логистикалық шығындарды қысқарту және тұтынушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту мақсатында ұйымдастырушылық және функцияралық жоспарлауды, басқаруды жетілдіру бағытында дамыды. Көптеген логистикалық одақтар тасымалдауда, көтерме сауда және тарату жүйелеріндегі маманданған дәстүрлі бәсекелестер арасында құрылды.

Сонымен, “логистикалық ренессанс” кезеңінде көптеген іскер ұйымдары үшін логистика бәсекелестік күрестегі маңызды стратегиялық құралдардың бірі болды және алдыңғы қатарлы интегралды логистиканың қағидаларын қолданған фирмалар нарықтағы өз жағдайларын бекітті. Қазіргі сатыда болашақ логистикалық қағиданың эволюциясына әсер еткен нарық экономикасындағы негізгі үрдістерге мыналар жатады:

- өнеркәсіп өндірісінің құлдырауы;
- өнеркәсіптегі маманданудың тереңдеуі;
- бірлестіктерді және менеджменттің жаңа формаларын ұйымдастыруда жаңа тәсілдерді қажет ететін сауда серіктестерімен жаңа қарым-қатынас;
- әлемдік ынтымақтастықтың үрдістердің дамуы;
- іскерліктің барлық салаларында күшейген бәсекелестік;
- жаңа ақпараттық-компьютерлік технологияларды еңгізуден оларды тиімді пайдалануға өтуі;
- жаңа өнім түрлерінің өндірісіне тез өтуге мүмкіндік беретін икемді технологиялық құралдарды, жобалаудың автоматты жүйелерін, икемді автоматталған және роботталған өндірістің еңгізілуі;
- қызмет көрсету өнеркәсібіне логистика қағидаларын еңгізуді күшейту.

Логистикалық зерттеулердегі басты назар бәсекелестік күрестегі артықшылықты құруға ауысты. Бәсекелестік күшейген жағдайда нарықта өз бәсекелестерін табысты жеңу үшін фирма икемді және қозғалмалы болуы тиіс, яғни бәсекелестіктің маңызды факторы уақыт болып табылады. Бұдан басқа, іскерліктің сыртқы ортасы кешенді және анықталмаған болып келеді, бұл

калыптасушы логистикалық жүйелердің жоғары деңгейлі бейімделуін және тұрақтануын талап етеді.

Логистика, эволюциясы дамыған капиталистік елдердегі нарықтық қатынастардың тарихымен, эволюциясымен тығыз байланысты, іскерліктегі “логистика” терминінің өзі тек 1970-ші жылдардың соңында ғана қалыптасып, әлемде жаппай қолданыла бастады. Міне, шамамен жарты ғасыр бойы Батыста мамандар, ғалымдар, іскерлер арасында қарастырылып отырған түсініктің атауы және мазмұны бойынша талқылаулар әлі күнге дейін аяқталмаған. Логистика бойынша әдебиеттерді сараптай отырып, мынадай қорытынды жасауға болады: көптеген авторлар бірдей логистикалық қызметтерді баяндай отырып әр түрлі терминдерді қолданады.

Түрлі терминнің қолданылуы зерттеушінің талғамына байланысты және логистикалық процестің жеке жақтарына көңіл бөлуді қалауымен түсіндіріледі. Бұл жағдайда көрсетуге болатыны “физикалық бөлу” терминінің қолданылуы, ол Батыста 1970-ші жылдардың ортасына дейін логистика түсінігінің синонимі ретінде қолданылып келді, ал қазіргі уақытта біріккен логистиканың кешенді функцияларының бірін білдіреді және “тарату” терминінің синонимі болып табылады [39].

Логистика біршама жас және белсенді дамушы ғылым болып табылады. Оның түсініктемесі аппаратына және терминологиясына қатысты көптеген сұрақтар әр уақытта нақтыланып, жаңа мәнге ие болып, өзгеріп отырады. Осыған байланысты логистика өткен тарихи жолды қарастыру, қазіргі сатыдағы жағдайын бағалау және шетел мен біздің елдегі оның даму келешегін бағалау қажет .

Отандық және шетел экономикалық әдебиеттерінде логистика түсінігінің көптеген анықтамаларын кездестіруге болады, онда басқару объектісі материалдық ағымдармен шектелмейді. Сондай-ақ «банктік логистика», «ақпараттық логистика» сияқты бірқатар басқа терминдер пайда болды .

Логистиканы материалдық және олармен байланысты ақпараттық ағымдарды басқарудың теориясы мен тәжірибесі ретінде қарастырады.

Материалды ағымдарды басқару, басқа кез келген объектілерді басқару сияқты, екі бөлімнен тұрады:

- шешім қабылдау;
- қабылданған шешімді жүзеге асыру.

Материалды ағымдарды басқару бойынша дәлелді шешімдер қабылдау үшін белгілі бір білім қажет. Осы білімді жасайтын қызметті логистикаға жатқызады; сәйкесінше көптеген анықтамалар логистиканы ғылым немесе ғылыми бағыт ретінде пайымдайды: логистика – материалдық ағымдардың тиімділігін жоғарылатудың жаңа мүмкіндіктерін іздеумен тікелей байланысты пәнаралық ғылыми бағыт деп қарастырады.

Ғылым ретінде логистика мынадай міндеттер атқарады:

- сұранысты болжамдау және соның негізінде қорларды жоспарлау;
- өндіріс пен көліктің қажетті қуаттылығын анықтау;

- материалды ағымдарды оңтайлы басқару негізінде дайын өнімді бөлудің ғылыми қағидаларын жасау;
- өндіріс пунктінде және тұтынушылардағы тиеу үрдістерін және тасымалдау - қоймалау операцияларын басқарудың ғылыми негіздерін жасау;
- логистикалық жүйелердің қызмет етулерінің түрлі математикалық үлгілерінің баламаларын құру;
- дайын өнімдерді бірлесіп жоспарлаудың, жабдықтаудың, өндірістің, қоймалаудың, өткізудің және тасымалдаудың әдістерін жасау және т.б. бірқатар мәселелер.

Ғылыми зерттеумен алынған білім материалды ағымдарды басқару саласында дәлелденген шешімдер қабылдауға мүмкіндік береді. Қабылданған шешімдерді тәжірибе жүзінде жүзеге асыру үшін нақты әрекеттер қажет. Сондықтан да анықтамалардың басқа тобы логистиканы шаруашылық қызмет ретінде қарастырады: логистика - өндіріс және айналыс сфераларындағы материалды ағымдарды басқару болып табылатын шаруашылық қызметтің бағыты деп қарастырады [39].

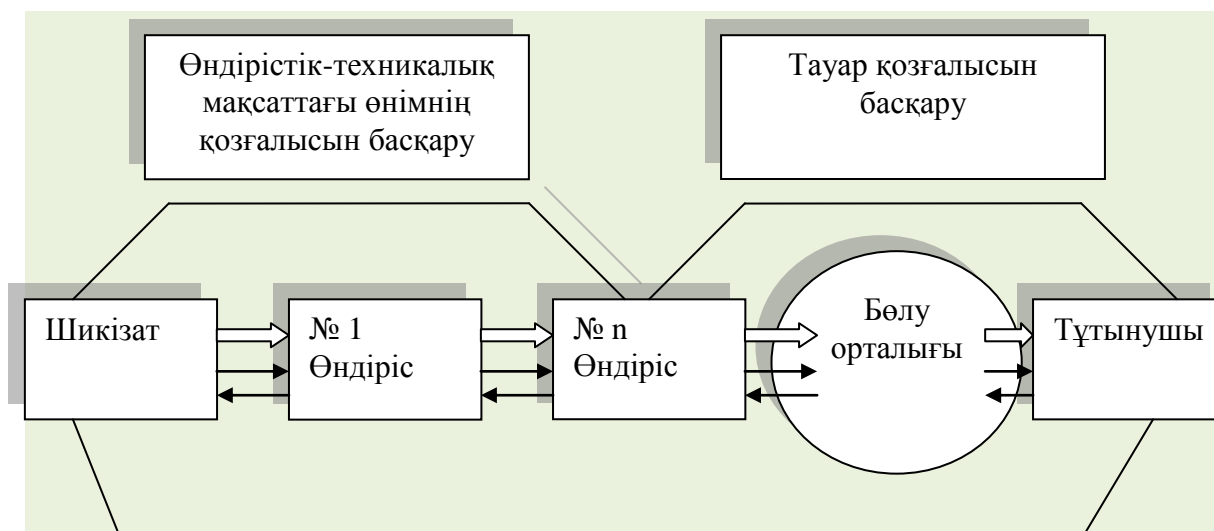
Логистиканың негізгі объектісі – ішкі материалды ағымдардың сызбасын, шикізаттың алғашқы көздерінен бастап соңғы тұтынушыға дейін қарастыруды келесі 1.2-ші суреттен көруге болады. Бұл сызбадағы материалдар қозғалысының бүкіл жолын екі үлкен бөлікке бөлуге болады:

- бірінші бөлікте өндірістік-техникалық бағыттағы өнімдер қозғалады;
- екіншіде – халық тұтынатын бұйымдар.

Тізбек бойынша қозғалуына байланысты саналық құрамы өзгеріп отырады. Ең алдымен, шикізат көзі мен алғашқы өңдеуші кәсіпорын арасында, сондай-ақ түрлі өндірістер арасында жаппай біртекті жүктер қозғалады. Тізбектің соңында материалды ағымдар тұтынуға дайын әр түрлі тауарлар ретінде көрінеді. Кейбір өндіріс орындары ішінде материалды ағымдар бар. Мұнда цехтар арасында немесе цехтардың ішінде түрлі бөлшектер, жартылай фабрикаттар, дайындамалар орын ауысып отырады.

Логистикалық процесс кезінде материалдық ағым кәсіпорынға дейін жеткізіліп, қойма және өндірістік бөліктері тізбегі арқылы оның тиімді жылжуы ұйымдастырылады, содан соң дайын өнім тұтынушыға оның тапсырысына сәйкес жеткізіледі.

Түрлі сапалы материалды ағымдарды басқару бойынша аталған қызмет түрлері логистиканың мазмұнын құрайды, оны логистикалық терминологиялық сөздік былайша анықтайды: логистика – шикізат пен материалдарды өндірістік кәсіпорынға дейін жеткізу үрдісінде, тұтынушының талаптарына сәйкес дайын өнімдерді тұтынушыға дейін жеткізу үрдісінде жүргізілетін материалды және материалдық емес операцияларды, тасымалдауды, қоймалауды басқару, жоспарлау және бақылау туралы ғылым. Бұл анықтама, оның мазмұнына сәйкес, логистиканы ғылым ретінде пайымдайды. Шаруашылық қызмет ретінде логистика келесі анықтамада ұсынылған: логистика-жабдықтаушыға ақша төлеген кезден бастап тұтынушыға дайын өнімді жеткізгені үшін ақша алу мезетіне дейінгі шаруашылық айналымдағы шикізаттың, бөлшектердің және



1. 2 сурет - Материалды және ақпараттық ағымдар арасындағы қозғалыс бағыттары

Ескерту - [40] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

дайын өнімдердің қозғалысын және сақталуын басқару үрдісі.

Логистика түсінігін осылай пайымдау көбінесе шетел әдебиетінде кездеседі [40]. Материалды ағымдарды басқарудың негізгі объектісі ретінде бөліп қарастыру экономикалық үрдістерді жеңілдетеді. Бірақ мұндай жеңілдік жүктердің қозғалысын, шикізаттың бірінші көзінен бастап барлық аралық үрдістер арқылы соңғы тұтынушыға жеткенге дейін іштей бақылаудың мақсаттарын қоюға және оны шешуге мүмкіндік береді. Бірқатар факторлардан абстракциялау және зерттеу мен басқарудың негізгі объектісі ретінде материалды ағымдарды бөліп қарастыру үлгілеу есептерінің шамаларын қысқарта отырып, ішкі логистикалық тізбектерді жобалауға, олардың жүру тәртібін зерттеуге және болжамдауға мүмкіндік береді, сондай-ақ экономикалық үрдістерді ресми зерттеуге жаңа мүмкіндіктер ашады.

Жоғарыда логистиканың пайда болу тарихын зерттеп, оның ғылым ретінде қалыптасу эволюциясын, логистиканың мән-мағынасын жан-жақты қарастырып кеткен болатынмыз. Логистикалық әдістерді қолдана отырып қандай экономикалық, әлеуметтік, саяси және тағы басқа артықшылықтарға жетуге болатындығын төменде қарастырып өтеміз.

Жалпы логистиканың экономика саласында қолданылуы өндірістің тиімділігін арттыруға бағытталады. Сонымен қатар, логистика көптеген кәсіпорындардың негізгі функцияларының бірі болып табылады және оның негізгі көздейтін мақсаттарын жұмыс өнімділігіне және өзіндік құнға байланысты деп шартты түрде бөлуге болады. Оларға жататындар: қысқа жеткізу мерзімі, мүліктің аз уақыт мерзімінде ұсталуы және өндірістік қуаттарды жоғарғы деңгейде пайдалану.

Қазіргі уақытта жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру және басқаруды логистиканың қағидаларын мен әдістерін пайдаланусыз жүргізу мүмкін емес. Сондықтан компаниялар осы сала бойынша білімдерін, тәжірибелерін үнемі дамытып, жүктерді үнемді және жылдам жеткізуді жетілдірулері қажет.

Жүк тасымалдарының логистикасы компанияларда қолданудың артықшылықтарын қарастырайық, оларға жатады:

1. Жеткізуге қажетті ең оңтайлы болатын бағытты таңдау;
2. Жеткізудің сапасын қамтамасыз ететін көлікті таңдау;
3. Барлық бөлімдердің қызметкерлерінің жұмысын жүйелеу (көлік, қойма, басқару және логистика бөлімінің).

Қазақста Республикасындағы жүк тасымалдарының логистикасының қалыптасуының ғылыми негіздеріне тоқталмас бұрын, елімізде темір жол тасымалдарының пайда болуы және қалыптасуын қарастыру қажет.

Қазақстан жеріндегі тұңғыш темір жол магистралі 1894 жылдың 25 қазанында Покров слободасы (бүгінде РФ Саратов облысындағы Энгельс қ.)-Орал тар табанды темір жол телімінің құрылысы аяқталғаннан кейін ашылды. Осы жолдың 130 шақырымы қазіргі Қазақстан жері арқылы өткен. Арада 4 жыл өткеннен кейін Урбах-Астрахан тар табанды темір жол іске қосылған. Мұның да 77 шақырымы Қазақстан аумағын басып өткен.

Солтүстік Қазақстанның дамуы үшін 1891-1896 жылдары салынған Транссібір магистралінің, дәлірек айтқанда, оның «қазақстандық» 190 шақырымының маңызы зор еді. Бұл жол екі елдің халықтарының экономикалық және мәдени жақындасуына үлкен үлесін қосты.

1901-1906 жылдары Қазақстан жерінің 1660 шақырымдық аумағын алған, Орта Азия мен Ресейдің орталығын қосатын, Орынбор-Ташкент темір жолы салынған. 1914-1917 жылдары болашақ Түркістің бір бөлігі Жетісу жолының Арыс-Пішек телімі салынған.

1915-жылы Челябинскі-Троицкі-Қостанай (Қазақстан арқылы 166 км) магистралі салынған.

1915-1917 жылдары соғылған Алтай темір жолының (Новосибирск-Семей) 122 шақырымы Қазақстан жері арқылы өткен. Бұдан басқа 1918 жылғы дейін 177 шақырымдық Екібастұз-Ермак тар табанды темір жолы жұмыс істеп тұрған. 1918 жылға қарай Қазақстан аумағындағы шойын жолдың жалпы ұзындығы 2,6 мың шақырымға жеткен екен.

Кеңес заманының алғашқы темір жолы 1920-1922 жылдары салынған Петропавл-Көкшетау телімі болды. Қазақстанның түкпірдегі аймақтарын дамыту және астықты шығару қажеттілігіне байланысты 1926-1931 жылдары Бурабай-Курорты және Ақмола стансалары арқылы Қарағандыға дейін жалпы ұзындығы 700 шақырымнан асатын жол салынды. 1924 жылы Құлынды-Павлодар теміржол желісі құрылды. Ембідегі мұнай кәсіпшілігін дамуына 1926 жылдан басталған Гурьев-Доссор тар табанды жолы ықпал етті.

1927-1930 жылдар аралығында салынған ұзындығы 1444 км Түркістан-Сібір (Түркісіб) магистралінің аяқталуы заманалық оқиға болған. Ол

Қазақстанды Сібірмен байланыстырып, республиканың экономикалық дамуына және шөлді жерлердің игерілуіне әсер еткен.

1958 жылдың 1 шілдесінде КСРО-дағы ең ірі Қазақ темір жолы құрылды. Ұзындығы 11 мың шақырымнан асатын ол 15 бөлімшелерден құралды және Қазақстанды Сібір, Орал, Волга жағалауы, Қырғызстан және Орта азиямен қосып, барлық кеңістікті және меридионалды магистралдарды біріктірді.

1960 жылы шөлді өлкенің дамуына себепші болған Мақат-Маңғышлақ және Маңғышлақ-Өзен (жалпы ұзындығы 900 км) телімдері салынған. Қазақстан мен Ресей байланысының жандануына осы кезеңде салынған Гурьев-Астрахан желісін пайдалану зор ықпал еткен.

1964 жылы Қазақстанда бірінші болып жолдың Целиноград (Астана) - Қарағанды бөлігі электрлендірілді. Осы кезден бастап темір жолды электрлендіру жұмысы алға басты. Олар негізінен, республиканың солтүстік және орталық облыстарында жүргізілген. 1969-1970 жылдары Қарағанды-Магнитогорскі (1180 км) телімі электр тартымына ауыстырылды. 1980 жылдан бастап оңтүстіктегі Мойынты-Шу, Шенгелді-Арыс, Арыс Түлкібас жолдарында электрлендіру өріс алды. Бұл жолдардың жалпы ұзындығы 4 мың шақырымға жеткен.

1977 жылы Қазақ темір жолының негізінде үш жол құрылған: Тың, Алматы және Батыс-Қазақстан.

Осы жылдары оңдаған жаңа вокзалдар қайта тұрғызылған. Байланыс және белгі беру жүйелерінің, жол техникасының, электровоздар мен тепловоздардың жаңа түрлері іске қосылған. 1980 жылдан бастап автоматика және ақпараттық есептеу жүйелері өндіріске енгізілген.

Қазақстан темір жол көлігі тарихының елеулі оқиғаларының бірі: 1986 жылғы 20 ақпанда, әлемде бірінші болып, жалпы салмағы 43,4 мың тонна және ұзындығы 6,5 шақырым болатын жылжымалы құрамға 440 вагон тіркеліп, Тың темір жолы арқылы өткізілген екен.

1950 жылдардың ортасында Қытай Халық Республикасына қатынайтын теміржолдың дамуына үлкен назар аударылды. 1959 жылы Ақтоғай-Достық телімі салынды. 1959-1960 жылдары қазақстан әрі қытай жақтан екі елдің темір жолын қосатын магистралдың құрылысы жүргізілді. Бұл жұмыстар 1988 жылы кеңес-қытай келісімінен кейін қайта жаңғарды. 1990 жылы болған темір жолдардың түйісуі қазақстандық Достық станциясы мен қытайлық Алашанькоу станциясын қосатын шекара өткелін жасады. Осы жылдан кейін онда жүк құрамдарының қозғалысы басталып, Трансазиялық теміржол магистралінің Солтүстік дәлізі іске қосылды. Сол кезеңде Достық станциясының қайта тиеу және тасымалдау қуаты арта түскен.

Тәуелсізді жылдарынан бастап теміржол көлігінің өткен жолын шартты түрде үш кезеңге бөлуге болады.

Бірінші кезең (1992-1996 жж.) - саланың КСРО - ның таралуы салдарынан және мүлдем жаңа экономикалық жағдайларға бейімделуі

Екінші кезеңнің (1997-2001жж.) маңызы үш қазақстандық магистралды өзінде біріктірген, қиыншылық кезден өте алған, саланың ары қарай дамуына негіз салған, бірінші қазақстандық теміржол кәсіпорны «Қазақстан темір жолы» РМК-нің құрылуы мен дамуы болды.

Үшінші кезеңде (2001 жылдан бастап осы уақытқа дейін) саланы қайта құрылымдау басталды. Атап айтқанда, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компания» ЖАҚ құрылуы осы реформалардың жүзеге асырылуының бастамасы болды. Олар еліміздің теміржол көлігін қазіргі заманға сай әрі жоғары тиімді салаға айналдыруға бағытталған және әлемдік тасымалдау жүйесіне үйлесімді кіре отырып, дамыған нарықтық, бәсекелестік жағдайында тұтынушылардың талаптарына сәйкес келетін кәсіпорын дәрежесіне жеткізу болды.

2004 жылы Қазақстан темір жолының 100 жылдығы мерейтойында Қазақстан Республикасының Президенті өз сөзінде Қазақстан экономикасының қалыптасуына, мемлекет тәуелсіздігін, елдің аумақтық тұтастығын және әлеуметтік тұрақтылығын нығайтудағы темір жолдың рөлін жоғары бағалаған болатын. Сол жылы Арқа станциясында Алтынсарин-Хромтау жаңа темір жолдың ашылуы өтті. Бұл жол арқылы көршілес елдердің аумағына кірмей ел іші арқылы жүргізілетін бағдар іске қосылды. Алтынсарин-Хромтау темір жол желісі арқылы жылына 160 миллион АҚШ доллары көлемінде үнемділікке қол жеткізілді. Сонымен қатар Қазақстанның ішкі жолдарымен жүк тасымалдау қашықтығы 500-ден екі мың шақырымға дейін қысқарған [41].

Алтынсарин-Хромтау жолымен жолаушылар тасымалдаудың жаңа кестесін Астана – Ақтөбе пойызы ашты. Жолаушыларды жолдың 15 сағатқа қысқарғандығы, билет басғасының екі есеге азайғандығы қуантты. 132 шақырымдық Павлодар-Екібастұз темір жол телімінде электрлендіру ең ірі жобалардың бірі болып отыр. Павлодар–Екібастұз жобасының жүзеге асуын тасымалдаудың үнемділігі және электровоздардың экологиялық тазалығын сақтауға әкелді. Мәселен, бұл жобаны іске қосу арқылы жылына бір жарым миллиард теңгені үнемдеуге және қоршаған ортаға артық қалдықтардың түспеуіне игі ықпал еткен.

Бүгінгі таңда Қазақстан Қытай арасындағы мемлекеттік шекаралық өткелі Достық станциясының маңызы зор. 2004 жылы станция арқылы 9,5 миллион тонна жүк тасылды. Бұл жылы станцияның әлеуетін арттыруға 3,5 миллиард теңге бөлінді. Осындай қаржы бөлу арқылы 300 метр жол, 64 көтергіш құрал, вагондарды алмастыру орыны жарақталды. Достық-Ақтоғай жол телімінде 102 шақырымдық жолдың үстіңгі қабаты жақсартылып, пойыздың жылдамдығы сағатына 80 шақырымға дейін жеткізілген [41].

Қазіргі кезеңдері жүк тасымалдарының уақытын есептеу, бағытын жасау, қоймалық қызметтерді тиімді ұйымдастыру, жалпы жүк тасымалымен логистикалық әдістерді қолданатын ұйымдарды құру, олардың қызметін үйлестірудің ғылыми жолдары дамып келеді.

Қазақстан Республикасының логистикалық қызмет көрсету нарығы енді дамып келе жатқан нарыққа жатады. Көліктік-экспедиторлық және қойма

қызметтері жүк ағымдарын тасымалдау және қоймаға орналастыру бойынша дәстүрлі қызмет көрсететін көптеген компаниялармен ұсынылған, ал жеткізу тізбегін басқару және ықпалдастыру қызметінің секторы -3PL-провайдерлар қызметі алаңы-жеткілікті дамымаған.

Логистикалық компаниялардың құрылып, қалыптасуына кедергі болатын негізгі факторлардың бірі заманауи қойма терминалдарының жетіспеушілігі.

Маманданған компаниялар жүк тасымалы қозғалысының үздік схемасын өндіре алады, бірақ қажетті сәйкестендірілген логистикалық инфрақұрылым болмайынша, қызмет көрсетілетін аумақтағы заманауи қоймалар желісі-құрылған тізбек, бір ғана әлсіз бөлшектің кесірінен сенімсіз болып қалады.

Қазіргі бизнестің мінездемесі қойма қорларының айналымын және тапсырыстың жылдам орындалғанын талап етеді. Осы талаптарды қанағаттандыру үшін логистикалық жүйе икемділігімен ерекшеленуі қажет.

Заманауи қойма аумақтарының қазіргі уақыттағы тұтынушылары болып табылатындар:

- Сауда желілері;
- Тауарларды таратушылар;
- Логистикалық қызмет провайдерлері-компаниялары;
- Өнеркәсіп кәсіпорындары-тауарларды әзірлеушілер.

Енді осылардың даму дәрежелерін нақты қарастырайық. Халықаралық көлікпен жүк тасымалдарының генераторы сауда болып табылады. Нарықта өз жүк ағынын біріктіре алатын ірі мультимодальды көліктік-логистикалық компанияның логистикалық қызметінің пайда болуы болашақта оң нәтиже бермек, егер:

- Әр модальділіктің (темір жол көлігі – алыс қашықтық, әуе көлігі – жақын қашықтық және терминалдарға дейін фидерлік тасымал) ерекшеліктерін ескере отырып, оңтайлы бағыты жасалса;

- Әр түрлі көлік түрлерінің өзара қатынасы мен орталықтандырылған басқару нәтижесінде түйісуінің тиімділігін арттырылса;

- Көліктік-логистикалық жүйені кешенді дамытуға бағытталған тұрақты бастамаларды енгізілсе және жүзеге асырылса;

- Білім беруді және Қазақстанның, алыс және жақын шет мемлекеттердің ішкі қажеттіліктерін өтеу үшін логистикалық құзыреттің халықаралық орталығы ұйымдастырылса.

Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық компания құрудың көзге анық көрінетін негізгі артықшылықтарын қазіргі кездегі экспорт пен транзиттің көліктік-логистикалық тізбегін сараптай отырып көрсетуге болады.

Тауар қозғалысының каналдарын таңдау шешімі-нарыққа тауарды жеткізуде кездесетін ең күрделі және жауапкершілікті сұрақтардың бірі. Логистикаға қажетті қаражаттардың 50 % жуығы көлік шығындарымен байланыстылығы, көлік мәселелерінің өзектілігін анықтайды. Сонымен қатар, көлік логистикасы сыртқы-сауда жүктерін тасымалдауда бәсекеге қабілеттілікті көтеретін тәсілдердің бірі болып саналады .

Кәсіпорынға, фирмаға, концернге дайын өнімді тарату каналдарын таңдағанда жеткізумен байланысты сұрақтардың кешенін шешу қажеттілігі туындайды, бірінші кезекте тасымалдарды ұйымдастыру әдістері және көлік құралының түрін таңдау. Тиімді көлік құралын таңдағанда, көлік түрінің тасымалданатын жүктердің қасиетіне сәйкестігін басшылыққа алу қажет. Көлік құралдарын таңдау белгілеріне жүктердің сақталуы, олардың оңтайлы сиымдылығы және жүктердің салмақтылығы және тасымалдау шығындарының төмен болуын жатқызуға болады.

Көлік логистикасының негізгі міндеттері келесілермен анықталады:

- Көлік құралының түрін таңдағанда;
- Көлік үрдісін қойма және өндірісі үдерісімен бірігіп жоспарлағанда;
- Көлік үдерістерін (аралас тасымалдау жағдайларында) түрлі көлік түрлерімен бірігіп жоспарлағанда;
- Көліктік-қоймалық процесстердің технологиялық бірлігін қамтамасыз етуде;
- Тасымалдаудың тиімді бағыттарын анықтағанда.

Қазіргі уақыттары логистика материалдық, ақпараттық және қаржылық ресурстардың түрлі жүйелерде қозғалысын жоспарлау, басқару және бақылау ғылымы ретінде құрылып, анықталған.

Логистикалық жүйелер шеңберінде шикізатпен қамтамасыз ету, жартылай фабрикатталған және дайын тауарларды сату каналдарын таңдау көлік мәселелерімен байланысты сұрақтардың кешенің шешумен байланысты, ал жоғары сапалы және тиімді тасымалдауға қажеттілікті қамтамасыз ету, оның ішінде «дәл мерзімінде» жеткізу маңызды алғышарты болып табылады.

1.2 Жүк тасымалдарында логистиканың әдістері мен қағидаларын қолдану ерекшелігі

Заманауи бизнесті жүргізуде логистика стратегиялық маңызды орынға ие болып табылады. Бизнес тұрғысынан қарағанда логистика деген корпоративті мақсатқа барлық ресурстардың оңтайлы шығындарымен жету үшін материалды және басқа да (ақпараттық, қаржы, қызмет) ағымдарын тиімді басқару. Қазіргі уақытта алдыңғы қатарлы фирмалардағы логистиканың дәстүрлі функционалды салалары стратегиялық инновациялық (жаңартпа) жүйе құра отырып, жалпы ақпараттық-компьютерлік платформа негізінде бірікті. Бизнес тәжірибесіне логистикалық менеджмент әдістерін еңгізу көптеген фирмаларға өндірістегі, жабдықтаудағы және өткізудегі өнімнің барлық қор түрлерін қысқартуға, айналым капиталының айналымдылығын жеделдетуге, өндірістің өзіндік құнын төмендетуге, бөлуге тиісті шығындарды төмендетуге, тауарлар және қызметтермен тұтынушылардың толық қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Логистика саласындағы қызмет көп қырлы болып келеді. Оған көлікті, қойма шаруашылығын, қорларды, кадрларды басқару, ақпаратты жүйелердің ұйымдастырылуы, коммерциялық қызмет және т. б. жатады. Аталған әрбір

функция сәйкесінше салалық пәнде терең зерттеліп, баяндалған. Логистикалық тәсілдің жаңалығы - негізгі өзара байланысты қамтамасыз ету. Логистикалық әдістің мақсаты- материалды ағымдарды толассыз басқару болып табылады [40].

Материалды ағымдарды басқару әр уақытта шаруашылық қызметтің маңызды жағы болып табылатын. Дегенмен, ол тек жақында ғана экономикалық өмірдің маңызды функцияларының біріне айналды. Негізгі себебі - өндірістік және сауда жүйелерінің тұтынушының тез өзгеріп отыратын талғамына жылдам икемделуі қажеттігін туғызған сатушы нарығынан сатып алушы нарығына өту.

Көптеген шет ел мемлекеттерінде логистикалық ассоциациялар, ұйымдар мен қоғамдастықтар құрылып, тиімді қызмет етіп отыр. Логистика салыстырмалы түрде жас және белсенді дамушы ғылым мен бизнес сферасы болып табылады. Мысалы, әлемдік банктің зерттеу нәтижесінде алынған логистикасы дамыған 10 мемлекет тізімі 1.1 - кестесінде көрсетілген.

Кесте 1.1- Логистикасы дамыған 10 мемлекеттің тізімі

Елдер	LPI рангі	LPI, %	LPI ең жоғарғы рангінең
Германия	1	4,11	100
Сингапур	2	4,09	99,2
Швеция	3	4,08	98,8
Нидерланды	4	4,07	98,5
Люксембург	5	3,98	95,7
Швейцария	6	3,97	95,5
Жапония	7	3,97	95,2
Ұлыбритания	8	3,95	94,9
Бельгия	9	3,94	94,5
Норвегия	10	3,93	94,2
Ескерту- [42] мәліметтері негізінде автормен жасалды			

Германияда логистикалық индустрия экономиканың ең ірі салаларының бірі болып табылады. Айналымы бойынша (150 млрд. евро) бұл сала төртінші орынды алады (автокөлік құрылысы, электротехникалық өнеркәсіп және жалпы машина жасау саласынан кейінгі), ал оған қызмет жасайтын персонал саны бойынша бірінші орынды алады (2,6 млн.). Сондықтанда елдегі барлық жалданбалы жұмысшылардың (36,6 млн. адамға жуық) 7, 2 % логистикада қызмет жасауда. Неміс зерттеушілерінің бағалауы бойынша тақау жылдары бұл сферадағы жұмысшылардың саны тағыда 20% өседі деп отыр, өйткені логистикалық фирмалар алдын ала бұзу, жинақтау және сатылғаннан кейінгі қызмет көрсету жұмыстарында атқаруда делінген.

Логистиканың тиімділігінің индексі (LPI) бойынша дамыған мемлекеттердің 2012 жылдың сонына берілген мәліметтер бойынша тізімін

және ондағы Қазақстан Республикасының алатын орның қосымшадан көре аласыз (қосымша А.).

Қазақстан үшін логистикалық өндірістік, сауда, көлік және ақпараттық жүйелердің қалыптасуы мен дамуы өте маңызды, себебі ол біздің елдің әлемдік экономикалық және ақпараттық кеңістікке ынтымақтасуын тездетуге мүмкіндік береді.

Қазіргі таңда Қазақстандағы логистиканың дамуы нарық заңдары мен қағидаларынан туындағандай логистиканы игеру және оны кәсіпорындағы басқару жүйесімен бірігуі нарықтық экономиканың даму деңгейін көрсетеді.

Нарықтағы қатаң бәсеке, халықтың төлем қабілеттілігінің төменділігі, кәсіпорынның айналым құралдарының жеткіліксіздігі, өндірістік шығындардың үнемі өсуі отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігін төмендетіп, өткізуді қиындатуда.

Әрбір кәсіпорынның нарыққа дұрыс қадам жасау үшін логистика ауадай қажетті нәрсе, бірақ бұл логистика өз бетінше кешенді сала ретінде қызмет етеді деп айту қиын, себебі кәсіпорынға логистиканы жүргізу беймәлім белгісіз зат, оны қалай өткізу, қалай жоспарлау, қандай әдіс қолдану деген сұрақтар туындайды бұл сауалдардың әр бірі өз бетінше тағыда сұрақтар туғызады, ал осының бәрін дұрыс қолданбауы нақты мәліметтердің бетін ашпайды, яғни сондықтан нарықтағы кәсіби маманданған логистиканы жүргізумен айналысатын ұйымдарға жүгіну дұрыс шешім болады.

АҚШ компанияларының 75%-ында осындай логистикалық бөлімшелер бар, онда маркетингтер, статистер, бағдарламашылар, әлеуметтанушылар, психологтар жұмыс істейді сондықтан бұл компаниялар нарықтық бәсекеге жақсы бейімделген [38, 23 б.].

Жалпы логистиканың экономика саласында қолданылуы өндірістің тиімділігін арттыруға бағытталады. Себебі, логистиканы қолдану өндіріс және айналым салаларында төменгідей мүмкіндіктерге жетелейді:

- материалдық ағымдар қозғалысының бүкіл жолындағы қорларды төмендетуге;
- логистикалық тізбек бойындағы тауарлар қозғалысының уақытын қысқартуға;
- тасымалдау шығындарын төмендетуге;
- қол еңбегінің шығындарын және жүк операцияларының сәйкес шығындарын қысқартуға.

Логистиканың осы мүмкіндіктерінің көлік саласындағы маңызы да ерекше.

Материалдық ағымның шикізаттың алғашқы кезінен бастап соңғы тұтынушыға дейінгі аралығында орындалатын логистикалық операциялардың көп бөлігі түрлі көлік құралын қолдану арқылы жүргізіледі.

Сонымен қатар, қазіргі таңда көлік өндірістік және сауда үдерістеріне үйлесімді түрде енуде. Сондықтан да, көліктің құрамдасы ретінде логистика оның көптеген мәселесін шешуге қатысады. Сонымен бірге логистиканың өз бетінше қызмет ететін тасымалдау саласы да бар, ондағы қатысушылар

арасындағы көп аспектілі үйлесімділік материалдық ағым қозғалысының өндірістік-қойма бөлімшелерімен тікелей байланыссыз қарастырылады.

Көлік логистикасының міндетіне тасымалдау үдерісінің тікелей қатысушыларының іс-әрекетінің келісімділігін күшейтетін мәселелерді шешу жатады. Мұндай мәселелерді шешу өзектілігі тасымалдау жұмысының кең аспектіде қолданылуынан туындайды. Мысалы, жаппай пайдалану көлігінің қызметінде, көлік салааралық немесе аймақаралық байланыстарды қалыптастырғанда және т.б. Сонымен қатар, көлік жүйесін құру, соның ішінде көлік дәліздерін және көлік тізбектерін құруды жатқызуға болады. Мұндағы көлік дәлізі дегеніміз бұл ұлттық немесе халықаралық көлік жүйесінің бір бөлігі, ол жеке географиялық аудандар арасындағы жүк тасымалдарын қамтамасыз етеді. Мысалы, оған кіретіндер: қозғалмалы көлік құралдары және осы бағытта жұмыс істейтін барлық көлік түрлері мен стационарлық құрылғылары, сондай-ақ осы тасымалды жүргізудің барлық құқықтық шарттарының жиынтығы. Ал, көлік тізбегі дегеніміз бұл көліктің бір немесе бірнеше түрін қолдана отырып, белгілі бір уақыт мерзіміндегі жүкті белгілі бір қашықтыққа тасымалдау. Сондықтан да, тасымалдау-қоймалау үрдістерін оңтайландыру мақсатында көліктік-логистикалық орталықтарды құру қолға алынып жатыр.

Көліктік-логистикалық орталықты оңтайландыру қағидасы негізінде жүктерді тасымалдауда, оларды қоймалауда жұмсалатын еңбек, материалдық және қаржылық шығындарды төмендетуге мүмкіндік береді. Сонымен қатар, бұл орталық клиенттерге тиімді қызмет көрсетуге, көптеген көліктік-экспедициялық компанияның жұмысын үйлестіруге, көліктік-логистикалық қызмет көрсетуін халықаралық стандарттарға жақындатуға және жүк тасымалдауларын басқаруда қазіргі заманғы логистикалық технологияларды ендіруге бағытталған.

Сонымен қатар, нарық жағдайында көлік саласының дамуы логистикалық-технологиялық өзгерістермен қатар басқару жүйесінің түбегейлі өзгерісімен де, тасымалдау жүйесін және клиенттерге қызмет етуді ұйымдастырудағы менеджмент пен маркетингтің негізіндегі нарықтық реттеу әдістерін жаппай қолданумен де байланысты. Осындай көлік саласын ұйымдастырушылық-технологиялық жетілдіру механизмі ретінде мысалға, ҚР алатын болса, көліктік-логистикалық кластерлерді құру анықталды. Бұл жөнінде Қазақстан Республикасы өкіметінің арнайы 2005 жылы 25 шілдедегі №633 «Экономиканың басымды секторларында пилотты кластерлерді қалыптастыру мен дамыту бойынша жоспарларды бекіту жайлы» жарлығында айтылған болатын [43].

Жоғарыда айтылған көліктік-логистикалық орталықтар негізіндегі құрылатын кластерлер аумақтық-функционалды сипатта болады және олардың төменгідей ерекшеліктерін бөліп көрсетуге болады:

1. Кластердің негізі, яғни ядросы ретінде жүк ағымдарының қалыптасуы, оларды жылжыту арналары мен жеткізу бағыттары болып табылады;

2. Кластердің іс-әрекеті көліктік-логистикалық және көмекші қызмет көрсететін кәсіпорындар орналасқан барлық аумақтарға тарайды.

Тасымалдаушыны таңдау мәселесін өз бетімен шешетін жағдайда логистикалық менеджер жеткізушіні таңдау рәсіміне ұқсас белгілі бір сызбаны басшылыққа алуы тиіс. Егер көлік түрі анықталған болса, онда көлік қызметтері нарығындағы түрлі ұйымдастырушылық-құқықтық формада әрекет ететін тасымалдаушылар арнайы талдаудан өткізілуі қажет. Соңғы жылдары жүкті терминалдар арқылы тасымалдау қарқыны артты. Шет елдерде терминалды тасымалдаулар жүкті қалааралық және халықаралық қатынастардағы аралас тасымалдауда: ірі теңіз кемежайларында, көлік тораптарында, кейіннен Батыс Еуропа мен Солтүстік Американың жүк құрайтын құрлықты аймақтарында пайда болды. Терминалды тасымалдауларды әдетте, терминал кешендерін пайдаланатын көліктік-экспедициялық фирмалар немесе әр түрлі көлік операторлары ұйымдастырады.

Логистикалық операцияларды орындауға арналған және өзара байланысты ғимараттардың, қызметкерлердің, техникалық және технологиялық қондырғылардың мамандандырылған кешені жүк терминалы деп аталады.

Бүгінде терминалдар әзірлеушілердің логистикалық тізбегіндегі маңызды тораптарға айнала отырып, шағын жөнелтулерді жинақтаумен қатар, ірі жүк таратушы орталықтар мен жабдықтаушы базаларға айналды. Жүк терминалдарының мамандандырылуы клиенттердің жүк тасымалдауға, сақтау мен өңдеуге қоятын талаптарын ескеруге, логистикалық менеджмент тиімділігін және қызмет көрсету сапасын арттыруға, логистикалық шығындарды азайтуға мүмкіндік береді. Мысалы, Жапония мен Францияның көліктік-логистикалық жүйелері мультимодальді терминалдық кешендері бар логистикалық көліктік – үлестіру орталықтарына негізделеді.

Бұл әдістеме ел экономикасының көліктік әлеуетінің болашақтағы дамуына, ірі көлемді жобаларды жүзеге асыруға мүмкіндік береді. Қазақстан үшін көліктік-логистикалық орталықтарды құрудың стратегиялық басымдылықтарына келесілер жатады:

1. Ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттыруға;
2. Республиканың транзиттік қабілетін тиімді пайдалануға;
3. Қазақстандық өнімнің көліктік құрамдасын төмендету.

Логистика мен көлік салаларын ұштастыратын көліктік-логистикалық орталықтар жүйесін құру республикамызда көлік саласында төменгідей бағыттар бойынша тиімділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді:

- оңтайлы көліктік тораптарды қалыптастыра отырып, республиканың көлік жүйесінің сапалы жаңа деңгейге көтерілуіне;
- еліміздің көлік кешенінің әлемдік көлік жүйесімен ынтымақтасуына;
- жүк тасымалдауларының көлемін айтарлықтай арттыру және оның өзіндік құнын едәуір төмендету арқылы көлік жүйесінің тиімділігін көтеруге.

Транзиттік тасымалдаулар логистикасының даму жағдайы мен үрдістерін қарастыратын болсақ мультимодальді транзиттік тасымалдаулар тізбегіндегі логистикалық орталықтың көліктік-үлестіру жүйесінің қарастырылған

құрылымын, транзиттік көлік дәліздері мен көлік өткелдері логистикасын дамытудың алғышарттарын талдау, темір жол транзиттік бағыты бойынша контейнерлік жүк тасымалдарын талдауға зерттеу жасалуы қажет. Мысалы ҚР көлік кешенінде толассыз материалдық ағындарды басқарудың бірыңғай жүйесі әзірге жасалмаған, елдің аумағындағы ақпарат және қаржы қозғалысы бойынша көптеген жүк тасымалдау буындарының өзара үйлесімді жұмысының дәрежесі төмен. Логистиканы көлікте пайдалану көлік үдерісіне қатысушылардың техникалық және технологиялық байланысын, экономикалық мүдделерін үйлестіру негізінде контрагенттерді бәсекелес тараптардан бірін-бірі толықтыратын серіктестерге айналдырады. Осы әрекеттердің өзара үйлесімі модальді тасымалдау логистикасын пайдалануға, контейнерлер және жүк пакеттерімен жұмыс істеуге мүмкіндік береді, тасымалдаудың бірыңғай технологиясын, тікелей тиеп-түсіруді, тиеп - түсірусіз қатынастарды қолдануды қарастырады.

Қазіргі уақытта инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландырудағы мемлекеттік және жеке серіктестіктердің үлгісі жасалуда. Көліктік-логистикалық қызметтер кластерін дамыту бойынша техникалық тапсырмалар әзірленді, үйлестіру кеңестері туралы ережелер жасалды, Қазақстанның логистика қауымдастығының қызметі мен құрылымы анықталды.

Келешекте қаржылық шығындарды шоғырландыру, қор нарығында тиімді әрекет ету, инфрақұрылымдық объектілерді дамытумен байланысты инвестициялар тарту мақсатында бірқатар инфрақұрылымдық компанияларды біріктіретін көлік холдингін құру көзделіп отыр. Фирмалар мен көлік компаниялары профильді емес активтерден (аутсорсинг) құтылу және қызметтер аталымын кеңейте отырып, өз өндірісін әртараптандырады. Отандық компаниялар мен көліктік қызметтерді ынталандыратын делдалдық құрылымдар: сауда агенттері, брокерлік фирмалар, дилерлер, экспедиторлық компаниялар нарығы да дамуда.

Осы салада еліміздің аумағы арқылы өтетін батыс Еуропа мемлекеттері мен оңтүстік-шығыс Азия елдері арасындағы қашықтықты шамамен, бір жарым мың километрге қысқартатын балама трансқұрылықтық бағыттар қалыптасуда.

Қазақстан аумағы арқылы өтетін трансқұрылықтық транзит стратегиясының екі айқын бағыты бар: Батыс – Шығыс және Солтүстік – Оңтүстік. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында қалыптасқан және ұтымды саналатын келесі көлік дәліздері бар: Ресей Федерациясын Қытайдың батыс аймақтарымен байланыстыратын трансазиялық темір жолдың Солтүстік дәлізі (ТАТЖ) – Еуропаны Азия құрлығының шығыс жағалауымен байланыстыратын Транссиб трансқұрылықтық дәлізінің бір бөлігі. Қазақстан арқылы ТАТЖ Солтүстік дәлізі бойынша Ресей – Орта Азия транзитінің жақын болашақтағы дамуы ең әуелі, Қытай-Ресей және Қытай –Еуропа транзиті есебінен жүзеге асырылмақ. Орта Азия республикаларын Қытайдың батыс аймақтарымен байланыстыратын Оңтүстік дәліз оңтүстік Еуропа елдерін Қытайдың шығыс жағалауымен байланыстыратын басқа «Шығыс – Азия» трансқұрылықтық дәлізінің бөлігі болып табылады. Ресей Федерациясының

еуропалық бөлігін Өзбекстан және Түрікменстанмен байланыстыратын Солтүстік – Оңтүстік дәлізінде Өзбекстан және Түрікменстан транзиті жеке бағдарлама бойынша қарастырылады. Аталған дәліз Еуропаның солтүстік және солтүстік – шығыс бөлігін Оңтүстік Азия және үнді субқұрылығымен байланыстыруды көздеген «Транс-Азия» трансқұрылықтық дәлізінің бір бөлігі. TRACECA арқылы Қазақстан Оңтүстік – Шығыс және Орталық Еуропа елдерімен, сонымен бірге Ресей Федерациясы аумағын айналып өтіп, Жерорта теңізінің басқа да мемлекеттерімен байланысы қамтамасыз етіледі.

Қарастырылған дәліздер Қазақстан Республикасының ішкі және экспорттық – импорттық тасымалдарының басым көлемі жүзеге асырылатын ұлттық темір жол және автокөлік жолдары желісіне негізделген. Қазақстан - Қытай шекарасында орналасқан Достық станциясының Трансазиялық темір жол магистралі арқылы халықаралық тасымалды қамтамасыз етудегі рөлі ерекше. Елдің аумағы арқылы өтетін трансқұрылықтық бағыттар батыс еуропа мемлекеттері мен оңтүстік шығыс Азия мемлекеттері арасындағы қашықтықты қысқартады екен [43].

Республиканың транзиттік әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану, өнім мен қызметтердің тиімді жылжуын қалыптастыру мақсатында мемлекеттің, көлік ұйымдары мен тауар әзірлеушілердің әрекетін үйлестіру негізінде Астана, Алматы, Ақтау қалаларында, сонымен қатар Достық станциясында және Қазақстанның өнеркәсібі дамыған басқа да аймақтарында мемлекеттік деңгейде аймақтық көліктік-логистикалық орталықтар ұйымдастырылады деп жоспарлануда. Қытайдан шығатын транзиттік тасымалдаулардың алдағы уақыттағы дамуы екінші халықаралық шекара темір жол өткелін ашу арқылы және еркін сауда аймағын (Қорғас шекара бекетінде) дамытуға игі әсері болатын, құрылысы қытаймен жүзеге асып жатқан Цзинхэ – Қорғас темір жол желісінің жалғасы болып табылатын Қорғас – Жетіген темір жол желісін салу арқылы қамтамасыз етілуі тиіс екен.

Достық – Алашанькоу халықаралық шекара бекеті арқылы өтетін темір жол тасымалын тұрақты дамыту мақсатында Алашанькоу және Үрімші станцияларының қытайдағы бөлігін және Ақтоғай – Достық бөлімшелерінің терминал сыйымдылығын 2015 жылға қарсы 25 млн. тоннаға дейін кеңейтуді қоса, оның өткізгіштік қабілетін мейлінше ұлғайтатын шараларды жүзеге асыру қажет делінген. Магистральдар арасындағы байланыстыру бөлімшелерін салу арқылы Қазақстан аумағынан өтетін темір жол құрылысы Түрікменстан, Иран, Түркия және Еуропа мемлекеттеріне қарай бағытталған транзиттік дәліздердің өткізгіштік қабілетін жылына 100 млн. тоннаға дейін кеңейтуге, осы бағытта орындалатын контейнерлік ағындардың қуаты жылына 25 млн. т дейін арттыруға мүмкіндік береді екен [24, 6 б.]. Бірқатар елдердің (Жапония, Қытай, Оңтүстік Корей) қазақстан темір жол желісі және Ақтау кемежайы арқылы жүк тасымалдауға қызығушылықтары Қорғас – Жетіген жаңа темір жол бөлімшесін салу идеясын нығайтты. Осымен байланысты Достық станциясындағы жалғыз шекара өткелі ұлғайған транзиттік жүк тасымалы көлемін игеруге жеткіліксіз болады. Оның үстіне, негізгі транзиттік дәліздердің және Қазақстан

аймақтарының Ақтау кемежайына жетуінің шектеулігі бір жағынан, Қазақстанның батыс аймақтары арасындағы, екінші жағынан солтүстік, орталық және шығыс аймақтары арасындағы тікелей темір жол қатынасының жоқтығымен байланысты.

2010 жылы Қазақстан Республикасының оңтүстік темір жол дәліздері арқылы ҚХР-на импорттық және транзиттік жүктасымалының көлемі шамамен 2,7 млн. тоннаға жеткен. Оның ішінде Қазақстан Республикасы арқылы транзит – 1,2 млн. тоннаны, Қазақстан Республикасы оңтүстік аймақтары арқылы транзит – 1,5 млн. тоннаны құраған [43]. Контейнерлер, құрылыс материалдары, халық тұтынатын тауарлар, азық – түлік өнімдері, бензин – негізгі транзиттік жүктер болып табылады. Қазақстан Республикасы арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерінің қамтамасыз етілуін, инфрақұрылымын, халықаралық тасымалдаулардың дамуын талдау келесілерді анықтады:

1. Қазақстандағы, сондай-ақ шекаралас аумақтардағы, тіпті магистралды бағыттағы инфрақұрылымның қазіргі талаптарға жауап бермейтінін аңғартты. Оны қажетті бәсекеге қабілетті күйге келтіру үшін инвестициялардың үлкен көлемі қажет.

2. Мүмкін болар жерлерде тікелей көлік байланысын орнату ниеті, сондай-ақ ұлттық аумаққа транзиттік жүк ағындарын тарту үшін мемлекеттер арасында тартыстардың орын алатыны байқалды.

Логистикалық орталықтарды салу міндеті кең көлемді, сондықтан қомақты қаржы салымдарын және инвестицияларды, оған қоса жүктердің үздіксіз қозғалысын және көлік тізбегіндегі жиынтық шығындарды азайту үшін тасымалдау үдерісіне қатысушылар – темір жол, кеден органдары, көлік фирмалары мен жүк иелерінің бірігуін қажет етеді. Осыған байланысты, «Кедентранссервис» АҚ Достық станциясында материалдық – көлік тізбегін техникалық жаңарту және қайта жабдықтау бағытында белсенді әрекеттер атқаруда (крандар, тиеу құралдары сатып алынды, ғимараттар, құрылыстар, жолдар мен бағыттағамалы бұрмалар күрделі жөндеуден өткізілді) [44]. Сонымен қата Алматы-2 (ГТС-2) станциясындағы жүк терминалы базасында логистикалық орталық салу жоспарына сәйкес контейнерлерді жөндеу аумағындағы ғимаратты түрлі жүк сақтауға арналған көп атаулы қойма ретінде қайта салу жобасы әзірленуде. Қоймада жүкті көп қабатты стеллаждарда сақтау; тиеу, түсіру, тасымалдау; табандықтарды қабаттау, жүкті қойма ішінде орап – қаптайтын телескопты екі жақты қызмет көрсету мачтасының биіктігі – 8,5 метрді, жүк көтергіштігі 2 тоннаны құрайтын электрлі реттеп салғышты пайдалану; бұрынғы жылыту жүйесінің орнына температуралық қалыпты (+6, +8 град. дейін) автоматты реттеу жүйесімен ауыстыру; ғимараттың сол жағы мен кірме тұйығы арасында шатыры бар жанама эстакаданы жобалау; ғимараттың солтүстік жағында жанама эстакададан ені 1м. реверсивті тасымалдағыштармен жүкті беріп – қабылдаушы үш орын ашу мүмкіндігі қарастырылуда.

Көлік логистикасының тасымалдау тарифтерінің, жаңа технологиялар, тасымалдау жүйелері мен құралдарының өзгеруі есебімен жеткізуші –

кәсіпорындардың, тұтынушы – компаниялардың көліктік, қойма және экспедиторлық бөлімдерінің сұраныстарын қанағаттандырудың кешенді қызметіне төмендегілер жатады;

- Көліктік-логистикалық орталықтарды қауіпсіз жағдайда және жинақталған аз шығындар негізінде белгілі уақыт қалпында тасымалдауды жоспарлау, ұйымдастыруды үйлестіру және тиімді біріктіру;

- Көліктік-логистикалық орталық;

- Мультимодальды қамтамасыз етуші фактор;

- Тиімділіктің негізгі көрсеткіштері- таза пайда, тасымалдау қауіпсіздігі және уақыт үнемділігі;

Жалпы пайдаланымдағы - бірнеше көлік түрлерін пайдалану, меншікті жалпы пайдаланымдағы қоймаларды, терминалдарды, контейнерлерді, қызмет көрсетудің инновациялық технологияларын пайдалану болып табылады.

Көліктік-логистикалық орталықтарды енгізудің стратегиялық басымдылықтарына келесілер жатады:

- Экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

- Республиканың транзиттік қабілетін тиімді пайдалану;

- Шикізат пен дайын өнімді тасымалдауды тиімді ұйымдастыру арқылы қазақстандық өнімнің көліктік құрамдасын төмендету жатады.

Көліктік-логистикалық орталықтарды енгізудің стратегиялық нәтижелеріне:

- мемлекеттің транзиттік тартымдылығын дамуы;

- логистикалық қызметті дамыту және жүкпен қамтамасыз ету деңгейінің артуы;

- көлеңкелі экономика деңгейінің және контрабандалық жүктердің көлемінің азаюы;

- аймақ бюджеті табысының ұлғаюы;

- қажетті тауарлар жеткізілімінің меншікті құрамдасының артуы;

- аймақтық экономика қуатының және тартымдылығының артуы;

- көлік қуатын және көлік инфрақұрылымын кеңінен пайдалану;

- шағын және орташа көліктік-экспедиторлық кәсіпорындардың кооперациясы және ортақ логистикалық тұжырымдамаға бірігуі;

- қала ішіндегі көлік жүктемесін төмендеуі;

- жер бөлшектерін үнемдеу және тиімді пайдалану.

Шикізаттың бірінші көзінен өндірістік, тасымалдау және делдалдық бөлшегі тізбегі арқылы соңғы тұтынушыға жылжи отырып, материалды ағымдардың құны өсіп отырады. Мысалы, Ұлыбританияда жүргізілген зерттеулер көрсеткендей, соңғы тұтынушыға жеткен өнім құнының 70%-дан астамы сақтаумен, тасымалдаумен, ораумен және материалды ағымдардың қозғалысын қамтамасыз ететін басқа да операциялармен байланысты шығындар құрайды екен. Тауардың соңғы бағасында логистикаға кеткен шығындар үлесінің көптігі материалды ағымдарды басқаруды оңтайландыруда шаруашылық жүргізу субъектілерінің экономикалық көрсеткіштерін жақсартудың қандай резервтері бар екенін көрсетеді.

Материалды ағымдарды басқаруда логистикалық тәсілді қолданудың экономикалық әсерінің басты қосылғыштарын қарастырып өтейік. Өндіріс және айналым салаларында логистиканы қолдану келесідей мүмкіндіктерді береді:

- материалды ағымдар қозғалысының бүкіл жолындағы қорларды төмендету;
- логистикалық тізбек бойындағы тауарлар қозғалысының уақытын қысқарту;
- тасымалдау шығындарын төмендету;
- қол еңбегінің шығындарын және жүк операцияларының сәйкесінше шығындарын қысқартады.

Экономикалық әсердің көп бөлігі материалды ағымдар қозғалысының бүкіл жолындағы қорларды қысқарту есебінен жүзеге асады. Еуропалық өнеркәсіп ассоциациясының мәліметтері бойынша, материалды ағымдардың іштей бақылануы материалды қорлардың 30-70%-ға қысқаруын қамтамасыз етеді (АҚШ-ң өнеркәсіп ассоциациясының мәліметтері бойынша, қорлардың төмендеуі 30-50% шамасында болады екен).

Қорларды оңтайландырудың жоғары маңыздылығы келесімен түсіндіріледі:

1. Логистикаға кететін шығындардың жалпы құрылымында қорларды ұстауға кететін шығындар 50%-ды құрайды, оның ішіне басқару аппаратына кететін шығындар, сондай-ақ тауарлардың бұзылуынан немесе ұрлануынан болған жоғалтулар кіреді;

2. Кәсіпорынның айналым капиталының көп бөлігі қорларға бөлінеді (кәсіпорынның барлық активтерінің 10-нан 50%-ға дейін);

3. Қорларды құруға кететін өндірістегі шығындар, жалпы шығындар көлемінің 25-30%-на дейін құрайды екен.

Логистиканы пайдаланудағы қорлардың қысқаруы логистикалық үдерістерге қатысушылардың іс-әрекеттерінің өзара келісулерінің жоғары дәрежесі есебінен, жеткізу сенімділігінің жоғарылауы есебінен, қорларды дұрыс бөлу есебінен, сондай-ақ басқа да бірқатар себептер есебінен қамтамасыз етіледі.

Логистиканы пайдаланудың экономикалық әсерінің келесі құраушысы тауардың логистикалық тізбек бойында қозғалу уақытының қысқаруы есебінен құралады. Бүгінгі таңда қоймалауға, өндірістік операцияларға және жеткізуге кететін уақыт шығындарының үлесі орташа 2-ден 5%-ға дейін құрайды [13, 128 б].

Сонымен, айналым уақытының 95%-нан астамы логистикалық операцияларға тиесілі болып отыр. Бұл құраушының қысқаруы капитал айналымын жеделдетуге, сәйкесінше уақыт бірлігінде алынатын пайданы өсіруге, өнімнің өзіндік құнын төмендетуге мүмкіндік береді.

Логистиканы қолданудың экономикалық әсері, сондай-ақ тасымалдау шығындарын төмендетуден де пайда болады. Көліктің қозғалу бағыттары оңтайландырылады, тәртіптері келісіледі, бос қозғалыстар қысқарады, көлікті пайдаланудың басқа көрсеткіштері жақсарады.

Жоғарыда айтылғандай, логистикалық тәсіл жүк өңдеуші жүйелердің техникалық жабдықталу салаларындағы тауар қозғалысының қатысушыларының жоғары келісу дәрежесін білдіреді. Логистикалық тізбектің барлық бөліміндегі бір түрлі механизациялау құралдарын қолдану, бірдей ыдысты, жүк өңдеудің сәйкес технологиялық әдістерін пайдалану логистиканы қолданудың келесі экономикалық әсер құраушысын құрайды - қол еңбегінің шығындарын және жүк операцияларының сәйкес шығындарын қысқартуды.

Логистикалық тәсіл материал өткізуші жүйенің қызмет етуінің басқа да көптеген көрсеткіштерін жақсарту үшін жағдай жасайды, өйткені оның жалпы ұйымдастырылуы жетілдіріледі, жеке бөлімдердің өзара байланысы жоғарылайды, басқару жақсарады.

Логистиканы пайдаланғандағы экономикалық әсер жиынтығы аталған көрсеткіштерді жақсартудан алынатын әсердің сомасынан асады. Бұл логистикалық ұйымдастырылған жүйелердің интегративті қасиеттерінің пайда болуымен түсіндіріледі, яғни жалпы жүйеге тән, бірақ оның элементтеріне жеке-жеке тән емес қасиеттер.

Логистикалық жүйелердің интегративті қасиеттері бұл жүйелердің «логистиканың алты ережесі» деп аталатын соңғы мақсатты жүзеге асыру қабілеттілігін білдіреді. Логистиканың алты ережесіне келесілер жатады:

- Жүк - керекті тауар;
- Сапа - қажетті сапада;
- Саны - қажетті көлемде;
- Уақыт - қажетті уақытта жеткізілуі тиіс;
- Орын – керекті орынға;
- Шығындар – ең төменгі шығындармен.

Логистикалық іс-әрекеттің мақсаты жүзеге асырылды деп санауға болады, егер осы алты шарт орындалса, яғни қажетті тауар, қажетті көлемде, қажетті сапада, керекті уақытта, керекті жерде, ең төменгі шығындармен жеткізілген болса.

Материалды ағымдарды басқару бойынша қызметті, өндірістік, сауда және басқа да шаруашылық қызмет түрлері сияқты, оның экономикалық дамуының ерте кезеңінен бастап адамдар жүргізетін. Логистиканың жаңалығы, ең алдымен, түрлі шаруашылық қызметтер арасындағы артықшылықтың материалды ағымдарды басқару бойынша қызметтерге ауысуында. Кәсіпкерлер тек жақында ғана экономикадағы шикізат, бөлшектер және дайын өнімнің қозғалуының барлық сатыларын іштей бақылаудың тиімділікті жоғарылатуда қандай әлеуеті бар екенін білді.

Логистиканың қағидасы материалды ағымдарды оңтайландыру арқылы шаруашылық қызметтерді жетілдіруге тиісті көзқарастардың жүйесі болып табылады.

Материалды ағымдарды басқару құрылатын негізгі, конструктивті қағида - жүйелілік қағидасы болып табылады. Ол бірыңғай үдерістің үрдісі ретінде сатып алуларды жүргізу, ұйымдастыру, сақтау, өндіріс, өткізу және тасымалдауды білдіреді.

Экономикадағы материалды ағымдар көптеген қатысушылардың қызметтерінің нәтижесінде пайда болады, ол қатысушылардың әрқайсысының өз мақсаттары бар. Егер қатысушылар бірлесіп, басқару объектісін – іштей материалды ағымдарды – үйлесімдеу мақсатында өз іс-әрекеттерін келісіп жасаса, онда олардың барлығы маңызды экономикалық ұтыс алады.

Материалды ағымдарды үйлесімдеу тек бір кәсіпорын немесе оның бөлімшесінің шеңберінде ғана мүмкін болады. Бірақ жоғарғы әсерді тек шикізаттың алғашқы көзінен соңғы тұтынушыға дейінгі жолда, жиынтық материалды ағымдарды оңтайландыра отырып немесе оның жеке маңызды бөлімшелерін оңтайландыра отырып алуға болады. Бірақ материал өткізуші тізбектердің барлық бөлшектері, яғни макрологистикалық және микрологистикалық жүйелердің барлық элементтері бірыңғай құрылған механизм ретінде жұмыс істеуі қажет. Бұл мәселені шешу үшін техниканы таңдауға, материал жылжитын түрлі бөлімшелердегі өзара үйлескен технологиялық үдерістерді жобалауға, қарама-қайшы экономикалық мүдделердің үйлесу мәселелеріне және де материалды ағымдарды ұйымдастыруға байланысты басқа мәселелерге жүйелік тұрғыдан қарау қажеттілігін қарастырылған [45].

Материалды ағымдарды басқаруға жүйелік тұрғыдан қарау мәселелері толығынан төменде қарастырылады.

Аталған **логистика қағидаларын** қысқаша сипаттап өтейік:

1. Кешендік:

- нақты жағдайларда ағымдардың қозғалысын жүргізу үшін барлық камтамасыз ету түрлерін (дамыған инфрақұрылым) қалыптастыру;
- ресурстар мен өнімдер қозғалысының тікелей және оқшауланған қатысушылардың іс-әрекеттерін үйлестіру;
- фирмалардың логистикалық құрылымының алдында тұрған мәселелердің орындалуына орталықтан бақылауды жүргізу;
- тауар тізбегі бойынша фирмалардың сыртқы әріптестермен тығыз бірлесіп қызмет жасауға ұмтылуы және фирманың түрлі бөлімшелері арасында және ішкі қызмет шеңберінде берік байланыс орнатуға ұмтылыс.

2. Ғылыми:

- ағымды басқарудың барлық сатыларында, жоспарлаудан талдауға дейін, есептік бастаманы күшейту, ағымдар қозғалысының траекториясының барлық параметрлерінің толық есебін жүргізу;
- білікті кадрлардың мәртебесін фирманың логистикалық құрылымының ең маңызды ресурсы деп тану.

3. Нақтылық:

- техникалық, экономикалық және басқа да талаптарға сәйкес, ағымдар қозғалысының мақсаты ретінде нақты нәтижені дәл анықтау;
- қозғалысты барлық ресурстардың ең аз шығындарымен жүргізу;
- жұмыс нәтижесі алынған пайдамен есептелетін, есептік-калькуляциялық бөлімшелер немесе құрылымдық органдар тарапынан логистиканы басқару.

4. Конструктивтілік:

- ағымды диспетчеризациялау, ағым объектісінің қозғалысын және өзгерісін үзіліссіз бақылап отыру және оның қозғалысын тез арада дұрыстап отыру; тауарлардың тасымалдануының және материалды-техникалық камсыздануының барлық операцияларының бөлшектерін анықтау.

5. Сенімділік:

- қозғалыстың қауіпсіздігін және тоқтаусыздығын қамтамасыз ету, ағым қозғалысының траекториясын қажет жағдайда өзгерту үшін байланыс пен техникалық құралдарды резервтеу;

- қозғалысты басқарудың және қозғалудың қазіргі техникалық құралдарын кеңінен пайдалану, ақпарат келудің жоғары жылдамдығы мен сапасы және оны өңдеудің жоғарғы технологиялары.

6. Нұсқалығы:

- фирманың сұраныс ауытқуларына және басқа да сыртқы ортаның әсеріне икемді бейімделу мүмкіндігі;

- резервтік қуаттарды мақсатты құру, ол фирманың алдын ала жасалған резервтік жоспарына сәйкес жүзеге асырылады.

Аталған қағидалармен қатар, логистика қағидасы, сондай-ақ төмендегідей жағдайлармен айқындалады:

- бүкіл логистикалық тізбек бойында логистикалық шығындарды есептеу;

- технологиялық үрдістерді гуманизациялау, қазіргі еңбек жағдайларын құру;

- логистикалық қызметті дамыту.

Логистиканың объектісі ішкі материалды ағым болып табылатыны белгілі, дегенмен кейбір учаскілерде оларды басқарудың белгілі бір ерекшелігі бар. Осы ерекшелікке сәйкес логистиканың бес функционалды саласын бөліп қарастырады: сатып алу, өндірістік, бөлу, тасымалдау және ақпараттық. Енді осыларды нақты қарастырайық:

1. Кәсіпорынды шикізатпен және материалдармен қамтамасыз ету үрдісінде сатып алу логистикасының мәселелері шешіледі. Бұл сатыда жабдықтаушылар зерттеліп, таңдалады, келісім-шарттарға қол қойылады және оның орындалуы бақыланады, жеткізу шарттары бұзылған жағдайда шаралар қолданылады. Кез келген өндірістік кәсіпорынның осы аталған функцияларды жүргізетін қызметі болады. Материалды ағымдарды басқарудың логистикалық тәсілі, ішкі материалды ағымның параметрлерінің қалыптасуымен байланысты осы қызметтің іс-әрекеті оқшауланбаған, керісінше ішкі материалды ағымды басқару стратегиясына тәуелді болғанын талап етеді. Материалды ағымдарды жабдықтаушының дайын өнім қоймасынан тұтынушы-кәсіпорындар цехтарына жеткізу үрдісінде шешілетін мәселелердің белгілі бір ерекшелігі болады, яғни бұл логистиканың оқшауланған бөлімінің - сатып алу логистикасының бөлінуінің себебі болды.

Тәжірибе жүзінде сатып алу логистикасының негізгі мазмұнын құрайтын іс-әрекеттің шеңбері жабдықтаушы мен кәсіпорын ішіндегі жабдықтау

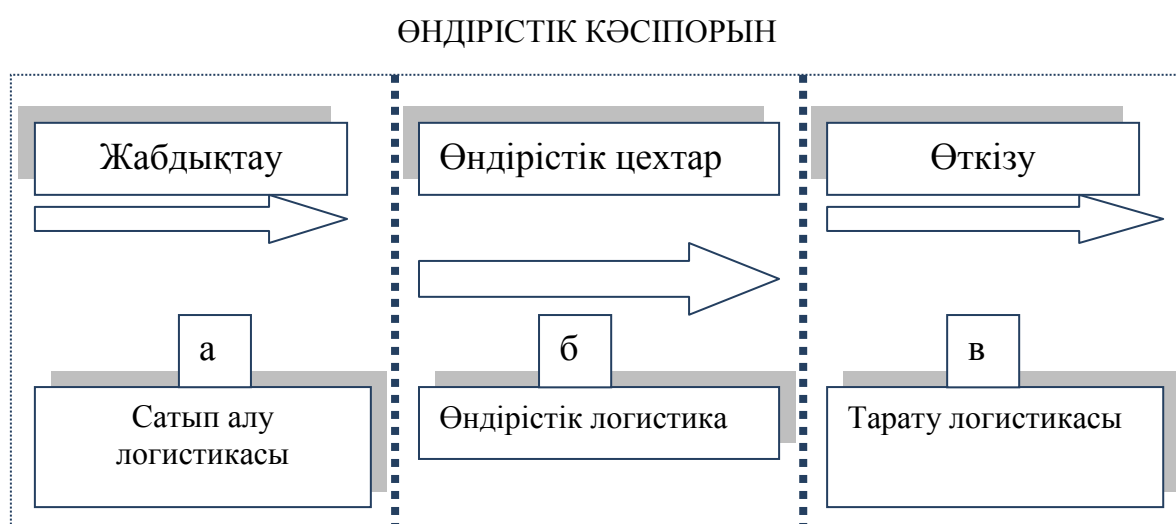
қызметінің функциялар құрамы арасындағы келісім-шарттарымен анықталады, суретке қараңыз (1.3 - сурет).

2. Кәсіпорын ішінде материалды ағымдарды басқару үрдісінде негізінен өндірістік логистиканың мәселелері шешіледі. Бұл сатының ерекшелігі мынада: ағымды жүргізу бойынша жұмыстардың негізгі көлемі бір кәсіпорын аумағының шеңберінде орындалады. Логистикалық үрдістің қатысушылары тауар-ақша қатынастарына түспейді. Ағым бекітілген шарттар нәтижесінде емес, кәсіпорынды басқару жүйесі қабылдайтын шешімдер нәтижесінде жүреді.

Өндірістік логистиканың саласы материалды сатып алу және дайын өнімді бөлу саласымен тығыз байланысты. Бірақ осы саладағы негізгі мәселелер - өндіріс үрдісіндегі материалды ағымдарды басқару болып табылады (1.3-сурет).

3. Дайын өнімді өткізу үрдісінде материалды ағымдарды басқару кезінде тарату логистикасының мәселелері шешіледі. Бұл мәселелерді шешумен өндірістік кәсіпорындар, сондай-ақ сауда-делдалдық қызметті атқаратын кәсіпорындар да айналысады. Бұл мәселелерді шешуге билік құрылымдарының да қатысы бар, себебі аймақ экономикасының жағдайы бөлуді ұйымдастыруға тәуелді. Мысалы, аймақтағы азық-түлік тауарларын. Логистиканың бастапқы қағидасына жүйелікпен қатар мыналар жатады: кешендік, ғылыми, нақтылық, конструктивтік, сенімділік және варианттылық бөлу жүйесі қанағатсыз ұйымдастырылған жағдайда жергілікті биліктің жағдайы тұрақсыз болады.

Материалды ағым тарату логистикасының саласына өндірістік цехтарда жүріп-ақ түсетіні көрсетілген. Бұл дегеніміз, ыдыс және орау мәселелері, дайын болуға қажетті топтың мерзімі және мөлшері жөніндегі мәселелер, сондай-ақ өткізу үрдісіне маңызды басқа да көптеген мәселелер материалды ағымды басқарудың ерте сатыларында шешіле бастайды.



1. 3 сурет - Сатып алу, өндірістік және тарату логистикасының мәселелері шешілетін материалды ағымдар бөлімшелері

Ескерту- [30] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

4. Тасымалдау бөлімшелерінде материалды ағымдарды басқаруда тасымалдау логистикасының айрықша мәселелері шешіледі. Материалды ағымның шикізат көзінен соңғы тұтынушыға жеткізілуі үрдісінде орындалатын тасымалдау жұмыстарының жиынтық көлемін екі үлкен топқа бөлуге болады (шамамен тең):

- арнайы тасымалдау ұйымдарына жататын көлік (жалпы пайдаланатын көлік) орындайтын жұмыс;
- барлық қалған (тасымалдамайтын) кәсіпорындардың жекеше көлігімен орындалатын жұмыс.

Логистиканың басқа да функционалдық салалары сияқты, тасымалдау логистикасының нақты бір белгілі шегі болмайды. Тасымалдау логистикасының әдістерін түрлі тасымалдауларды ұйымдастыруда қолданады. Дегенмен, бұл бөлімдегі зерттеу және басқарудың бастапқы объектісі жалпы пайдаланатын көлікпен тасымалдау үрдісінде орын алатын материалды ағым болып табылады.

5. Ақпараттық логистика. Материалды ағымдардың қозғалу нәтижелері ақпараттық ағымдарды дұрыс ұйымдастырумен тікелей байланысты. Соңғы онжылдықта күшті ақпараттық ағымдарды тиімді басқару мүмкіндігі материалды ағымдарды іштей басқару мәселелерін қойып, оны шешуге мүмкіндік берді. Логистикалық үрдістердегі ақпараттық құраушының жоғары маңыздылығы логистиканың арнайы бөлімінің - ақпараттық логистиканың бөлініп шығуына себеп болды. Бұл жерде зерттеу объектісі – ақпараттық ағымдарды (материалды ағыммен кездесетін) ұйымдастырумен байланысты мәселелерді, ақпараттық технологияларды, микропроцессорлы техниканы қолданатын материалды ағымдардың басқаруын қамтамасыз ететін ақпараттық жүйелер. Ақпараттық логистика логистиканың басқа қалған функционалдық салаларымен тығыз байланысты. Бұл бөлім ақпараттық ағымдардың кәсіпорын ішінде ұйымдастырылуын, сондай-ақ бір-бірімен алыс орналасқан логистикалық үрдістің түрлі қатысушыларының арасындағы ақпарат алмасуды қарастырады (мысалы, спутник байланыс құралдары арқылы).

Сонымен, логистикалық әдістерді қолдана отырып төмендегі артықшылықтарға жете аламыз:

- сұранысты болжамдау және соның негізінде қорларды жоспарлау,
- өндіріс пен көліктің қажетті қуаттылығын анықтау,
- материалды ағымдарды оңтайлы басқару негізінде дайын өнімді бөлудің

ғылыми қағидаларын жасау,

- өндіріс пунктінде және тұтынушылардағы тиеу үрдістерін және тасымалдау-қоймалау операцияларын басқарудың ғылыми негіздерін жасау,
- логистикалық жүйелердің қызмет етулерінің түрлі математикалық үлгілерінің нұсқаларын құру; дайын өнімдерді бірлесіп жоспарлаудың, жабдықтаудың, өндірістің, қоймалаудың, өткізудің және тасымалдаудың әдістерін жасау.

Өндірістің әлеуметтік-экономикалық тиімділігін камтамасыз ететін жалпы экономикалық құбылыс пен тетік ретіндегі логистиканың рөлі өте зор.

Қорыта келгенде, кез келген кәсіпорынның логистикалық қызметі - бұл кәсіпорынның дамуына әсер ететін барлық факторлардың жиынтықты қаралуы, фактілерді есепке ала отырып даму стратегиясын жасау және бұл стратегияларды іске асыру бойынша нақты іс-шаралар қолданылу болып табылады.

Логистика кәсіпорынның әртүрлі бөлімшелердің арасында өзара әрекеттесу нәтижесінде көздеген мақсатқа жеткізеді және маркетингтік шараларды жасау және жүзеге асыру үдерісіне сәйкес ұйымдық-әдістемелік камтамасыз етуді талап етеді.

Келесі тарауда әлемде көптеген ірі кәсіпорындарда кеңімен қолданып жүрген логистикалық қағидалар мен жүйелердің түрлері, олардың артықшылықтары, кемшіліктері, ерекшеліктері жан-жақты қарастырылады.

1.3 Әлемдік темір жол компанияларындағы логистиканың әдістемелерін қолдану тәжірибелері

Еуропадағы жүк тасымалдау бойынша алдыңғы қатарлы жетістіктерге жетіп отырған компания ол, Германияның Deutsche Bahn AG ұлттық темір жол компаниясы, он жыл реформасы кезінде қарызға батқан кәсіпорыннан аса ірі ғаламдық көліктік-логистикалық компанияға айналған. Ондағы еңбек өнімділігі 237 % өскен. Мысалы, 1999 жылы жалпы шығыны 2 млрд. еуро болған, ал 2005 жылы пайдасы 4,4 млрд. еуроға жеткен.

Бүгінде Deutsche Bahn AG темір жол тасымалдары жөнінен Еуропадағы нөмірі бірінші орынға шыққан. Автокөлік тасымалы жөнінен Еуропада бірінші, әуе арқылы жүк тасымалдаудан әлемде екінші, теңіз арқылы жүк тасымалдаудан әлемде үшінші, тұтынушыларға қызмет көрсететін логистикалық қоймалық қызметі тұрғысынан әлемде бесінші орынға ие. Компанияның темір жол қызметіндегі үлесі жалпы көлемінің 43 пайызын құрайды. Германияның аумағынан тыс жердегі көліктік қызметі жалпы көлемінің 32 пайызына жеткен [46].

Қазіргі таңда теңіз бағдарындағы, құрлықаралық көлік дәліздері өз дәрежесінде пайдаланылмай жатқандығын байқаған әлемдік көлік компаниялары өздерінің корпоративтік стратегиялық жүйелерін жасақтауда.

Қазіргі уақыттары көптеген өндіріс ошақтары Қытайда шоғырланып отыр. Германияның өзінде өндіріс ашып жұмыс істеу экономикалық жағынан тиімсіз, өйткені, материалға, жалақыға, әлеуметтік пакетке қаражат керек. Сол кәсіпорынды Қытайда ашса, ол тиімді, шикізат та, жұмыс күші де, мамандар да табылады. Сол себепті, қазір Еуропаның кәсіпорындары Қытайда жұмыс істеуге тырсады. Бүгінгі өзекті мәселе, сол Қытайда шығарған затты, өнімді Еуропаға әкелу керек. Соны қалай әкелеміз деген сұрақтар қарастырылуда. Қытайдан Еуропаға келетін жүк негізінен су жолымен, танкер, баржалармен келеді. Енді оның жүру уақыты бір, бір жарым ай уақыт алады. Ал темір жол арқылы келудің үш жолы бар. Ол-Ресей арқылы келетін Транссібір жолы,

екінші-Моңғолия аумағы арқылы өтеді, ал үшіншісі - Орта Азиямен, яғни Қазақстан арқылы өтетін жол.

Германия мамандарының түсіндіруінше, Қазақстан аумағы арқылы өту уақыт жағынан ұтымды болып табылады. Олар тәжірибе ретінде арнайы экспериментальды контейнерлік пойыз жүргізіп, жүру уақытын, жолдың инфрақұрылымын, экономикалық шығынын есептегенде, Қазақстанмен тасымалдау басқаларға қарағанда әлдеқайда тиімділігі өз алдына, сенімді әрі қауіпсіз болған. Яғни, олар уақыт жағынан ұтады, алайда су жолының тарифі темір жолдан төмен. Сонда қайсысын таңдау қажет? Әрине, уақыт жағынан ұтуын. Құрылықпен 15 күнде келетін өнім, су жолымен келетін 1,5 айдан кейін қажеттілігі болмай қалуы мүмкін. Еуропаның уақыт жағына басымдық беріп отырғаны сондықтан. Сонымен қатар, тағы бір себебі, біз географиялық тұрғыда Қытай мен Еуропа арасында дәл ортада орналасқанбыз. Біздің аумағымыздан өтетін мүмкіншілік оларда бар, біздің инфрақұрылымды көрді, темір жолды, энергетикасын, байланысын, тепловоз тартымын, бәрін зерттеген.

Германияның көлік құрылымының біздің елден айырмашылығы неде екен? Жүк тасымалы жағынан темір жол Германияда екінші орынды алады дедік. Себебі, олардың аумағы шағын әрі қалалары бір-біріне жақын орналасқан. Ал, біздің елде жүк тасымалы бойынша темір жол бірінші орынды алады, өйткені құрылыс материалдарын, темір, көмір, мұнай, астықты машинамен тасу тіптен тиімсіз. Мәселен, Ақтөбеден Маңғыстауға қиыршықтас жіберетін болсақ, бір вагонға тиеген тасты 4-5 жүк машинасына тиеп жіберу керек. Оның шығыны көп екені белгілі, жолдың сапасының нашарлығы, қашықтығы тағы бар.

Deutsche Bahn AG және «Қазақстан Темір Жолы» ұлттық компаниясы арасында тығыз және табысты ынтымақтастық қалыптасқан. Мысалы, DB Schenker компаниясының контейнерлік жүк пойызы Қазақстан аумағы арқылы қытайдағы Чунциннен неміс Дуйсбургына апта сайын жүріп тұрады, суретке қараңыз [сурет 1.4]. Осы көрініс өзара тиімді ынтымақтастықты оперативтік тұрғыдан жақсы бейнеленеді. Бұл жоба серіктестердің бірігей жігерлері мен өзара ықпалдасудың арқасында жүзеге асырылған болатын. Логистика саласындағы инновациялық менеджмент және озық басқарушы шешімдер төңірегінде тәжірибе алмасу мақсатында, қазақстандық делегация DB Schenker компаниясы құрылымдық бөлімшесі Duss фирмасының көлік-логистикалық терминалында болып қайтқан.

Дуйсбург порты, жүк айналымы 100 млн.тоннаны құрайды - бұл Еуропадағы ең үлкен өзен порты, дүние жүзіндегі ең үлкен теңізден алыс орналасқан контейнерлерді тиеу пункті, аптасына 300 жүйелі түрде жүк жіберіледі, Еуропадағы бірінші нөмірлі теміржол торабы. Дуйсбургтен кез келген өндіріс аймағына жетуге болады және желі үнемі кеңеюде. Теміржолда қызмет көрсететін 20 жуық операторлар мен кәсіпорындар Дуйсбургтегі орталықтың пайдасына шешім қабылдады, әсіресе, көбінде белсенді бағытта Шығыс Еуропа.

Еуропадағы ең үлкен өзен порты Германияның ең батыс теңіз айлағы болып саналады: Дуйсбургте орналасқан көптеген кеме жүретін компаниялар үнемі «Теңіз-өзен» тікелей қатынастарда қысқа арақашықтықта Скандинавияға, Ұлыбританияға және Иберия түбегіне тасымалдауды жүзеге асырады.

Жыл сайын Дуйсбургте өзендерде жүруге қабілетті 2.000 теңіз кемесінде екі миллионға жуық жүк тасымалданады. Өткен шаруашылық жылда «дуйспортта» Еуропаның жетекші логистикалық орталығы ретінде Орталық Еуропа үшін байланыс торабында 712.000 стандарты контейнерлер тиелді. «Дуйспорт» құрамдастырылған бағытқа ставка жасайды, бұл теміржол бойынша жеткізілген бокстардың үлесін растайды: 360.000 TEU-ден аса теміржол көлігінің түрі тауардың осы тобында кеме көлігінің түрін қуып жетті. Барлық кеме және теміржол айналымының үлесімінен 30 пайызын контейнер «дуйспортта» бірінші нөмірлі айналым тауар болып саналады.

Бүгінде компания өз дамуының маңызды кезеңінде тұр. Компанияның іскерлік қарым қатынасындағы беделінің арта түсуіне нарықтық жүйе, көліктік-логистикалық қызметтегі халықаралық және ішкі бәсекелестік факторлары оң әсер етуде.

Осыған байланысты, «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ өзінің жетекшілік позициясын сақтап қалу үшін институционалдық жаңғырту, мемлекеттік үйлестіруді ырықсыздандыру, өндірістік-экономикалық жұмыс сапасын көтеру, өндірістік активтерді молайту, басқаруды жетілдіру секілді кешенді шараларды жүзеге асыруда.



Сурет 1.4 - Чунцин (ҚХР) – Дуйсбург (Германия) бағыты бойынша жүретін контейнерлік қызметі

Ескерту-сурет [48] әдебиетінен алынған

Логистика ішкі және халықаралық нарықтарда компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етудің басты факторлардың бірі болып табылады. Елдер мен экономикалық аймақтар арасында, кәсіпорындар мен жеке

желілердің тізбегінің арасындағы жетістіктер ең алдымен логистика саласы бойынша құзыреттілік деңгейімен анықталады. Германия кәсіпорындарда жасалған зерттеулер нәтижесінде, логистиканың деңгейі компанияның бәсекеге қабілеттілігі және табысқа жету арасындағы тікелей байланысты көрсеткен. Елдер мен өңірлер үшін жеке зерттеулерді негізінен Дүниежүзілік банкі жүзеге асырып отыр. Зерттеулер нәтижесі халықаралық қоғамдастықтың, елдің және аймақтардың ұстанымдарын анықтау кезіндегі логистиканың маңыздылығын көрсеткен.

Жүк тасымалдарымен айналысатын көптеген компаниялар дүниеде ең кең таралған микрологистикалық қағида «**just-in-time**» – **ЖІТ** (“дәл мерзімде”) қағидасы пайдаланады. Бұл қағида 1950 жылдың соңында пайда болды, бұл кезде Тойота Моторс Жапон компаниясы және басқа да Жапонияның автокөлік әзірлеуші фирмалары белсенді түрде KANBAN микрологистикалық жүйесін енгізе бастады. Бұл қағидаға “Just-in-time” атауын кейінірек американдықтар берді, олар, сондай-ақ бұл әдісті автокөлік өндірісіне пайдаланды. ЖІТ қағидасының алғашқы мақсаты - автокөліктерді жинаудың өндірістік үрдісінде материалдың, бөлшектердің және жартылай фабрикаттардың қорларын ұстамау. Бастапқы тәртіп келесідей болды: егер өндірістік кесте берілсе, онда барлық материалдар, бөлшектер, жартылай фабрикаттар керекті көлемде, қажетті орында және дайын өнімді әзірлеудің дәл белгіленген мерзімінде жеткізілетіндей етіп материалдық ағымдар қозғалысын ұйымдастыру қажет. Мұндай жағдайда сақтандырушы қорлар керексіз болып қалды.

Логистикалық тұрғыдан, ЖІТ — бұл қорлардың минимум талаптары шексіз қорларды басқарудың логикасы, мұндағы материалды ресурстар ағымы өндірістік кестемен берілетін қажеттілікпен синхрондалған. Мұндай синхрондау- бұл екі базистік логистикалық функциялардың, яғни жабдықтаудың және өндірістік менеджменттің үйлесуі. Кейіннен ЖІТ идеологиясы бөлуге, дайын өнімді өткізу жүйесіне табысты түрде енгізілді, ал қазіргі уақытта макрологистикалық жүйеде де өз дамуын алып отыр [30, 22 б].

ЖІТ - ның қазіргі бизнестің түрлі салаларында кең дамуын ескере отырып, оған келесі анықтаманы беруге болады:

- ЖІТ - бұл қормен байланысты шығындарды төмендету мақсатымен, жүйе бөлімдеріне қажет уақытта, қажетті мөлшерде материалды ресурстарды, жартылай фабрикаттарды, дайын өнімдерді жеткізу үрдісін синхронизациялауға негізделген өндірісте, жабдықтауда және бөлуде логистикалық жүйелерді құрудың қазіргі заманғы қағидасы. ЖІТ қағидасы алдыңғы бөлімде қарастырған логистикалық циклмен және оның құрамдастарымен тығыз байланысты. Тиімді жағдайда материалды ресурстар, жартылай фабрикаттар немесе дайын өнімдер логистикалық тізбектің (арнаның) белгілі бір орнына, оларға қажеттілік туған мезетте жеткізілуі тиіс, бұл өндірістегі бос қорларды болдырмайды. ЖІТ әдісіне негізделген қазіргі логистикалық жүйелер логистикалық циклдың қысқа құрамдастарына бейімделген, бұл жүйе бөлімдерінің сұранысының өзгерісіне және сәйкесінше өндірістік бағдарламаларға тез әсер етуін талап етеді.

ЛТ логистикалық қағидасы төмендегі негізгі қасиеттермен сипатталады:

- материалды ресурстардың, жартылай фабрикаттардың, ұдайы өнімдердің төмен қорларымен;
- қысқа өндірістік циклдарымен;
- дайын өнімдердің аз көлемді өндірісімен және қорлардың толықтырылумен;
- материалдық ресурстарды сатып алу бойынша сенімді жабдықтаушылармен, тасымалдаушылармен өзара қатынас;
- тиімді ақпараттық қолдаумен;
- дайын өнімнің және логистикалық қызмет көрсетудің жоғары сапасымен.

Әлемде ЛТ қағидасының еңгізілуі мен таралуы қорларды басқаруға өндірістік менеджменттің дәстүрлі көзқарасын өзгертуге алып келді, өндірісті, жабдықтауды және өткізуді басқару үшін бұл көзқарастардың негізгі ерекшеліктері қалыптасқан, кестені қараңыз [қосымша Б].

ЛТ қағидасын еңгізу дайын өнім мен қызмет көрсетудің сапасын жақсартады, артық қорларды төмендетеді және кешендік логистикалық функцияларды ынтымақтастыруы есебінен менеджменттің фирмалық стилін өзгерте алады. ЛТ бейімделген логистикалық жүйенің жұмысын қорларды басқаратын екі бункерлі жүйе ретінде қарастыруға болады. Бұл жүйедегі бір бункер материалды ресурстар немесе дайын өнімге сәйкес өндірістегі немесе өткізудегі сұранысты қанағаттандыру үшін қолданылады, ал екіншісі бірінші біткенде толықтырылып отырады.

Мысалы Жапондық Тойота Моторс фирмасы ЛТ қағидасын қолдана отырып, көрнекті жеңіске жетті, бұл оған 1960 жылдары жаңа автокөліктерді жеткізудің негізгі логистикалық циклының уақытын бір айға дейін қысқартуға мүмкіндік берді, сол кездегі алдыңғы қатарлық американдық автокөлік әзірлеуші фирмалардағы цикл 6-9 айды құрады.

Дайын өнімдерді салыстырмалы қысқа өндірістік циклда аз партиялармен әзірлеу олармен байланысты материалды ресурстармен жабдықтау циклын ынталандырады. Теория жүзінде базалық ЛТ жүйесі үшін оңтайлы тапсырыс мөлшері бір бірлік болып табылады, бірақ бұл өткізу мен тапсырыстарды өткізуге кететін шығындар мәселесіне байланысты жүзеге асырылмайды.

ЛТ идеологиясын қолданатын логистикалық жүйелер тартушы жүйелер болып табылады. Бұл жағдайда, белгілі бір бөлікте қорлар шарықтау шегіне жеткенде ғана оларды толықтыру тапсырысы жүзеге асырылады. Қорлар жеке тарату арналары бойынша материалды ресурстарды жабдықтаушылардан немесе логистикалық делдалдардан бөлу жүйесінде созылады. ЛТ қағидасында маңызды шикізаттың, материалдардың, бөлшектердің, жартылай фабрикаттардың және дайын өнімнің кейінгі қозғалысын анықтайтын сұраныс алады.

ЛТ әдісін қолданатын жүйелердегі логистикалық циклдардың қысқа құрамдастары материалды ресурстардың жабдықтаушыларын, өндіріс үрдісін

немесе дайын өнімді жинау үрдісін орындайтын басты фирманың жанында шоғырландыруға әрекет етеді. Фирма сенімді жабдықтаушыларды таңдауға ұмтылады, себебі жеткізудегі кез келген үзіліс өндірістік кестені бұзуы мүмкін. Жабдықтаушылардың сенімділігінің маңыздылығы келесіден көрінеді, яғни американдық және Еуропалық әзірлеушілер JIT қағидасын жапондықтардан кейін тек 10-15 жылдан кейін енгізе алды, себебі оған дейін олардағы жабдықтаушылар сенімділігі төмен болған. JIT қағидасындағы жабдықтаушылар өздерінің бизнесіндегі әзірлеушілердің әріптестері болады.

JIT қағидасын іс жүзіне асыруда сапа маңызды орын алады. Жапондық автокөлік әзірлеуші фирмалар JIT қағидасын және KANBAN микрологистикалық жүйесін енгізе отырып өндіріс үрдісінің барлық сатысындағы сапаны және кейінгі қызмет сапасын басқарудағы және бақылаудағы әдістерді өзгертті.

Соңғы нәтижеде бұл TQM — сапаны жалпы басқару — философиясына айналды, ол фирманың барлық стратегиялық және тактикалық мақсаттарында бірінші орынға сапаны қойды.

JIT қағидасы логистиканың барлық құрамдастарының шеңберінде сапа деңгейін ұстауға және бақылауға әсер етеді [47].

JIT әдісіне негізделген микрологистикалық жүйелер ақпарат пен болжау дәлдігіне тым сыншыл. JIT тиімді жүзеге асыру үшін технологиялар сенімді телекоммуникациялық жүйелермен және ақпараттық-компьютерлік қолдауымен жұмыс жасауы қажет.

KANBAN микрологистикалық жүйесі. Жоғарыда аталғандай, JIT қағидасын іс жүзіне енгізуінің бірден бір әрекеті “Тойота Моторс” корпорациясы жасаған KANBAN микрологистикалық жүйесі болып табылады (жапон тілінен аударғанда “карта” деген мағынаны білдіреді). KANBAN жүйесі өндірістегі “созылмалы” микрологистикалық жүйесінің бірінші рет жүзеге асырылуын білдіреді, оны енгізуге шамамен 10 жыл кеткен. Мұндай ұзақ уақыттың себебі - KANBAN жүйесінің өзі сәйкес JIT қағидасының логистикалық ортасынсыз жұмыс жасай алмады. Осы ортаның маңызды элементтері мыналар болып табылады:

- өндірістің дұрыс ұйымдастырылуы;
- өндіріс үрдісінің барлық сатыларындағы сапаны және

жабдықтаушылардағы бастапқы материалды ресурстарының сапасын жалпы бақылау;

- тек сенімді жабдықтаушылармен және тасымалдаушылармен әріптесу;
- бүкіл персоналдың жоғары кәсіби жауаптылығы және жоғары еңбек

моралі.

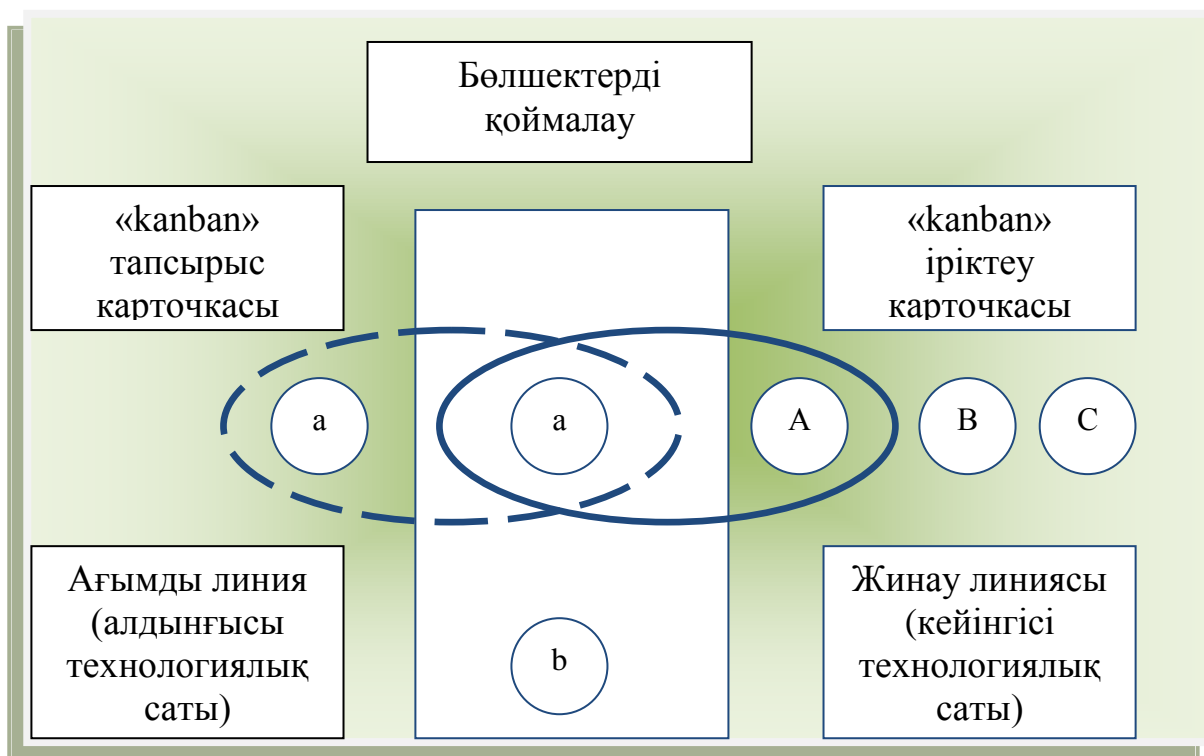
Американдық және еуропалық бәсекелестер осы және басқа да логистикалық орта факторларын ескермей, KANBAN жүйесін автоматты түрде енгізгісі келді, бірақ олар жеңіліске ұшыраған. “Тойота Моторс” корпорациясы ең алғаш рет 1972 жылы. “Такахама” зауытында (Нагоя қаласы, Жапония) пайдаланған екен.

KANBAN микрологистикалық жүйесі сақтандыру қорын талап етпейтін, тез қайта құрылуға қабілетті үзіліссіз өндірістік ағымын ұйымдастыру жүйесін білдіреді. KANBAN жүйесінің мәні мынада: зауыттың барлық өндірістік бөлімшелері, соның ішінде соңғы жинау линиясы тұтынушы бөлімше тапсырыс берген уақытта және қажетті көлемде материалды ресурстармен жабдықталып отырады. Сонымен, дәстүрлі әдістен басты айырмашылығы – құрылымдық әзірлеуші бөлімшенің қатаң өндіріс тәртібі болмайды, кейінгі өндірістік-технологиялық цикл бөлімшесі тапсырыс Берген шеңберде жұмысын оңтайландырады. Жүйедегі ақпаратты тарату құралы пластикалық конверттегі арнайы “kanban” карточкасы болып табылады. Карточканың екі түрі бар: таңдау және өндірістік тапсырыс. Таңдау карточкасында өндеудің алдыңғы учаскісінде алынуы тиіс бөлшектердің саны көрсетіледі, ал өндірістік тапсырыс карточкасында — алдыңғы өндіріс учаскісінде дайындалуы тиіс бөлшек саны көрсетіледі. Бұл карточкалар “Тойота” кәсіпорнының ішінде, сондай-ақ корпорациялар арасында және олармен қызмет жасайтын компаниялар арасында, сонымен қатар кәсіпорын филиалдарында айналып отырады. Осыдан келіп “kanban” карточкалары жіберілетін және өндірілетін өнім саны туралы ақпарат тасиды, бұл JIT қағидасын жүзеге асыруға мүмкіндік береді. Мысалы, А,В,С өнімдерін дайындауда қолданылатын а және в бөлшектері алдыңғы технологиялық сатыда дайындалады, суретке қараңыз (сурет 1.5), а, в бөлшектеріне “kanban” тапсырысының карточкасын жапсырып конвейер бойына қоймалайды. А өнімін дайындайтын жинау линиясындағы жұмысшы таңдау карточкасы жапсырылған белгілі бір бөлшектер жәшігін алу үшін технологиялық арбада тапсырыс карточкасымен а бөлшегінің қоймалау орнына келеді. Қоймалау орнында жұмысшы таңдау карточкасына сәйкес, жәшіктерден жапсырылған карточкаларды жұлып, арбаға бөлшектерді тиейді. Содан кейін алған бөлшектерді жұмысшы жинау линиясына жеткізеді. Ал өндірістік тапсырыс карточкалары а бөлшегінің қоймалау орнында, ағымды линияда қалады, ол алынған бөлшектер санын көрсетіп тұрады. Олар “kanban” өндірістік тапсырыс карточкасында көрсетілген санға қатаң түрде сәйкес келетін көлемдегі жаңа а бөлшектерін дайындауға тапсырысты қалыптастырады.

Сонымен өндірістік-технологиялық учаскілердің үздіксіз жұмысын қамтамасыз ететін қорлардың минималды деңгейі ұсталады. Материалды ресурстар жұмсалғаннан кейін, “kanban” тапсырыс карточкасы резервтерді толықтыру үшін жабдықтаушыларға жіберіледі.

Болжамданған көлем мен жабдықтау уақыты аз болғандықтан, тапсырылатын партиялардың мөлшері аз болады. Бұған қоса, жеткізу кезінде сақталатын қорлар төмен болады.

KANBAN микрологистикалық жүйесінің маңызды элементі ақпараттық жүйе болып табылады, оған тек карточкалар емес, сондай-ақ өндірістік, тасымалдау және жабдықтау графиктері, технологиялық карталар, ақпараттық жарық таблолары және т.б. жатады, сондай-ақ қажеттіліктерді реттеу және кадрлардың кәсіби ауысуын реттеу жүйесі; өнім сапасын жалпы (TQM) және



Сурет 1.5 - “Kanban” карточкаларының жылжуының мысалы

Ескерту-[41] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

таңдаулы бақылау жүйесі; өндірісті түзету жүйесі және т.б. жүйелер болып табылады. KANBAN жүйесін іс жүзінде пайдалану өндірілетін өнім сапасын жақсартуға; фирманың айналым капиталының айналымдылығын жоғарылата отырып, логистикалық циклды қысқартуға; өндірістің өзіндік құнын төмендетуге; сақтандыру қорларын жоюға мүмкіндік береді. Әйгілі машина жасайтын фирмалардың KANBAN микрологистикалық жүйесін қолдануының әлемдік тәжірибесін талдау көрсеткендей, ол өндірістік қорларды 50%, таралықты - 8% қысқартуға мүмкіндік береді, егер айналым құралдарының айналымдылығы тездетілгенде және дайын өнім сапасы жоғарылаған жағдайда.

Жүк тасымалдаушы компаниялар қолданатын **(Materials requirements planning)** жүйесі дүние жүзінде ең танымал жүйе болып табылады. Бұл жүйе қажеттіліктерді, ресурстарды жоспарлау логистикалық қағида негізінде жұмыс істейді. Жүйе материалдарды, компоненттерді, жартылай фабрикаттар мен олардың бөлшектерін бақылайды. Оларға сұраныс арнайы дайын өнімнің сұранысына байланысты болады. Бұл жүйенің негізгі мақсаты өндірісті жоспарлауда материалдық ресурстарға қажеттілікті қанағаттандыру және

тұтынушыға жеткізу, қорлардың төмен деңгейде ұстау, аяқталмаған өндірісті, дайын өнім қолдау, өндірістік операцияларды, жеткізу кестелерін, сатып алу операцияларын жоспарлау.

MRP-I жүйесінің мақсаттары келесілер жатады:

1. Тұтынушыларға жеткізуде, өндірісті жоспарлауда материалдарға, компоненттерге және жабдықтауыштарға қажеттілікті қанағаттандыру;
2. Материалдық ресурстарды, дайын өнім қорларын төмен деңгейде ұстау;
3. Өндірістік операцияларды, жеткізу тәртібін, сатып алу операцияларын жоспарлау.

Жоспарлауға кеткен уақыт ішінде, бұл мақсаттарды жүзеге асыру үрдісінде жүйе қажетті материалдық ресурстар ағымдарын қамтамасыз етеді.

MRP-I жүйесі өз жұмысын соңғы өнімді қашан, қандай көлемде әзірлеуге қажеттілікті анықтаудан бастайды. Содан кейін, жүйе өндірістік тәртіп бойынша қажеттілікті қанағаттандыруға керек уақыт пен қажетті материалдық ресурстар көлемін анықтайды.

MRP-I жүйенің ядросы бағдарлама кешені. Бұл өндірістік тәртіп негізінде, материалдық ресурстар мен олардың қорлары негізінде белгілі бір алгоритмдер арқылы барлық есептеулер мен талдау жасайды. Сонында бағдарлама кешені бөлімшелерге материалдық ресурстарды жеткізу схемалары, жеткізу көлемі мен уақыты және тағы басқа қағаздар тобын береді.

Содан кейін барлық жоспарлар жүзеге асады. Осылай MRP-I жүйесі жоспарлау негізінде материалдық ресурстарды бөлімшелерге итереді.

Өндірістік бағдарламаның бұзылуы мен өзгерістер кезінде қайта жоспарланады.

MRP-I жүйесінің негізгі кемшіліктері:

- ақпаратты анықтаудың мен өндеудің үлкен көлемдігі;
- логистикалық шығындардың кәсіпорынның материалдық ресурстар қорлар деңгейін төмендетуде немесе аз тапсырысты тез арада орындауда, тапсырысты өңдеу мен жеткізу негізінде өсуі;
- қысқы мерзімдегі сұраныс өзгерістеріне тәуелсіздігі;
- жүйенің және оның құрастыруының үлкендігінен көп тапсырыстардың орындалмауы.

Бұған қоса барлық итеруші жүйелердің кемшіліктері қосылады: сұранысты дәл бақыламауда және сақтық негізінде қосымша қорларды міндетті түрде ұстау. Сақтандыру қорларының болуы, бір жағынан айналым қаражатын тежейді, бірақ жүйеде, IT-ға қарағанда жабдықтаушылардың сенімсіздігі мен сұраныстың бірден өзгеруінен тұрақтылықты береді [40].

Итеруші жүйелер қатаң жоспарланған өндірістік тәртіппен сипатталады.

MRP жүйелері материалдық ресурстарға сұраныс тұтынушылардың дайын өнімге сұранысынан бейімделеді немесе материалдық ресурстардың үлкен номенклатурасымен жұмы істегенде қолданылады. MRP жүйелер ұзақ өндірістік цикл кезінде қолданылады.

MRP-I жүйесінің кемшіліктерін жою мақсатында **MRP-II** (Manufacturing resource planning), өндірістік ресурстарды жоспарлау жүйесі құрастырылған

болатын. MRP-II жүйесі жоспарлауда үлкен серпімділікке, жеткізуді жақсы жоспарлауға және сұраныс өзгерісіне жақсы сезімталдыққа ие.

MRP-II-де сұранысты жоспарлау, тапсырысты орналастыру, қорларды басқару блоктары елеулі орынға ие.

MRP II Standart System жүйесі 16 топ қызметін сипаттайды:

1. Sales and Operation Planning (Сату мен өндірісті жоспарлау).
2. Demand Management (Сұранысты басқару).
3. Master Production Scheduling (Өндіріс жоспарларын құрастыру).
4. Material Requirement Planning (Материалдық қажеттіліктерді жоспарлау).
5. Bill of Materials (Тауарлардың спецификациялары).
6. Inventory Transaction Subsystem (Қойманы басқару).
7. Scheduled Receipts Subsystem (Жоспарлы жеткізулер).
8. Shop Flow Control (Өндірістік цех деңгейінде басқару).
9. Capacity Requirement Planning (Өндірістік қуаттылықты басқару).
10. Input/output control (кіру/шығу бақылау).
11. Purchasing (Материалды - техникалық жабдықтау).
12. Distribution Resource Planning (Ресурстар бөлуді жоспарлау).
13. Tooling Planning and Control (Өндірістік операцияларды жоспарлау мен бақылау).
14. Financial Planning (Қаржыны басқару).
15. Simulation (Үлгілеу).
16. Performance Measurement (Қызметтің қортындыларын бағалау).

MRP II ақпараттық жүйе тобының негізгі материалдық (шикізат), жартылайфабрикаттар (сонымен қатар өндірістегі) және дайын өнімнің ағымдарын құрастыру болып табылады. MRP II топ жүйесінің мақсаты – жаюдықтау, қорлар, әзірлеу, сату мен тарату, жоспарлау, жоспарды орындауды бақылау, шығындар, қаржы, негізгі қорлар және тағы басқа өндірістегі жасалатын барлық үрдістерді біріктіру. MRP II -нің өндірістік жоспарлаудағы міндеттер иерархиясы, басқа жүйелермен салыстырмалы түрде көрсетілген, кестеге қараңыз (қосымша В.).

MRP II біріккен стандарттар жүйені қолданудың көрсеткіштері:

- ағымдағы кәсіпорынның қызметі туралы толық, сонымен қатар толығымен тапсырыстар, ресурстар түрлері, жоспарды орындау бойынша нақты, толық, жылдам ақпарат алу мүмкіндігі;
- ұзақ мерзімге, тез және нақты кәсіпорын қызметін жоспарлау және нақты ақпарат негізінде, жоспар көрсеткіштерді түзету;
- өндірістік және материалдық ағымдар мәселелерін оңтайландыруды шешу;
- қоймаларда материалдық ресурстардың нақты қысқаруы;
- бар өндіріс циклді жоспарлау мен бақылау. Өндірістік қуаттылықтарды, ресурстардың балық түрлерін пайдалануда оңтайлы тиімділікке жету, тұтынушылар қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында өндіріс цикліне өзгертулер еңгізу мүмкіндігі;
- төлемдерді, өнімді жөнелту және келісім шарттарын орындау негізінде

келісім бөлімінің автоматтандырылуы;

- кәсіпорын қызметінің толығымен қаржылай көрінуі;
- өндірістік емес шығындардың төмендеуі;
- ақпараттық технологияға жұмсалған инвестициялардың қорғалуы;
- кәсіпорынның инвестициялау саясаты негізінде жүйені біртіндеп енгізу мүмкіндігі.

MRP II-нің негізінде жоспарлар иерархиясы жатыр. Төменгі деңгейдегі жоспарлар одан жоғары жоспарларға байланысты, яғни, жоғарғы деңгейдегі жоспар кәсіпорынан сыртқа кететін ақпаратты береді, көрсеткіштерді немесе төменгі деңгейдегі жоспарларға шектеу кедергілерін белгілейді. Сонымен қатар, жоспарлар өзара байланысты болғандықтан, төменгі деңгейдегі жоспарлар нәтижелері жоғары деңгейге әсер етеді. Егер жоспарлар қортындылары орындауға айқын болмаса, онда бұл жоспарды немесе жоғарғы деңгей жоспарлары қайта қаралуға тиіс. Сұраныс пен ресурстар ұсынысын белгілі бір жоспарлау деңгейде және жоғарғы деңгейдегі ресурстарды жоспарларға түзетулер жүргізуге болады.

ERP - Enterprise resource planning (кәсіпорынның ресурстарын жоспарлау) қағидаға сәйкес келетін кәсіпорынды басқару жүйесіне төмендегілер кіреді:

- Жеткізу желісін басқару (Supply Chain Management - SCM, бұрын - DRP, Distribution Resource Planning);
- Жақсартылған жоспарлау мен тәртіпті құрастыру (Advanced Planning and Scheduling -- APS);
- Сатуды автоматтандыру модулі (Sales Force Automation - SFA);
- Конфигурацияға жауап беретін, автономды модуль (Stand Alone Configuration Engine - SCE);
- Ресурстарды толығымен жоспарлау (Finite Resource Planning - FRP);
- Бизнес - интеллект, OLAP-технологиялар (Business Intelligence -- BI);
- Электронды коммерция модулі (Electronic Commerce -- EC);
- Өнім туралы ақпаратты басқару (Product Data Management - PDM)

ERP жүйесінің негізгі міндеті- жоғарыда аталған барлық үрдістерді (уақыт пен ресурстар бойынша) оңтайландыру.

ERP қағидасына сай келетін міндеттер кешені бір ғана біріккен жүйе арқылы емес, операциялардың бағдарлама кешенімен жүзеге асады. Бұл кешеннің негізінде базалық ERP-пакеті жатыр.

ERP барлық негізгі операцияларды орындап, процедуралар мен қағидалар кешенін айнымалы түрде жұмыс істеуін қамтамасыз етеді. Тапсырысты өңдеу өндірістік жоспармен байланысты. Жоспарлы қажеттіліктер автоматты түрде сатып алу үрдісіне беріледі және керісінше. Өнім бағасы мен қаржылық есеп автоматты түрде өзгереді. Операциялар туралы ақпарат, өнім табысы, бөлімше қызметінің нәтижелігі және т.б. дәл уақытта алынады. Жүйелі, өлшенетін методология орнатылады. Бұндай методологияны бизнеске енгізу нәтижесінде оны жетілдіру үрдісі анықталып, орындалып, керекті уақытта қайталануы мүмкін.

Қорыта келгенде, шетел кәсіпорындарында кәсіпорынның жұмыс істеу саласына, өндірісті ұйымдастыру жағдайына байланысты әр түрлі логистикалық қағидалар қолданылады.

Мемлекеттің экономиканы аудандастырудағы стратегиясында қарастырылып жатқан жеткізу үлгісіндегі қиындықтар Кеден одағы аясында бәсекелестіктің артуы, қазақстандық өнімдердің ғаламдық нарыққа қиындықсыз өтуі үшін экономикаға көліктік-логистикалық қызмет көрсетудің жаңа сапалық деңгейіне көтерілу қажет болады.

Бұл жолда біз әлемнің жетекші темір жол компанияларының тәжірибесіне сүйенеміз.

XX ғасырдың 80-90-жылдары өркениетті елдердің көпшілігінде темір жол көлігін реформалау басталды. Реформалаудың негізі мемлекеттік компанияларды коммерцияландыру мен нарықтық бәсекелестікпен мемлекеттік реттеуді алмастыру болды.

Жаңа жағдайда көптеген ірі темір жол компаниялары сапалы түрде серпінді даму сатысына өтті.

Қазақстанды сауда, логистикалық және іскерлік хабқа айналдыру жөнінде тапсырма қойылған болатын. Бұл өз кезегінде Қазақстанның көліктік-логистикалық жүйесінде халықаралық нарықтағы жоғары бәсекелестік деңгейіне көтерілуіне ықпал етеді.

Темір жол көлігіндегі институционалдық жаңғыртуды жүзеге асыру, темір жол көлігіндегі тасымалдау үдерісін ырықсыздандыру, әлеуметтік маңызды қызмет түрлерін жүз пайыздық мемлекеттік қайтарымсыз қаржыландыру, инфрақұрылымды дамытуды мемлекеттік инвестициялауды атқару арқылы бағдарлама дегеніне жетуге болады..

Саланың мақсатты үлгісін есептей келіп, көлік нарығындағы ғаламдық трансұлттық белгілерді сараптау, көлікті және экспедиторлық-дистрибьютерлік бизнестің бірігуіне орай, тасымалдаудың интермодальдық түрінің дамуына таразылап жаңа өріске шығудың жолдарын жүйеледі.

Компанияның басты стратегиясының негізі бизнестің жаңа сегментін дамыту мен қызмет көрсетудің ауқымын кеңейту, тұтынушыларға барынша қолайлы ықпалдасқан интермодальдық көліктік-логистикалық сервистік қызмет түрлерін жасақтау болып табылады.

Сондықтан да көлік саласындағы компания стратегиясында мыналар қарастырған:

- жеке ұлттық және халықаралық көліктік-логистикалық орталықтарын жасақтау мен көліктік активтердің негізін қалау;
- интермодальдық көліктік қызметті ұйымдастыру;
- Қазақстан Республикасында нарықтық мәдениет пен тәжірибені пайдалана отырып, көліктік және логистикалық қызмет сапасын әлемдік деңгейге көтеру.

Компанияның стратегиялық бағдарламасы аясында жұмыс тиімділігін жақсарту тұрғысында еңбек өнімділігін көтеру, жылжымалы құрамды жаңғырту, өндірістік активтер құрылымын оңтайландыру, өндірістік үдерісті

автоматтандыру мен механикаландыру деңгейін көтеру, ресурстық энергоүнемдеу технологияларын қолданысқа еңгізу қарастырылады.

Осындай шараларды жүзеге асыру арқылы, мысалы 2010 жылы еңбек өнімділігі 2009 жылмен салыстырғанда 22 пайызға өсіп, әр адам басына шаққанда 4 млн. 82 мың теңгені құраған. Әр теміржолшыға шаққанда 2 229 мың т-шақырымнан келеді. Көрсетілген өнімнің өзіндік құны 6% құрап, инфляция (7,8%) мөлшерінен төмен болған.

Кірісті ұлғайтып, шығынды оңтайландырудың нәтижесінде компания 15 млрд. теңге экономикалық тиімділікке қол жеткізген. Оның ішінде кірісті ұлғайту арқылы 4 млрд. теңге, шығынды оңтайландыру арқылы 11 млрд. теңгені құраған [43].

Компаниядағы еңбек өнімділігін жақсарту жөніндегі кешенді шараларды жүзеге асыру арқылы компания тобындағы кәсіпорындарда 2020 жылы экономикалық тиімділік 379 млрд. теңгеге жеткізілетінің жоспарлап отыр. 2015 жылы еңбек өнімділігі 2010 жылмен салыстырғанда екі есеге, 2020 жылы үш есеге дейін артады деуде. Осылайша, өндірістік активтерді жаңғырту мен жаңалауға қаржы көзі табылатыны қарастырылған.

Бұл мақсатқа жету үшін тасымалдау үдерісіне, тұтынушыларға сервистік қызмет көрсету, инфрақұрылымдар мен жылжымалы құрамдардың қызметін инновациялық жаңғырту қажет.

«ҚТЖ» ҰҚ» АҚ тасымалдау үдерісін жоспарлаудың «MULTIRAIL» автоматтандырылған жүйесі өндіріске еңгізілуде. Бұл әдіс Канада, АҚШ, Германия, Швецияның жетекші темір жол компанияларында жүк тасымалын «тонналықпен» емес «рейстік» өлшеммен бағалауға мүмкіндік береді.

Бұл жоба Арыс – Қандыағаш темір жол телімінде экспериментальді жоба ретінде өндіріске еңгізілген. Бұл жоба арқылы вагон ағыны телімде топқа жасақталады. Белгіленген кесте бойынша тұрақты желімен бұрынғыдан әлдеқайда сапалық мүмкіндігі жоғары технологиялық өнім қызмет көрсетеді. Ол арқылы сұрыптау жұмысы қысқартылады, вагондардың кептеліп қалуы болмайды және локомотив паркін пайдалану мерзімі қысқару арқылы экономикалық тиімділікке қол жеткізіледі. Республикадағы темір жол желісін рейстік үлгімен 2013 жылдың аяғына дейін толық қамту көзделген болатын. Жаңалығы вагон өнімділігін 15%, локомотив пайдаланудың тиімділігін 20% көтеретіні қарастырылған болатын.

Келісім және коммерциялық жұмыстарды қағазсыз ресімдеу мен жүк жөнелтушілердің тапсырысын орындаудың автоматтандырылған жүйесін (АСУ ДКР) өндіріске еңгізу мерзімі 2014 аяқталған. Соның нәтижесінде жүк жөнелтушілердің тапсырысын өңдеу мерзімі бес күннен бір сағатқа дейін жеткізілсе, есеп айырысу үш күннен бір сағатқа дейін жеткізіліп, кедендік ресімдеу жеңілдетілді.

Инфрақұрылым нысандарының жағдайын диагностикалық қадағалау мен басқарудың инновациялық жүйесін өндіріске еңгізу қанат жайды. Ол өз кезегінде:

- инфрақұрылымдағы барлық нысандарды ықпалдасқан өлшем

параметрлерімен есептеудің бірыңғай кешені қалыптасады;

- инфрақұрылым нысандарының ақауын анықтау автоматтандырылады;
- инфрақұрылым нысанын жөндеуден өткізудің нақты жағдайы анықталады;
- жөндеу сапасы автоматты түрде бақыланады;
- инфрақұрылымдағы еңбек өнімділігі артып, диагностикалық бақылау күшейеді;
- өндірістік үдерістер оңтайландырылады.

- Жалпы Қазақстан тиімді нүктеде орналасқандықтан, біз арқылы өтуге мүдделі елдер көп, болашақта әлі де көбейе түсіп, транзиттен түскен қаржы өзінен-өзі келіп отыратын болады. Сондықтан Қазақстанда темір жол көлігінің болашағы өте зор.

- Өндірісті дамыту бойынша біздің де жетістіктеріміз жоқ емес, жолаушылар вагонын да, жүк вагондарын да шығарудамыз. Тепловоз зауыты өз өнімін беріп, жаңа тепловоздар Қазақстанның барлық аймағына жетіп жатыр. Ақтөбеде рельс зауыты ашылса, ол стратегиялық мықты зауыт болады. Технологиясы жоғары балқыту өндірісі, ол жай металл емес, бірнеше тонналық жүкті көтеретін шыдамды рельс болуы шарт. Ол үшін қандай мықты металл керек. Соған германиялықтар да қызығушылық танытып отыр. Елімізде екі мыңның үстінде темір жолдары салынды. Бүкіл ТМД елдері жабылып, ондай жол салған жоқ. «Жетіген – Қорғас» жолы Қытаймен байланысты нығайтса, «Өзен-Түрікменстан» жолы арқылы Иранға, одан әрі Парсы шығанағына шығуға болады. Мұның бәрі де «Жаңа Жібек жолын» дамытуға жасалып жатқан жұмыстар. Транзит дегеніміз не? Ол көлік түрінің қай-қайсысы болса да біздің еліміздің үстінен жүріп өткені үшін табыс табу жолы. Кейбір елдер ешқандай шикізаты болмаса да, сол транзиттік дәлізбен ақша тауып, халқын асырап отыр. Егер біз жол салмасақ, темір жолды дамытпасақ, қауіпсіздік жағы дұрыс болмаса, Еуропа бәрібір өздеріне жол іздеп, басқа елді тандайды, Сондықтанда тиімді мүмкіндікті жібермеу қажет деп ойлаймын.

Қазіргі таңда энергоресурстарды үнемдеу мен бақылаудың автоматтандырылған жүйесі өндіріске енгізілуде. Ол арқылы бүкіл компанияның стационарлық нысандары мен локомотивтердің энергоресурс жұмсау барысы тәулік бойы үзліссіз, тұрақты мониторингілік бақылауда болады. Жүйе жұмсалған жанар-жағармай, бактегі қалғаны, локомотивтердің сенімділігін күшейтіп, пайдалану шығынын азайтады.

Поездардың нақты уақыттағы жүріс-тұрысын бақылаудың әлемдік стандартына көше бастау мен поезд қозғалысының қауіпсіздігін күшейту, инфрақұрылым телімдерінің өткізу мүмкіндігін жоғарылату мақсатында автоматтандырылған диспетчерлік басқару жүйесі өндіріске енгізілуде.

Оның қызметіне жатады:

- Поездарды және локомотивтерді автоматты басқару;
- ара қашықтығын реттеу;
- станциялар мен жолдарда бағыттауыш бұрма, белгі беру, басқа да құралдарды автоматтандыру жүзеге асырылады.

Станциялардың өткізу және өңдеу мүмкіндіктерін күшейту, вагондардың өңдеу мерзімін қысқарту, поездар мен құжаттарды ресімдеу, персоналдың еңбек өнімділігін күшейту мақсатында «АСУ «Станция жұмысы» автоматтандырылған жүйесі іске қосыла бастаған.

Осы жүйемен келесілер жүзеге асады:

- станциядағы ауысымдық-тәуліктік жұмыстарды жоспарлау;
- интеллектуальдық бейне бақылау жүйесі орнатылады;
- станцияның электрондық құжат айналымы болады;
- геоакпараттық технология ықпалдасады.

Төмендегі 1.6 -шы суретте жүк тасымалдарын тиімді басқарудағы көліктің барлық түрлерін және сыртқы жүйелер мен жүк терминалдарын бірлікті автоматты басқарудың автордың ұсынған сызбасы берілген.

Логистиканың қағидасы материалды ағымдарды оңтайландыру арқылы шаруашылық қызметтерді жетілдіруге тиісті көзқарастар жүйесі болып табылады. Материалды ағымдарды басқару құрылатын негізгі, конструктивті принцип жүйелілік принципі болып табылады. Ол бірыңғай процесс үрдісі ретінде сатып алуларды жүргізу, ұйымдастыру, сақтау, өндіріс, өткізу және тасымалдауды білдіреді. Экономикадағы материалды ағымдар көптеген қатысушылардың қызметтерінің нәтижесінде пайда болады, ол қатысушылардың әрқайсысының өз мақсаттары бар. Егер қатысушылар бірлесіп, басқару объектісін-іштей материалды ағымдарды-рационализациялау мақсатында өз іс-әрекеттерін келісіп жасаса, онда олардың барлығы маңызды экономикалық ұтыс алады. Материалды ағымдарды рационализациялау тек бір кәсіпорын немесе оның бөлімшесінің шеңберінде ғана мүмкін болады. Бірақ максималды әсерді тек шикізаттың алғашқы көзінен соңғы тұтынушыға дейінгі жолда, жиынтық материалды ағымдарды оңтайландыра отырып немесе оның жеке маңызды бөлімшелерін оңтайландыра отырып алуға болады. Бірақ материал өткізуші тізбектердің барлық буындары, яғни макрологистикалық және микрологистикалық жүйелердің барлық элементтері бірыңғай құрылған механизм ретінде жұмыс істеуі қажет. Бұл мәселені шешу үшін техниканы таңдауға, материал жылжитын түрлі бөлімшелердегі өзара үйлескен технологиялық үрдістерді жобалауға, қарама-қайшы экономикалық мүдделердің үйлесу мәселелеріне және де материалды ағымдарды ұйымдастыруға байланысты басқа мәселелерге жүйелік тұрғыдан қарау қажет. Жетекші ғалымдарымыз бен мамандарымыз материалдық-техникалық қамтамасыздандыру және өндірудің түрлі аспектілерінде, өндірісті жылдам түрде басқаруда, материалдық ресурстарда қажеттілікті оңтайлы түрде жоспарлауда, өнімді қолдану саласында көліктің жақсы жұмыс істеуін ұйымдастыруда, қойма қожалығын ұйымдастыруда және т.б. ауқымды ғылыми және тәжірибелік өзіндік үлесін қосқан.

Отандық экономист ғалымдарымыздың материалдық ағымдардың қозғалысы туралы ғылымының дамуына қосқан орасан зор үлестерін атап өтпеуге болмайды. Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры Тулембаева А.Н. айтуынша логистикалық шығындарды



Сурет 1.6 – Жүк тасымалдарын тиімді басқарудағы көліктің барлық түрлері мен сыртқы жүйелерді қамтыған автоматты жүйесі

Ескерту- сызба зерттеу мәліметтері негізінде автормен жасалған

оңтайландыру арқасында кез келген кәсіпорынның бәсекеге қабілеттілігі жоғарлайды. Логистикалық шығындардың 1% азаюуы, табысты 14% көбейтеді деп есептелген. Логистикалық шығындар не есебінде оңтайландырады? Тек қана есептеу нәтижесінде. Яғни оңтайлы тасымалдау жолдар, тасымалдау түрлері, өткізу жүйесінде қоймалар саны және т.б. есептелінеді. Логистика кез келген элементі логистикалық жүйе ретінде қарастырады, яғни микродеңгей-микрологистикалық жүйе, макродеңгей – маркологистикалық жүйе деген [30]. Соңғы жылдары нарықтық қатынастардың дамуына байланысты, логистика атты жаңа ғылыми тәжірибелік ағым пайда болып, белсенді түрде даму үстінде. Бұның барлығы логистикалық бағыттың капиталистік елдер экономикасында дамып, елеулі нәтиже беруі арқасында. Логистика көптеген IBM, Proctor&Gamble, General Motors, Ford Motors, Johnson&Johnson атты корпорациялардың бизнес құралына айналған.

Логистикалық қағидалар өндірістік үрдістің рентабельдігін көтеріп, оны оңтайландыру, сонымен қатар, өндірілетін тауарға немесе қызметке бәсекелестер тауарынан артық қасиеттер беру жағдайларын қамтамасыз етеді.

Батыс мамандары мен ғалымдары көптеген кәсіпорындарда тиімді, бәсекелестерден артықшылық беретін, әрі кеңінен қолданылатын көптеген логистикалық қағидаларды құрастырған болатын. Төменде келтірілген қағидалар отандық кәсіпорындарға одан әрі өнімді және тиімді жұмыс істеуге мүмкіндік береді деп үміттенеміз.

Қазақстанда логистиканың болашағы зор, барлық инфрақұрылымы келіскен, географиялық жағымды орналасуы, көліктің барлық түрі ықпалдасып, логистика құрудың өзі керемет емес пе. Логистика дамыған жерде көліктің барлық түріне сенімділік, қауіпсіздік те артады, оған барлық жағдай жасалады.

Қорытындылай келе, логистика және жүк тасымалдарының пайда болуы, эволюциясы және теориялық сұрақтары қарастырылды. Әлемдік темір жол компаниялары басқарушылық қызметіндегі логистика әдістерін қолдану ерекшеліктері де зерттелді. Сонымен қатар Қазақстандағы логистикалық жүйенің жағдайы және елдің транзиттік мүмкіндіктерінде қарастырылды.

Келесі екінші бөлімде еліміздің темір жол саласындағы басты компания «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ шаруашылық қызметіне, басқарушылық аппаратымен жүк тасымалда логистика әдістеріне жүгіну шешімдеріне талдау жасалады.

2 «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰК» АҚ ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ ЛОГИСТИКАСЫ ҚЫЗМЕТІН ТАЛДАУ

2.1 «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарушылық және жүк тасымалдарының логистикасының қызметін талдау

Еліміздегі логистиканың даму мәселелеріне тоқтала кетейік. Логистиканың тәжірибелі тәсілдерді және ғылыми көзқарасты талап етуі Қазақстанның нарықтық қатынастарға көшуінің бастауымен сай келді. Шетелдік тәжірибе және жоғарыда қарастырылған шетелдегі логистикалық қағидалардың эволюциясы көрсеткендей, нақты теориялық және логистикалық менеджменттің тәжірибелік әдістеріне деген қажеттілік, технологиялардың, саяси жағдайдың, белгілі бір тарихи уақытта қалыптасқан нарықтық қатынастардың қалыптасуына байланысты болып келеді. Отандық бизнестегі логистикалық көзқарастың мүмкіндіктерін және қарқынын бүгінгі күнгі Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық, саяси жағдайдан және экономикалық реформалар қадамының болжамынан бөліп-жарып қарауға болмайды.

Енді зерттеу жұмысының басты объектісі болып табылатын «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының шаруашылық қызметін талдауды қарастырамыз.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылғы 31 қаңтардағы №129 «Қазақстан Республикасы темір жол кәсіпорындарын қайта құру туралы» қаулысымен Алматы теміржол бөлімшесі, Тың теміржолы және Батыс Қазақстан теміржолдарының қосылуы нәтижесінде «Қазақстан темір жолы» республикалық мемлекеттік кәсіпорны құрылды. Теміржолдарды біріктіру арқылы тасымалдау үдерісі, артық құрылымдарды қысқарту, теміржол саласын қаржылық-экономикалық сауықтыру көзделді.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы наурыздың 15-індегі №310 «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамын құру туралы» қаулысымен «Қазақстан темір жолы» республикалық мемлекеттік кәсіпорны мен оның еншілес кәсіпорындарының бірігуі есебінен «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» жабық акционерлік қоғамы (ары қарай ЖАҚ-мы) құрылды.

2004 жылғы сәуірдің 2-сінде Қазақстан Республикасының «Акционерлік қоғамдар туралы» 2003 жылғы мамырдың 13-інде жарық көрген Заңына сәйкес «ҚТЖ» ҰК» ЖАҚ-ы «ҚТЖ» ҰК» АҚ болып қайта тіркеуден өткізілді.

Қазіргі таңда «ҚТЖ» ҰК» АҚ темір жол саласының тасымалдау үдерісі мен қызметтік міндетін қамтамасыз ететін холдингілік құрылымы бар. «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ының бірден бір акционері болып «Самұрық –Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы табылады. Ол Ұлттық компанияның оперативтік жұмыстарына араласпай, корпоративтік басқаруды жетілдіру, бюджет ашықтығын қамтамасыз ету, «ҚТЖ» ҰК» АҚ қызметін Директорлар Кеңесі арқылы басқаруды қамтамасыз етеді [43].

Оған қоса Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі 2001 жылғы желтоқсанның 8-індегі №266-11 «Теміржол көлігі туралы» Заңға сәйкес, өкілетті орган ретінде теміржол көлігіндегі мемлекеттік саясаттың жүзеге асырылуын қамтамасыз етеді. Қазақстан Республикасы көлік кешенінің жұмысын үйлестіреді, реттейді, бақылайды.

Төмендегі суретте ҚТЖ ҰК АҚ компаниялар тобының құрылымы көрсетілген (сурет 2.1)



Сурет 2.1- «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ компаниялар тобының құрылымы

Ескерту - сурет [41] әдебиетінен алынған

«ҚТЖ» ҰК» АҚ магистральдық теміржол желісінің, жүк және жолаушылар тасымалының операторы қызметін атқарады. Аталған қызметтер Қазақстан Республикасының «Теміржол көлігі туралы» және «Табиғи монополиялар және реттелетін нарық туралы» Заңдарымен бекітілген.

Бүгінгі таңда темір жол көлігі Қазақстан Республикасының өндірістік инфрақұрылымының маңызды бөлшегі болып табылады. Қазақстанның

географиялық орналасуы (теңізге шығу мүмкіндігі болмауы, су кемелері жүретін өзендер болмауы) аумағының кеңдігі, өндірістің шикізаттық құрылымы, автокөлік саласының инфрақұрылымының төмендігі темір жол көлігінің маңыздылығын арттыра түседі.

Компания Ұстанымы: Жүйе құраушы инфрақұрылым ретінде, экономиканы тұрақты түрде жақсартып-дамытудың көліктік негізін қамтамасыз ете отырып, Акционер үшін, тұтынушылар мен жалпы қоғам үшін жолаушы және жүк тасымалы мен торапталған темір жол желісі қызметі бойынша бәсекеге қабілетті, сапалы көліктік-логистика қызметін ұсыну арқылы өзіндік құндылықтар қалыптастыру деп көрсетілген.

Компанияны директорлар кеңесі басқарады, оның құрамын төменде көрсетілген:

Бір акционердің шешімімен «ҚТЖ»ҰК» АҚ Директорлар кеңесінің құрамына мыналардан тұрады:

- «Самұрық- Қазына» АҚ Басқарушы директоры, Директорлар кеңесінің төрағасы ;

- «ҚТЖ» ҰК» АҚ Президенті, 4 тәуелсіз директорлардан, директорлар кеңесінің мүшесіне және «ҚТЖ» ҰК» АҚ корпоративтік хатшысынан .

Директорлар кеңесі стратегиялық мақсаттарды, келешегі бар даму бағыттарын айқындап, қоғам қызметінің ұзақ мерзімді келешекке арналған негізгі бағдарларын белгілейді, алға қойылған мақсаттарға қол жеткізу үшін тиісті қаржылық және адам болуын қамтамасыз етеді.

Директорлар кеңесі компанияның атқарушы органының қызметіне бақылау жүргізеді

Акционерлік қоғамның алқалы түрдегі атқарушы органы Басқарма болып табылады. Оның құзырына қоғамның Заңмен және құқықтық актілерімен және Жарғысымен бекітілген барлық сұрақтарын шешу кіреді.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Директорлар кеңесінің шешімімен компания басқармасының құрамы 10 адамнан жасақталып, оның мүшелері сайланды.

Басқарма мүшелері қоғамның қызметін отырыс арқылы басқаруды жүзеге асырады.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма құзырына кіреді:

- Қоғамның бір акционері мен Директорлар кеңесінің шешімін жүзеге асырады;

- Директорлар кеңесіне Қоғамның 5 жылға арналған стратегиялық даму бағдарламасын, Қоғамның даму жоспарын (орта мерзімдік бизнес жоспарын) Қоғам бюджетін (1 жылға арналған бизнес жоспарын) жасап, ұсынады.

- Даму жоспары (орта мерзімдік бизнес жоспары), Қоғам бюджеті (1 жылға арналған бизнес жоспары) жасап және оның орындалуына жауап береді;

- Қоғамның ішкі басқару тәуекелділігі мен ішкі бақылау үдерісін жасап қолдану:

- Қоғамның жұмысын басқарудағы кемшіліктер туралы Директорлар кеңесін тиісті мерзімінде құлақтандырады;

- Қоғамның штаттық кестесін және құрылымын бекітеді, Директорлар

кеңесі бекіткен есепке сай (жалпы құрамы) орталық аппарат қызмкерлері құрамы және Қоғамның өкілдіктерінің құрамын бекітеді;

- Қоғамның жұмысын ұйымдастырудағы Директорлар кеңесі бекітуге жатпайтын басқа да құжаттарға орай шешім қабылдайды;

- Бір акционердің еншілес және құрылымдық мекмелеріне қатысты қызметін атқарады;

- Қоғамның жұмыс кестесін анықтайды;

- Қоғамның орталық аппаратты басқару құрылымын бекітеді;

Даму стратегиясы. Қазақстан темір жолы өз тарихында ел экономикасының тасымалдауға сұранысын толығымен қамтамасыз етіп келеді. 90-шы жылдардың өзіндегі экономиканың құлдыраған шағында да темір жол саласы өзінің міндетін тоқталыссыз атқарды. Экономиканың тұрақтанып, көтеріле бастаған 2000-2008 жылдары компания жылдық тасымалдау үдерісі көрсеткішін жеті пайыздық өсім деңгейінде ұстады.

Алайда, қазіргі таңда Ұлттық темір жол компаниясы 1991 жылдары жасақталған өндірістік активтердің тозығы жетуіне байланысты едәуір қиындықтарға кезігіп отыр. 2020 жылдарға дейін компания паркіндегі жүк вагондарының 54 %, магистральдық локомотивтердің 68%, маневрлік локомотивтердің 82 % пайдалану уақыты аяқталады. Бұл компания үшін ерекше сынақ болғалы тұр.

Теміржол тасымалы отанымыздың көліктік инфрақұрылымының негізгі элементі болып табылады. Сондықтан, аталмыш мәселені стратегиялық тұрғыда шешу компанияның ғана емес мемлекеттік деңгейдегі маңызды бағыт болып табылады .

Саланы қазіргі үйлестіру үлгісі мен тарифті көтермей қалыпты ұстап тұруы сұраныс иелерінің ұзақ жылдарғы талаптарына жауап бере алмайды. Қазақстан Республикасын стратегиялық дамытудың 2020 жылдарға дейінгі жоспары, Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық инновациялық дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған Мемлекеттік бағдарламасына, ҚР көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010-2014 жылдрға арналған Бағдарламасына сәйкес темір жол көлігін дамытуды ойдағыдай аяқтау болған [48]. Темір жол саласының атқаратын қызметі мемлекет және қоғам үшін барынша қолайлы әрі қолжетімді болуы тиіс. Сондықтан саланы реформалаудағы корпоративтік құрылыс мақсаты мен міндеті бір ғана мүддеге бағынышты.

2010 жылығы мамырдың 7-сінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ Директорлар Кеңесінің шешімімен (№3 хаттама) «ҚТЖ» ҰК» АҚ стратегиялық дамытудың 2020 жылдарға дейінгі жоспары бекітілді [49].

«Инфрақұрылымдық жүйекүрушы ретінде экономиканың тұрақтылығын қалыптастыруда қоғамдағы тұтынушыларға жүк және жолаушы тасымалында, теміржол магистральдық желісінде сапалы да бәсекелестікке сай көліктік лоистикалық қызмет түрлерін ұсынады».

«КТЖ» ҰК» АҚ тиімділігі аса жоғары, бизнес жүргізудегі әлемдік үздік тәжірибедегі үздіктердің қатарында Бір ғана акционердің талабына жауап бере алатын Қазақстанның ұлттық көлік корпорациясы ретінде көреміз.

Компания қызметкерлері барынша үнемділікке қол жеткізе отырып, инвестициялық ресурстарды өсіру маңызды екендігін ұғынуы тиіс. Осыған орай пайдалану қызметінде сапалық көрсеткіштерді түбегейлі жақсарту қажет, лоарға: вагон, локомотив өнімділігі, іске аз тартылатын телімдерді оңтайландыру, шикізатты және материалдарды жұмсау нормативін қайта қарау жатады. Компания бәсекелестікті қамтамасыз ету мақсатында саланың құрылымдық жаңғыртылуында мынадай стратегиялық мақсаттар бар:

- жаңа басқару жүйесі талаптарына сай корпоративтік оңтайлы құрылымдау;
- өндірісті және портфел активін оңтайландыру;
- өндірісті жаңғырту және еңбек өнімділігін кешенді жақсарту;
- компания сұранысына сай машина құрылысы базасын жасақтау стратегиялық тапсырманы орындау;
- инвестициялық бағдарламаны тиімді жүзеге асыру;

Стратегияны жүзеге асыру ұлттық экономиканың инфрақұрылымдық тұрақты өсу негізін қалыптастыру Қазақстанның бәсекелестікке сай және инвестициялық тартымдылығын арттырады.

«КТЖ»ҰК» АҚ Қазақстанның ұлттық темір жол тасымалдаушысы – көпбейінді заманауи көлік холдингі. Жыл сайын елдегі бүкіл жүк айналымының 70% компания еншілеп отыр. Темір жол тасымалының қызметін жылына 16 миллионнан астам жолаушы пайдаланады. Компания мүддесіндегі салаларға –жүк және жолаушылар тасымалы, логистика, телекоммуникациялар, инфрақұрылым, инвестициялық жобалары жатады.

«КТЖ»ҰК» АҚ-ның магистралдық темір жолдың ұзындығы 14800 км., оның эдектрленгені 4,2 мың км. астам шақырымды құрап отыр. Жүк вагондарының паркі – 44000 бірліктен астам, локомотивтер паркі – 1500 бірліктен астам. Компания жұмыскерлерінің саны 160 мыңнан астам. Төмендегі кестеде жалпы пайдаланудағы темір жол жолдарының пайдалану ұзындығы көрсетілген (кесте 2.1).

Компания темір жол ынтымақтастығы ұйымының, Халықаралық темір жол одағының, достастыққа қатысушы мемлекеттердің темір жол көлігі жөніндегі кеңестің, Транссібір тасымалының үйлестіру кеңесінің мүшесі болып табылады. «КТЖ» ҰК» АҚ-ның өкілдіктері:

- Мәскеу (Ресей Федерациясы),
- Пекин, Үрімші (Қытай Халық Республикасы),
- Киев (Украина),
- Ташкент (Өзбекстан) қалаларында жұмыс істейді

«КТЖ» ҰК » акционерлік қоғамына Президент пен Үкімет халықаралық деңгейдегі көліктік-логистика операторын құруға өкілеттік беріп, сенім артқан. Осылайша, 2012жылы «КТЖ Экспресс» АҚ деп аталатын оператор өз жұмысын бастаған.

Кесте 2.1- Жалпы пайдаланудағы темір жол жолдарының пайдалану ұзындығы

Жылдар	километр					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Қазақстан Республикасы	15079	15016	14892	15333	15341	15 341
Ақмола	1619	1619	1559	1559	1559	1 559
Ақтөбе	1450	1443	1444	1444	1444	1 444
Алматы	1099	1099	1099	1394	1402	1 402
Атырау	742	742	742	742	742	742
Батыс Қазақстан	431	431	431	431	431	431
Жамбыл	1105	1104	1103	1104	1104	1 104
Қарағанды	1940	1940	1940	1940	1940	1 940
Қостанай	1313	1276	1271	1271	1271	1 271
Қызылорда	755	755	755	755	755	755
Маңғыстау	785	785	785	926	926	926
Оңтүстік Қазақстан	570	552	552	552	552	552
Павлодар	926	926	925	925	925	925
Солтүстік Қазақстан	804	804	807	807	807	807
Шығыс Қазақстан	1206	1206	1206	1209	1209	1 209
Басқа елдер аумағындағы Қазақстан Республикасының жолдары	336	336	275	275	275	275
Ескерту – [50] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен әзірленді						

Бүгінгі таңда «ҚТЖ»ҰК» АҚ және «ҚТЖ Экспресс» басқаруына Ақтау теңіз айлағы, «Қорғас-Шығыс Қақпасы» ЕЭА »мен« Қорғас» ШЫХО, 4 әуежай берілді және 7 әуежай әзірлік үстінде.

Қазақстан темір жолы осынау көлік тізбегіндегі барлық құрам бөліктердің әлеуеті мен мүмкіндіктерін пайдалануға болатын қазақстандық логистика өнімдерін ұсынады. Бұл тұрғыда темір жол желілері де, әуе және су жолдары да дамытыла түседі.

Қазақстанның экономикалық және географиялық ерекшеліктері (ауқымды аумағы, теңізге шығатын жолының болмауы, елді мекендер мен табиғи ресурстардың біркелкі орналаспауы) оның экономикасын әлемдегі ең жүк сыйымдылығы жоғарылардың біріне айналдырады, және бұл көлік жүйесінен жоғары тәуелділігіне себепші.

Еуропа мен Азия түйісетін жерде орналасып, Қазақстан азиялық мемлекеттерге Ресеймен және Еуропамен географиялық баламасыз жер үсті көлік байланысын ұсынып, елеулі транзиттік әлеуетке ие болы отыр.

Салыстырмалы түрде алқаптық ландшафт және табиғи тас материалының үлкен қорларының болуы темір жол және автокөлік көлігінің коммуникацияларын кедергісіз дамытуға мүмкіндік береді.

Жер үсті байланыс жолдары желісінің негізгі үлесі автокөлік және темір жолдарына тиесілі (шамамен 96 және 14,8 мың км. сәйкесінше).

Пайдаланылатын су жолдарының ұзақтығы шамамен 4 мың км құрайды.

Өз дамуының заманауи кезеңінде республиканың көліктік кешені негізгі құралдарының қанағаттандырмайтын жағдайымен, ескірген және жеткілікті шамада дамымаған инфрақұрылымдармен және технологиялармен сипатталады.

Қазақстан аумағы бойынша республикада қолданылатын көліктік инфрақұрылым негізінде 4 халықаралық көліктік дәліз өтеді және құрылады.

Оларға келесілер жатады:

- Трансазиялық темір жол торабының солтүстік (ТАТТ) дәлізі: Батыс Еуропа-Қытай, Корея тубегі және Жапония, Ресей мен Қазақстан арқылы (Достық -Ақтоғай-Саяқ - Мойынты -Астана -Петропавл (Пресногорьковская) бөлігінде).

- ТАТТ оңтүстік дәлізі: Оңтүстік-Шығыс Еуропа – Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия, Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан арқылы (Достық – Ақтоғай – Алматы – Шу – Арыс – Сарыағаш бөлігінде).

- ТРАСЕКА: Шығыс Еуропа – Орталық Азия, Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі арқылы (Достық– Алматы – Ақтау бөлігінде).

- Солтүстік-Оңтүстік: Солтүстік Еуропа – Персы шығанағы, Ресей мен Иран арқылы Қазақстанның қатысуымен, Ақтау теңіз порты– Ресейдің орал аймақтары – Атырау бөлігінде. Негізгі құрлықаралық маршруттарда қатысатын бағыттармен қатар, ТАТТ орталық дәлізін атап өткен жөн, ол Сарыағаш – Арыс - Қандыағаш - Озинки бағыты бойынша аймақтық көлік тасымалдары үшін жоғары маңызға ие.

Дәліздер Шығыс-Батыс байланысындағы қашықтықты және жүктердің жеткізілу мерзімдерін айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді. Қытай экономикасының, атап айтсақ оның батыс аймақтарының қарқынды дамуы бүгінгі күннің өзінде әлемдік нарықтарға әр түрлі тауарлар тізімін жеткізу қажеттілігін тудырады.

Қазақстан Үкіметімен 2015 жылға дейінгі мемлекеттің көліктік саласын дамыту Стратегиясы дайындалды және бекітілді, оның мақсаты– мемлекеттің болашақтағы экономикалық стратегиясына сәйкес көліктік-коммуникациялық кешеннің озық дамуы [51].

Көліктік стратегияны дамыту нәтижесінде көліктік жүйенің әрекет етудің сапалы жаңа деңгейге ауысуы жүзеге асырылады. Инфрақұрылымды қаржыландыруға толық өзін-өзі өтеу қағидатында ауысу оның кейінгі тұрақты дамуы мен жоғары техникалық және технологиялық қолдау үшін ресурстар құруға мүмкіндік береді.

Қазақстан көлік кешені әлемдік көлік кешеніне үйлесімде негізделеді. Көліктік инфрақұрылым әлемдік стандарттарға сәйкес келеді. Экология саласындағы нормативтік база мен бақылау жүйесі халықаралық стандарттарға сәйкестендіріледі.

Осының барлығы негізгі бөлігін контейнерлік тасымалдар құрайтын транзиттік тасымалдар үлесін айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді.

Транзит мемлекет бюджетпен көліктік компанияларға келетін елеулі қаржылық түсімдерді қамтамасыз етеді. Стратегия - темір жол, автокөлік,

калалық жолаушылар, әуе және су көліктік түрлерін қамтиды, олардың дамуы мен әрекет етуі айтарлықтай дәрежеде мемлекет саясатынан тәуелді.

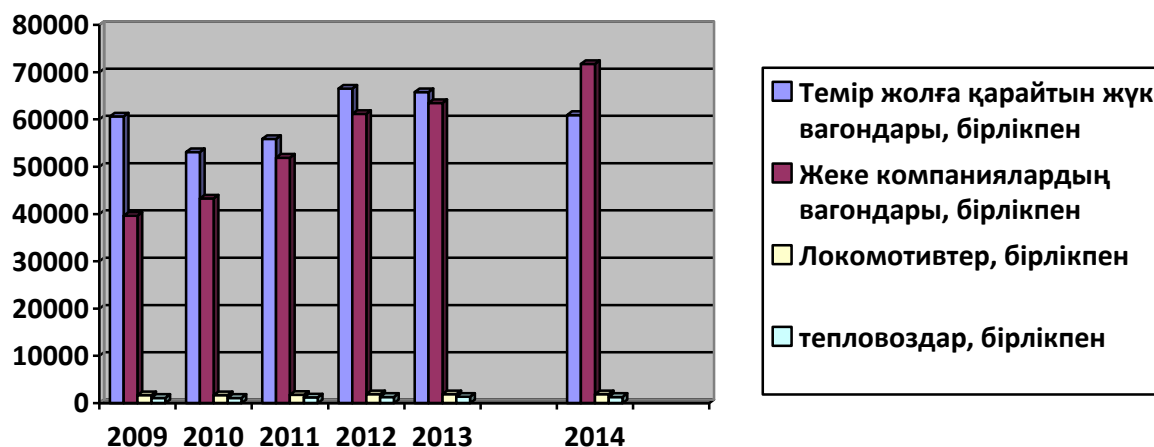
Стратегия барлық көлік құралдарының түрлерін жаңартумен бірге «түзулеуші» көлік жолдары мен инфрақұрылымдардың - қолда барын жетілдіруді және жаңасын салуды қамтиды.

Теміржол көлігімен жүк тасымалдау нарығының сұранысын сапалы қамтамасыз ету арқылы Қазақстан Республикасының көліктік секторын тұрақты дамытуға жәрдем беретін компания «Қазтеміртранс» АҚ, «Қазтеміртранс» АҚ қызметінің негізгі түрлері: жүктерді тасымалдау, соның ішінде: шағын, арнайы, әскери және қауіпті жүктерді тасымалдау, вагондарды жеткізу және тазарту бойынша қызметтер ұсыну, көліктік-экспедициялық қызметтерді ұсыну, вагондар операторының қызметтерін көрсету, Қазақстан Республикасының аумағында және одан тыс жерлерде орналасатын Қоғамға тиесілі вагондардың тіркеуін жүргізу, жүк вагондарын мүліктік алымға (жалдауға) ұсыну, жүк вагондарын жөндеу. Келесі 2.2 кестеде темір жол көлігінің жылжымалы құрамы көрсетілген.

Кесте 2.2 -Темір жол көлігінің жылжымалы құрамы (бірлікпен есептегенде)

Жылдар	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Локомотивтер-барлығы	1684	1681	1772	1865,5	1896,5	1 892,5
оның ішінде:						
паровоздар	-	-	-	-	-	-
электровоздар	579	575,5	570,5	552	563	577
тепловоздар	1106	1105,5	1201,5	1313,5	1333,5	1 315,5
Темір жолға қарайтын жүк вагондары	60605	53104	55909	66503	65803	60 940
оның ішінде:						
жабулы вагондар	8946	7809	8654	10145	9801	9051
жартылай вагондар	26724	23727	26298	32413	32329	30982
платформа-вагондар	6560	4823	4246	3992	3725	3360
цистерналар	7524	6280	6152	6634	6492	5769
өзге де вагондар	10720	10465	10559	13319	13453	11775
Жеке компаниялар мен кәсіпорындарға қарайтын вагондар	39637	43305	51924	61192	63477	71751
Ескерту – кесте [52] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды						

Осы кестедегі мәліметтердің негізінде динамикасы айқындалған диаграмма түріндегі сызбасы келесі 2.2 суретте бейнеленген.



Сурет 2.2- Темір жол көлігінің жылжымалы құрамының динамикасы (бірлікпен есептегенде)

Ескерту –сурет [52] әдебиет мәліметтері негізінде автормен жасалды

Кестеде көрсетілгендей темір жолға қарайтын жүк вагондары саны 2013 жылғы есеп бойынша 65803 бірлікті құрап отыр. Ал 2014 жылы 60 940 бірлікті құраған.

«Көліктік логистиканың ұлттық даму орталығы» АҚ қызметінің негізгі түрлері: көліктік саясат саласында зерттеулер жүргізу, транзиттік жүк ағынына арналған дәліздерді анықтау, Қазақстан Республикасының көліктік-логистикалық кешенінің дамуы бойынша ұсыныстарды дайындау, Қазақстан Республикасының аумағында және одан тыс жерлерде көліктік-логистикалық қызметтер нарығының маркетингтік зерттеулерін жүргізу, мемлекеттік органдарға, өнеркәсіптік ұйымдарға, қоғамдық ұйымдарға және жеке тұлғаларға көліктік-логистикалық қызметтер сұрақтары бойынша ақпараттық және консультациялық қызметтер ұсыну болып табылады.

Жүк тасымалдау. Жүк айналымының көлемі бойынша темір жол көлігі Республикада 1 орынды ұстап тұр. Компанияның негізгі жүк айналым көлемі Республиканың халықтық шаруашылық әзірлеу салаларының өнімдеріне келеді.

Кесте 2.3-Жалпы пайдаланудағы темір жол көлігінің жүк айналымы

Жылдар	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Қазақстан Республикасы	197,5	213,2	223,6	235,9	231,3	216,5

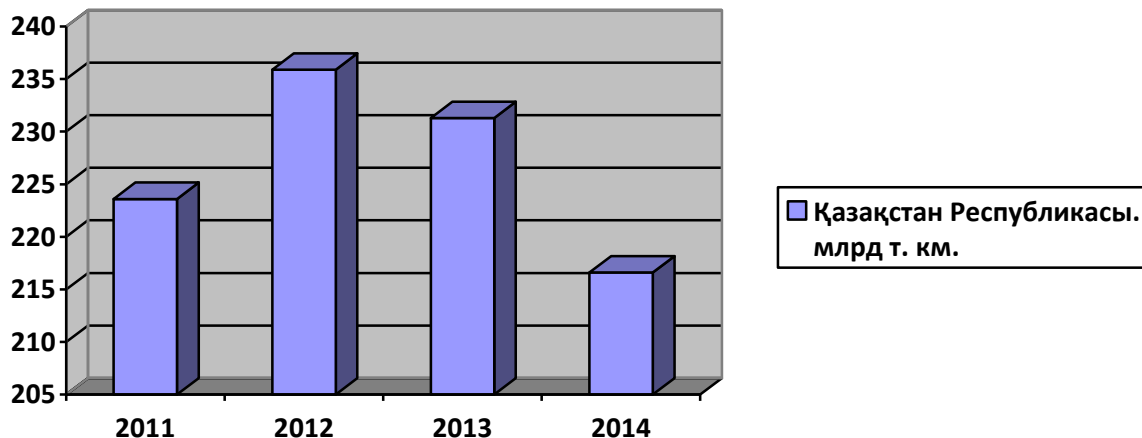
млрд. т. км

Ескерту- [50] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

2012 жылға жүк тасымалдау 235,9 мың тоннаны құрайды, бұл 2011 жыл фактісінен 3,6% жоғары, бидай, түсті металл, мұнай өнімдерін, темір кенін тасымалдаудың артуымен байланысты. Қазақстанда және көрші елдерде экономикалық жағдайдың жақсаруына, сонымен қатар Кеден Кеңесі аясында мемлекетаралық келісім күшіне енуіне байланысты тасымалдауға сұраныс айтарлықтай өсті. 2012 жылы 294 716 мың тонна жүк тасымалданды, бұл 2011 жыл фактісінен 5,4% жоғары. Теміржол тасымалы бұрынғыдай көмір, кен және металлдарды тасымалдайтын жалғыз тәжірибелік түрі болып табылады. «ҚТЖ» ҰК» АҚ республика ішілік жүк тасымалдаудың 46% тас көмірге, 8,1% және 8,7% темір және түсті металға, сәйкесінше 7% мұнай мен мұнай өнімдеріне тиесілі. Экспорттық қатынаста үлкен көлем көмірге сақталады -36,1%, темір мен түсті металдарға 17,8% және 1,9%, мұнай мен мұнай өнімдеріне – 19%, астық тасымалына – 8%.

«ҚТЖ» ҰК АҚ компаниялары тобының негізгі өндірістік көрсеткіштеріне тоқталатын болса, 2014 жылдың есебі бойынша тарифтік жүк айналымы 216524 млн. т-км. құрады. 2013 жылдың ұқсас фактілік мерзімімен салыстырғанда 6,4 %, төмендеген, бұл бидай және құрылыс материалдарынан басқа жүктердің барлық түрлерінің тасымалдарының төмендеуімен байланысты болған.

Осы кестедегі мәліметердәі диаграммасы төмендегі 2.3 суретте бейнеленген.



Сурет 2.3 - Жалпы пайдаланудағы темір жол көлігінің жүк айналымының динамикасы

Ескерту- сурет [50] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

Жүктерді тиеу 247 161 мың. тонн. құраған, 2013 жылдың ұқсас фактілік мерзімімен салыстырғанда 3,2%, төмендеген, қара металл және құрылыс материалдарынан басқа жүктердің барлық түрлерінің тасымалдарының төмендеуімен байланысты болған. Тасымалданаған жүктер 275 261 мың. тонн.

құраған, 2013 жылдың ұқсас фактілік мерзімімен салыстырғанда 6,2 %, төмендеген, себебі көмір, мұнай және мұнай өнімдерінің, темір және түсті рудаларды тасымалдаудың төмендеуімен байланысты болған, кестеге қараңыз [кесте 2.4].

Кесте 2.4 - «ҚТЖ» ҰК АҚ компаниялары тобының негізгі өндірістік көрсеткіштері

Атауы	бірлік өлшемі	2013 жыл	2014 жыл	ауытқу %
Тарифтік жүк айналымы	Млн. т-км	231248	216524	-6.4
Жүктерді тиеу	Мың тонн.	255232	247161	-3.2
Тасымалданған жүктер	Мың тонн	293602	275261	-6.2
Ескерту – [47] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды				

«ҚТЖ» ҰК АҚ компаниялары тобының негізгі қаржылық көрсеткіштеріне тоқталсақ, 2014 жылы кірістері 897562 млн тенгені құраған, 2013 жылғы деңгейімен салыстырғанда 2 % жоғары. Өнімдерді сату және қызмет көрсету табыстары 881247 млн тенгені құраған, 2013 жылмен салыстырғанда (870 199 млн. тенге) 1,3%. Жоғары табыстың өсуі 2014 жылдың 1 қаңтарына бастап жүк тасымалдарындағы және жолаушылар тасмалындағы тарифтің 7% өсуінен және қосымша қызметтерінен өскенің 2.5 кестеден көруге болады.

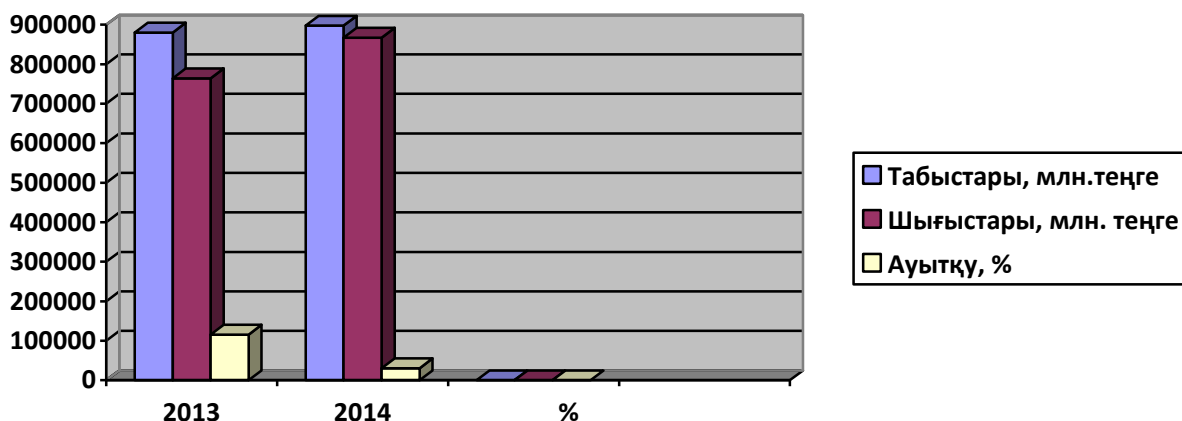
Кесте 2.5 - «ҚТЖ» ҰК АҚ компаниялары тобының негізгі қаржылық көрсеткіштері

Атауы	2013жыл	2014 жыл	млн. тенге ауытқу
Табыстары, барлығы	879836	897562	102,0%
Шығыстары, барлығы	764208	867165	113,5%
Қорытынды пайда	115628	30397	26,3 %
Ескерту – [50] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды			

Осы кестедегі мәліметтер негізіндегі қаржылық көрсеткіштерінің диаграммасын төмендегі 2.4 суретінен көруге болады.

«ҚТЖ» ҰК» инвестициялық қызметі теміржол көлігінің тұрақты қызметін қамтамасыз ету, тасымалдау қызметтерінің сапасы мен қауіпсіздігін жоғарылату бойынша іс-шаралар кешенін жүзеге асыруға бағытталған.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниясы тобының капиталдық салым жоспары директорлар Кеңесінің шешімімен (2012 жылғы 12 қазандағы No 7 хаттама) 498 849 млн. теңге көлемінде бекітілген, орындау 501 259 млн. теңге немесе 100% құрады, бұл 2011 жылдың балама кезеңімен салыстырғанда 1,3 есе артық. Есептік кезеңде келесі ірі жобалар жүзеге асырылған:



Сурет 2.4 - «ҚТЖ» ҰК АҚ компаниялары тобының негізгі қаржылық көрсеткіштерінің динамикасы

Ескерту- сурет [50] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

1. Қайта салынған Қорғас – Жетіген және Өзен – Түріменстанмен мемлекеттік шекара темір жолдарына жұмыстар аяқталып, қозғалыс ашылды, инвестицияның жалпы көлемі (кедендік және шекаралық инфрақұрылым объектілерінің, Жетіген-Қорғас әлеуметтік мағыздағы теміржол объектілерінің құрылысын қоса) 2012 жылы 38 970 млн теңгені құраған.

2. Отандық көліктік машина жасау объектілерін құру аясында «Тальго» жолаушылар вагонын шығаратын зауытын және «Alstom» компаниясының технологиясы бойынша қазіргі заманғы электровоздар шығару бойынша зауытын құрастыру жұмыстары аяқталған. «Востокмашзавод» АҚ кешенінде ірі вагондар цехын жетілдіру бойынша жоба жүзеге асырылды, «Evolution» локомотивтерін шығару бойынша зауыт үшін қосымша техникалық құрал – жабдықтар сатып алынды. 2012 жылға осы жобалар бойынша жалпы игерілген инвестиция көлемі 14 030 млн теңгені құрады. Сонымен қатар 2012 жылдың желтоқсанында Шу локомотивтік зауыт кешенінде CSR (ҚХР) компаниясының технологиясы бойынша маневр тепловоздарын жинау бойынша цех ашылды.

3. Айтарлықтай қаражат жылжымалы құрамды жаңарту үшін жұмсалды, оның ішінде:

- жалпы сомасы 61 259 млн теңге сомасына локомотивтің 152 бірл. сатып алынды және 47 бірл. күрделі жөндеу жүргізілді;

- жалпы сомасы 192 975 млн теңге сомасына жүк вагондарының 14 217 бірл. сатып алынды және 1 312 бірл. күрделі жөндеу жүргізілді;

- жалпы сомасы 17 493 млн.теңге сомасына жолаушылар вагондарының 102 бірл. сатып алынды және 66 бірл. күрделі жөндеу жүргізілді;

- 59 млн теңге сомаға контейнерлердің 103 данасы сатып алынды

4. 43 228 млн теңге сомасына 692 км көлемде жолдың жоғарғы құрылымына күрделі жөндеу жүргізілді.

5. Сонымен қатар 2012 жылы келесі ірі жобалардың жүзеге асырылуына бастау салынған:

- маусымда жалпы ұзақтығы 1 202 км болатын, Арқалық – Шұбаркөл және Жезқазған-Бейнеу жаңа теміржолының құрылысы басталды, 2012 жылы игерілген инвестиция көлемі 18 959 млн теңгені құрады;

- желтоқсанда «ҚТЖ» ҰК» АҚ, General Electric және Трансмашдизель арасында «GEVO» локомотивті дизель қозғалтқыштарын әзірлеу бойынша Астанада Бірлескен кәсіпорын құру бойынша Келісімшартқа қол қойылды;

- желтоқсанда Ақтөбе қ. рельсті балдық өндіріс құру бойынша «Көліктік технологиялар» ЖШС «ҚТЖ» ҰК» АҚ арасындағы ынтымақтастық туралы меморандумға қол қойылды (2012 жылдың желтоқсанында).

Жеке тиімділікті жоғарлату бойынша өткізілетін шаралар тиімділігінің расталумен Компания қызметінің тиімділігінің жоғарлауына ықпал ететін ішкі оңтайландыру шаралары есебінен «ҚТЖ» ҰК» АҚ өнімділік активтерінің тұрақты төмендеубеталысы байқалады.

Жеке зауыттардың өнімінің негізгі қаражаттарын жанартудың ауқымды бағдарламасы соңғы жылдары негізгі өнімдік активтердің тозуын 20% төмендетуге мүмкіндік берген.

2.2 Жүк тасымалдарын басқарудағы логистикалық кешендердің қызметін талдау

Қазақстанның Еуразия жүрегінде Азия мен Еуропа сынды ең ірі сауда серіктестерінің арасында орналасуы – елдің көліктік-логистикалық жүйесін дамытудың аса қажеттілігін көрсетіп отыр.

Мемлекеттік стратегия көздеп отырған экономиканың әртараптандырылуы және осы жағдаймен байланысты жеткізілім тізбегінің қиындауы, Кеден Одағы шеңберінде бәсекелестіктің артуы, қазақстандық өнімді ғаламдық нарыққа қысылмай жеткізу қажеттілігі Қазақстан экономикасының көліктік-логистикалық жүйесін жаңа сапалық деңгейге көтеруді талап етеді.

Қазіргі кезде ҚР аумағынан өтіп, өзге де теңіз және құрлықтық бағыттармен бәсекеге түсіп жатқан халықаралық көліктік дәліздердің әлеуеті толыққанды жүзеге асырылған жоқ.

Республиканың тиімді стратегиясын жүзеге асыруға жаңа міндеттер жүктелген. Бұл стратегия жоғары бәсекелестік деңгейіне жететін көліктік-логистикалық жүйеге қол жеткізіп, келесі міндеттерді қамтиды:

- Қазақстанның Еуразиялық аймақтың басты логистикалық және транзиттік күшіне айналуыды;

- Экспорттық әлеуетті барынша пайдалану және ұлттық экономиканың ішкі қажеттіліктерін өтеуді;

- Халықтың бейінділігін арттыруды.

Ол үшін дәстүрлі «тар мекемелік» тәсілдемеден алыстап, көліктік-логистикалық жүйені қалыптастыру мен басқарудың қазіргі замаңғы әдісінің (көліктік-логистикалық бизнесі субъектілерінің, мемлекеттік бақылау, кедендік-шекаралық әкімшілік органдарының, сондай-ақ инфрақұрылым

нысандарының өзара қарым-қатынас жүйесін қоса алғанда) ең озық әлемдік тәжірибесіне сәйкес қолданатын кез келді.

Біз ел ішінде де, шетелде де көліктік-логистикалық орталықтардың мықты желісін құруымыз қажет. Бұл жүк базасын қалыптастыруға, Қазақстан арқылы құрлық бағыттарын дамыта отырып жүк тасымалдаушылармен тікелей диалог жүргізуге мүмкіндік береді. Трансқұрлықтық дәліздердің экономикалық тиімділігін арттыру үшін жүк ағындардың қайнаркөзі жағында болу өте маңызды.

Жүйенің экспортқа бағытталған бөлігі Қазақстан ішінде шекаралық көліктік-логистикалық орталық желісінде негізделіп, Қорғас-Достық – шығыс қақпасы және батыс қақпасы – Ақтау айлағының маңызы зор.

Бұл ретте көліктік-логистикалық қызметке ыңғайлы институционалдық жағдай туғызу – негізгі міндеттердің бірі. Атап айтсақ, баға және маркетинг жағынан көліктік-логистикалық нарықты ырықтандыру, сапа стандарттары мен қызмет көрсетудің шартты талаптарын қалыптастыру, кедендік әкімшілендіру қағидаларын, механизмдері мен үдерістерін жетілдіру.

Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық жүйені үдемелі қалыптастыру мен келешекте оны басқару – инновациялық және логистикалық тәсілдеме мен күш салуды қажет ететін миссия. Бұл үшін бірыңғай ұлттық логистикалық оператор қажет болатын.

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ – ұлттық көліктік-логистикалық оператор ретінде. Қазақстан Республикасындағы дағы ең ірі көлік компаниясы – «Қазақстан темір жолы» трансұлттық деңгейдегі мультимодальды логистикалық операторды құруда негіз болды. Темір жол көлігі – жүкті қашыққа тасымалдауды үйлестірудің жоғары деңгейлі, ең тиімді тәсілі.

Нарықта өз жүк ағынын біріктіре алатын ірі мультимодальды көліктік-логистикалық компанияның логистикалық қызметінің пайда болуы болашақта оң нәтиже бермек, егер:

- Әр модальділіктің (темір жол көлігі – алыс қашықтық, әуе көлігі – жақын қашықтық және терминалдарға дейін фидерлік тасымал) ерекшеліктерін ескере отырып, оңтайлы бағыт жасаса;

- Әр түрлі көлік түрлерінің өзара қатынасы мен орталықтандырылған басқару нәтижесінде түйісуінің тиімділігін арттырса;

- көліктік-логистикалық жүйені кешенді дамытуға бағытталған тұрақты бастамаларды енгізіп жүзеге асырылса;

- Білім беруді және Қазақстан, алыс және жақын шет мемлекеттердің ішкі қажеттіліктерін өтеу үшін логистикалық құзыреттің халықаралық орталығын дамытса.

Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық компания құрудың көзге анық көрінетін негізгі артықшылықтарын қазіргі кездегі экспорт пен транзиттің көліктік-логистикалық тізбегін сараптай отырып көрсетуге болады.

Мәселен, сарапшылардың бағалауы бойынша, мультимодальды логистикалық оператор астықтың тоннасына көлік шығынын 184-тен 154 АҚШ

долларына дейін, сондай-ақ жеткізілім уақытын (Солтүстік Қазақстан – Амирабад айлағы) 25-тен 16 күнге дейін қысқарта алады.

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» АҚ жаңа миссиясын жүзеге асыру көліктік-логистикалық жүйені дамыту бойынша келесідей бірінші кезектегі міндеттерді қарастырады:

- кең географиялық кеңістікте жүк ағындарын басқару жүйесі секілді көпденгейлі және тиімді басқарылатын көліктік-логистикалық ішкі және сыртқы орталықтарының желісін дамыту;

- ірі әзірлеушілер мен тұтынушылар жанынан «құрғақ жүктер кемежай» тұжырымдамасын дамыту;

- жеткізілім тізбегін басқару мен шартты логистика қағидаларын еңгізу;

- контейнерлендіру деңгейін көтеру;

- жеткізілім тізбегі қатысушылары арасында транзакцияны арзандату мен тездету үшін инновациялық және ақпараттық технологияларды еңгізу;

- жолаушыларға арналған әуежай мен жүрдек темір жол магистральдары жүйесін дамыту;

Аталған міндеттер «5С» қағидасы бойынша логистикалық қызмет көрсетудің жоғары стандартына қол жеткізуді көздейді, олар;баға, қызмет көрсету, жылдамдық, қауіпсіздік, тұрақтылық. Бұл – тасымалдың тұрақты және жылдам болуы, жүк жөнелтушінің жүк тасымалы үдерісіне қатысу деңгейін азайту; тиімсіз тәсілден арылу арқылы қызмет көрсету бағасын төмендету; жүктің қауіпсіздігі және жүйенің барлық параметрлерінің тұрақтылығы төмендегі 2.5 суретінде бейнеленген.

Аталмыш қағидаларды орындау тасымал үдерісінің барлық қатысушыларының іс-әрекетін жоғары деңгейде үйлестіруді қажет етеді.

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» АҚ жаңа миссиясын жүзеге асырудың стратегиялық бағыттарының бірі –өндірістік-экономикалық қызмет тиімділігін арттыру.

Бұл үшін стратегиялық шаралардың кешені жалғастырылады. Ол жоспарлаудың инновациялық жүйесін еңгізу, көлік құралдары мен инфрақұрылымның өткізу қабілетін тиімді пайдалануды арттыратын тасымалды ұйымдастыру, инфрақұрылым нысандарына қызмет көрсетудің технологиясы мен жүйесін ұйымдастыруға инновациялық жаңалықтарды еңгізу, өндіріс пен басқару үдерісін ақпараттандыру мен автоматтандыру, ресурс және қуат үнемдеуші технологияны еңгізу қажет.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ негізгі тиімділік көрсеткіштері деңгейі бойынша ТМД елдерінің көліктік компаниялары арасында көшбасшылық орын алып отыр. Ал, стратегиялық жоспарды орындау Компанияға әлемнің жетекші көліктік компанияларының қатарына қосылуға мүмкіндік береді.



Сурет 2.5 - «5 С» қағидасы бойынша логистикалық қызмет көрсетудің қағидалары

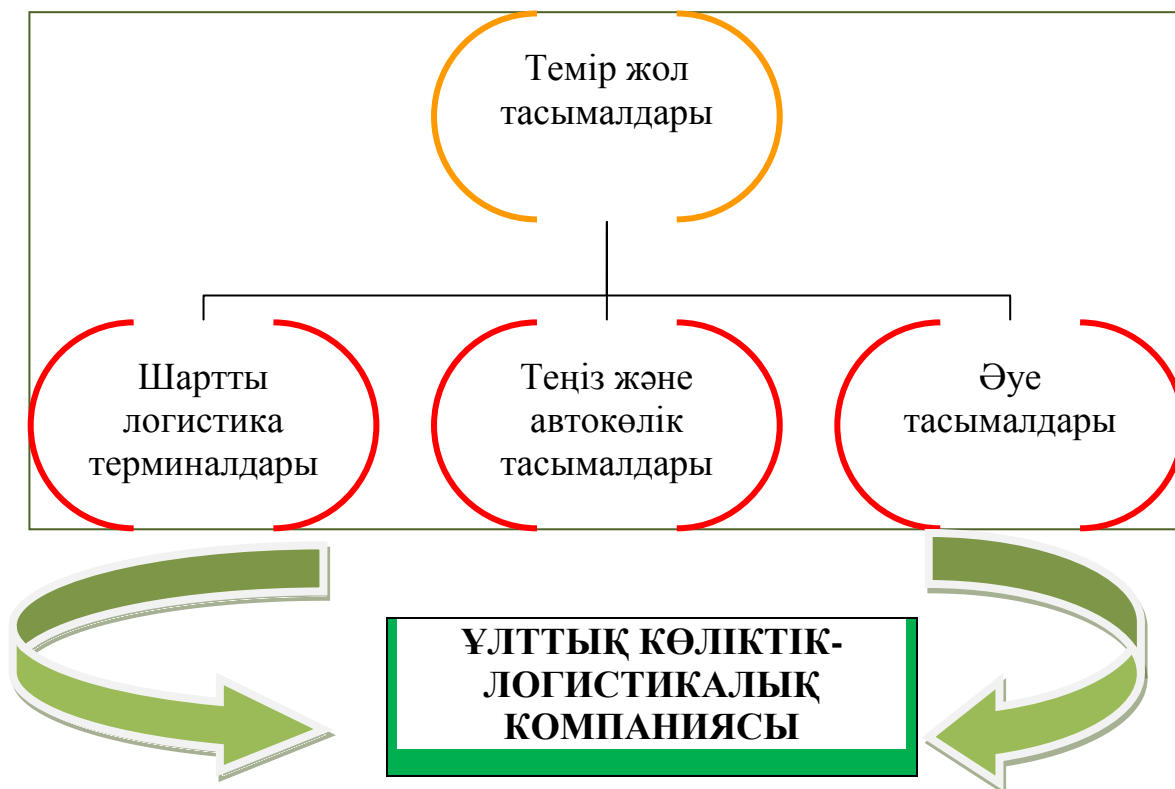
Ескерту-[63] әдебиетінің мәліметтерін зерттеу нәтижесінде автормен жасалды

Көлік активтерін біріктіру – ғаламдық нарықтағы бәсекелестікті арттыру. Көліктік-логистикалық жүйені дамытудың республикалық стратегиясы мультимодальды қызметтің біртұтастығын қалыптастыру, басқаруды үйлестірудің қажетті деңгейі мен «бір терезе» қағидасын жүзеге асыру үшін ортақ көліктік-логистикалық операторды құруды көздейді, 2.6 суретте Ұлттық көліктік-логистикалық компаниясының үлгісі берілген.

Алғашқы қадам ретінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ құзырына Қытаймен шекарада орналасқан «Қорғас» Шекара маңындағы ынтымақтастықтың халықаралық орталығы (ШЫХО) берілген болатын.

«Қорғас» индустриалды-логистикалық іскерлік хабы арнайы экономикалық аймағы (АЭА), «Жетіген-Қорғас» темір жол желісін, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автокөлік жолын, болашақта әуежайды технологиялық үйлестіруді көздеп отыр.

Бұған қосымша бүгінгі таңда Ақтау теңіз айлағын «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқаруына өткізу жөніндегі шаралар жүзеге асырылып жатыр. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» және «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Қазақстан Республикасының заңдарына тиісті өзгерістер мен толықтырулар еңгізілді.



Сурте 2.6 -Ұлттық көліктік-логистикалық компаниясының үлгісі

Ескерту – сурет зерттеу жасау мәліметтері негізінде автормен жасалған

Ақтау теңіз айлағын «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ құзырына болашақта «ҚТЖ» ҰК» АҚ жарғылық капиталы мен сенімді басқаруына өткізу жөнінде жұмыс басталды. «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» «Теңіз-Құрлық» біріктірілген көліктік-логистикалық өнімін құру туралы ынтымақтастық жөнінде келісімге қол қойған.

Екі ұлттық компания өз күштерін біріктіру нәтижесінде құжаттың практикалық жүзеге асырылуы елдік экспорттық және транзиттік әлеуетін дамытуға, бәсекеге қабілетті трансқазақстандық бағыттардың құрылуына, жаңа жүк ағындарын тартуға, жүк тасымалына арналған қазақстандық құрлық пен паром флотын құруға, паром кешені мен сәйкес аймақ инфрақұрылымын ұйымдастыруға, қазақстандық флоттың Каспий және ашық теңіздерде орнығуына үлес қосады.

Осылайша «ҚТЖ» ҰК» АҚ ұлттық операторы сапалы қызмет көрсететін жүк ағындарын бақылайды. Бұл Ақтау теңіз айлағы есік ашатын ТРАСЕКА сынды қазақстандық бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін арттырады.

Қазақстанның тиімді географиялық орналасуының арқасында әуе кеңістігінен халықаралық әуе трассаларының 77 мың шақырымы өтеді.

Boeing Corporation компаниясының бағалауынша, таяудағы 20 жылда Еуропа мен Азиядағы жүк әуе тасымалы жылына 5,9%-ға артып, 2029 жылға қарай жылына 11-12 млн. тоннаны құрайды. Сондықтан Қазақстан жоғары

қызмет көрсететін дистрибьюторлық желісі бар ішкіхабтық жүйені дамытуға ниет танытуда.

Бүгінгі таңда ҚР Үкіметі 12 әуежайды «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқаруына өткізуді көздейтін әуежайларды басқаратын холдинг құру тұжырымдамасын бекітті.

Қазіргі таңда сауда-саттықтың ғаламдық жүйесін ұйымдастыру мен отандық әуежай инфрақұрылымы қызметін әлемдік нарыққа шығару, ТМД, Таяу Шығыс, Үндістан мен Қытайға тұрақты жүк рейстерін ашу, аймақтың негізгі бағыттарында тұрақты үйлестіру желісін құру бойынша дайындық жұмыстары жүріп жатыр.

«Есіктен есікке» қағидасы бойынша жүк жеткізуде автокөлік көлігінің маңызы зор. Сарапшылардың болжамына сүйенсек, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» бағытындағы автотасымалдау үш есеге жуық өседі.

Автокөліктің міндеті – ірі көліктік-логистикалық орталықтары мен терминалдарына жүктерді үлестіру мен шоғырландыру (Қорғас, Шымкент, Ақтөбе, Ақтау, Достық және басқалары), темір жол, автокөлік, теңіз және әуе көлігі арасында мультимодальды байланысты қамтамасыз ету.

Көлік инфрақұрылымын дамыту мен жаңғырту. Қазақстан темір жолы инфрақұрылымының басым бағыты – жаңа темір жол желілерін салу арқылы көлік және экспорттық әлеуетін дамыту.

Бытырғы жылы «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісінің құрылысы аяқталды. Бұл шойын жол Солтүстік-Оңтүстік халықаралық дәлізінің құрамдас бөлігі ретінде Қазақстанды Парсы шығанағы елдерімен тікелей байланыстырып, тасымал қашықтығын 600 шақырымға қысқартады.

Қытаймен шекарада екінші темір жол өткелі «Жетіген-Қорғас» желісінің құрылысы аяқталып, шекарадағы өткізілім қабілетін екі есеге көбейтуге мүмкіндік беріп отыр.

Қазақстан Республикасының Президенті Н.Назарбаев «Әлеуметтік-экономикалық жаңғырту – Қазақстан дамуының басты бағыты» атты халыққа Жолдауында 1200 шақырымға созылатын «Жезқазған-Бейнеу» және «Арқалық-Шұбаркөл» жаңа темір жол желілерінің құрылысын бастауға тапсырма берді [48].

Жаңа темір жол желілері жүктің Қазақстанның Орталық аймағы мен Достық станциясынан Қазақстанның батысына және әрі қарай Еуропаға шығуын қамтамасыз етіп, 1200 шақырым жолды қысқартады.

Аталмыш жобаларды жүзеге асыру Еуропа-Азия бағытында және экономика әлеуетінде айналымға жаңа ресурстық базасын қатыстыру есебінен трансқазақстандық темір жол бағытының тартымдылығын арттыра түспек.

Жобаларды жүзеге асыру нәтижесінде құрылыс кезінде жаңадан 13 мың жұмыс орны, 3,5 мың тұрақты жұмыс орны ашылады.

Тәуелсіздік жылдары Қазақстанда ТМД елдерімен дәл осы кезеңмен салыстырғанда ең көп темір жол салынды.

Жаңа темір жол желілерін салу экспорттық және транзиттік әлеуеті арқылы Қазақстанның бәсекелестігін арттырады.

Қазақстан Республикасының көліктік-логистикалық кешенінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ темір жол жылжымалы құрамын белсенді жаңартып, инфрақұрылым нысандарын жаңғыртып, жөндеуден өткізеді, қазақстандық көлік машина жасау саласының негізін қалайды, тасымал үдерісін ұйымдастыру мен басқарудың инновациялық технологияларға инвестиция салады.

Өндірістік активтерді жаңартуға салынған инвестицияның жалпы көлемі 2008-2012 жж. аралығында 967 425 млн. теңгені құраған. Осы уақыт ішінде 787 локомотив, 32 162 жүк вагоны, 736 жолаушы вагоны жаңартылып, 2 744 шақырым жол кешенді жөндеуден өткізілген.

Нәтижесінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ өндірістік активтерінің тозуы 2007-2012 жж. аралығында төмендеді: локомотив бойынша – 79%-дан 70%-ға, жүк вагондары бойынша – 73%-дан 53%-ға, жолаушы вагондары бойынша – 77%-дан 63%-ға, МТТ бойынша – 69%-дан 62%-ға азайды. Бұл жұмыс жалғасын табуда.

Негізгі активтер тозу көрсеткішінің төмендеуі. Бұл ретте көлік активтерімен инфрақұрылым нысандарын жаңарту міндеті отандық өндірістен шыққан машина жасау өнімін сатып алу есебінен шешіліп отыр.

Темір жол машина жасау саласындағы әлемдік көшбасшылар – General Electric, Alstom, Talgo, Siemens сияқты біздің серіктестерімізбен бірлесіп, локомотив, жүк және жолаушы вагондары, бағыттамалы бұрма өндірісі іске қосылды. Биыл электровоз құрастыру, тұтастай икемделген дөңгелек, ірі вагон құймасы өндірісі жанданады. Барлық өнімдердің экспорттық әлеуеті жоғары, қазірдің өзінде келісімдер жасалуда. 2014 жылы қазақстандық тепловоздарға рельс пен өзіміздің дизельдік двигатель өндірісі іске қосылған.

Ал 2015 жылы жолаушылар вагондарының өндірісі есебінен жүрдек жолаушы тасымалы бағдарламасы жүзеге асатын болады.

Озық технология трансферті негізінде үдемелі индустриялық-инновациялық дамуға қосатын үлес. 2008 жылы отандық темір жол машина құрастыру өнімі көлемі 10 млрд. теңге көлемінде орындалды. Үстіміздегі жылы бұл көрсеткіш 155 млрд. теңге болса, 2015 жылы 300 млрд. теңгеге жеткізу жоспарланып отыр. Яғни, 2008 жылмен салыстырғанда 30 есеге артып, 300 млрд. теңгені құрайтын болады.

Тарихқа көз жүгіртсек, ТМД мемлекеттері аумағында темір жол көлігі өнімдері мен құралдары негізінен Ресей мен Украинада жасалатын. Қазақстан Республикасында қысқа мерзімде өндірістің жоғары қосымша құн салығымен және өндірістік қуаттылығымен қамтылған жаңа темір жол көлігі саласы пайда болды.

Отандық темір жол машина жасау саласының дамуы. «ҚТЖ» ҰК» АҚ корпоративтік инвестициялық бағдарламасының өте ауқымды болуына орай халықаралық қаржы нарығының қаражатын тартуда.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ инвесторлар алдындағы имиджінің, корпоративтік басқару деңгейінің жоғарылығы мен компанияның даму стратегиясының айқындығы өзара тиімді қалыптағы заемды тартуға ықпал етеді.

Дегенмен, Қазақстанның көліктік-логистикалық жүйесі бәсекелестікке сай жоғары деңгейде дамудың алғашқы басқышында тұр. Қазақстанның алдында өз аумағында ғана емес, әріптесінің де аумағында автокөлік, порттық, әуежайлық, темір жол, ақпараттық коммуникациялық, терминалдық-қоймалық инфрақұрылымды дамыту жоспары өте көп көлемде инвестиция тартуды қажет етеді. Мұндай қадамды жүзеге асыру үшін транзиттік тауар ағымын толыққанды пайдалану, халықаралық альянстардың қатысуын қамтамасыз ету, көліктік активтерді шоғырландыру кезінде мемлекеттік – жеке серіктестік тәртібін тиімді пайдалану қажеттігі байқалады.

Әлемдік көшбасшылар мен өкілеттіліктерді тарту қызметіне қарастырса, нарықтағы бәсекелестік деңгейінің жоғарылығына орай клиенттермен жұмысты халықаралық қызмет көрсету деңгейіне жеткізу. Қазақстанның ғаламдық көліктік-логистикалық нарықтағы орнын иемденуге қажетті тегершіктерді тиімді пайдаланған жөн. Ол серпінді шешімдерді, тың қадамдарды қажет етеді.

Осындай шешімнің бірі – көліктік-логистикалық бизнеске әлемдік жетекші компанияларды тарту болып табылады.

«Ғаламдық серіктес» жобасы – «ҚТЖ» ҰК» АҚ жаңа саясатындағы клиент, тапсырыс беруші сұранысын толығымен қанағаттандыру саласындағы әсіресе, сыртқы нарықтағы негізгі бағыттардың бірі.

Жобаның мақсаты – жүк ағымын тарту мен отандық көліктік-логистикалық өнімдерді сыртқа сату. Аталмыш жоба көліктік-логистикалық жобаларды жүзеге асырудағы стратегиялық келісімдерді түзу және Қазақстан Республикасы аумағында бірлескен өнімдерді шығару, транзиттік қолайлы ахуал орнату, икемді тариф, кедендік органдармен бірлесе жұмыс жасауға негізделген.

Бүгінгі таңда осындай ірі компаниялармен келісімдерге қол қойылған. Олардың арасында DB Schenker (Германия), Sinotrans (Қытай), China Shipping (Қытай), Toyota (Жапония), Interrail (Швейцария), DHL компанияларымен бірқатар келісімдерге қол қойылса, Оңтүстік Кореяның Hanjin, Samsung компанияларымен келісімдер жасау көзделуде.

«Қорғас» ШХЫО және Ақтау теңіз айлағын тиімді басқару мен дамыту мақсатында әлемде үшінші орын алатын теңіз терминалы операторы – DP World компаниясымен серіктестігін құру жоспарланып отыр.

DP World алты құрлықтағы 60-тан астам терминалды басқарады. Компания сұраныс иелерінің тапсырысын жедел қанағаттандыру және істің ілкімділігін өсіру үшін контейнерлік және жүк терминалдары жүйесін тиімді басқарудың жолдарын қарастыруда. Компания маңызды нарық желісін дамушы мемлекеттер бағдарына бұру негізінде Үндістан, Қытай және Таяу Шығыс елдерімен тығыз қарым-қатынас орнатқан.

Әуежай активтерін басқару мақсатында TAV&ADP Airports (224 млн. жолаушы) және Swissport International Ltd (108 млн. жолаушы)

компанияларымен әлемдік әуе секторындағы компания клиент атынан серіктестіктер құру үшін келіссөздер жүргізуде.

Ғаламдық серіктестік» жобасы логистикалық компаниялар мүдделерінің тоғысуының, жұмыстарын үйлестіруінің көрсеткіші ретінде компьютерлік техника тасымалдайтын Чунцин (Қытай) – Дуйсбург (Германия) контейнерлік сервистік қызметін айтуға болады.

Контейнерлік сервистік қызмет операторы болып YuXinOu (Chongqing) Logistics Co.Ltd. бірлескен кәсіпорны табылады. Оның құрылтайшысы «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «РТЖ» ААҚ және Deutsche Bahn AG, ҚХР халықаралық темір жолы, Чунцин қаласының муниципалитеті. Аталмыш жоба 2011 жылы жүзеге асырылды. Қазіргі таңда аталмыш бағдарда аптасына бір пойыз аттанады. Жүкті жеткізу мерзімі 15 тәулікті құрайды.

HP, ASUS, ASER, Lenovo ұйымдастыру техникасын жасайтын кәсіпорындармен келісім негізінде операторлар аптасына бес контейнерлік пойыз жіберіп, оның жүру мерзімін 13 тәулікке дейін азайтуды жоспарлап отыр.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Чунцин – Дуйсбург жобасын тәжірибе жүзінде жүзеге асырып алдағы уақытта Шенчжень (Қытай) және Гонконг муниципалдық қалалары арасында осындай контейнерлік сервистік қызметті атқаруға келіссөздер жүргізуде.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ» Қазақстанның логистикалық тартымдылығын жақсарту мақсатында «InterRail Holding AG Switzerland» және «РТВ Perse Forwarding Co Ltd» компанияларымен көлік саласындағы жаңа жобаларды бірлесіп жүзеге асыруға өзара серіктестік құру туралы меморандумдарға қол қойды.

Бұл маңызды құжаттар «Өзен – Берекет – Горган» темір жол дәлізін және «Ақтау – Амирабад – Бендер Аббас» темір жол-теңіз дәлізін толтыру сондай-ақ компаниялар арасындағы Қазақстанда және халықаралық ауқымда терминалдық желі мен контейнерлік тасымалды дамыту, логистикалық бизнесті жүргізу тәжірибесін алмасу қамтылады.

Жоғарыдағы құжаттарда көрсетілгендей Қытай мен Еуропа арасындағы тауар айналымының артуы Қазақстан аумағы арқылы транзиттік ағынның еселеп көбеюіне әкеледі. Сондықтан да тапсырыс берушілерге жүкті бастапқы нүктеден шығару мен ең соңғы қабылдап алу нүктесіне дейін жеткізудің бірыңғай қызметін ұсынады. Бұл өз кезегінде жүк өтетін елдердің аумағындағы логистикалық операторларының бірлесуін қажет етеді.

Осыған орай Қазақстан, Беларусь және Ресей темір жолдары көліктік-логистикалық компанияларының бірлесуіне қам жасалуда. Үш мемлекеттің көліктік-логистикалық активінің бірлесуі Бірыңғай экономикалық кеңістікте тапсырыс берушілерге транзиттік тасымалда тауарларды ықпалдасқан бірыңғай қызмет аясы шеңберінде, «өтпелі» тариф жүйесі жеңілдігін пайдалана отырып қызмет көрсетуге әкеледі.

Институттық ортаны жетілдіруде Қазақстанның көліктік-логистикалық жүйесін бәсекелестікке сай ету үшін оның қолайлы институционалдық ортасын қалыптастыру қажет.

Әлемдік банктің сараптауынша, логистикадағы шығынның көптігі, оның ішіне кіретін құжаттарды ресімдеу уақытының ұзақтығы, санының көптігі, инфрақұрылымның жағдайы, терминалдардағы жүктерді өңдеу тәртібі, басқа да көліктік шығындар халықаралық саудадағы төменгі көрсеткішке әкеліп соқтырады.

Мұның барлығы жүк жеткізу мерзімінің кешеуілдеуі, сауданың тұрып қалуы, ақырында жүк жөнелтушінің басқа қолайлы тасымалдау құралын іздеуіне себеп болады.

Осылайша инфрақұрылымды дамытуға инвестиция бөлу арқылы мықты көліктік-логистикалық операторлығын жасақтау, әлемдік жетекші компаниялармен бірлескен серіктестіктер құру, ресімдеудегі шектеулерді барынша азайту, мемлекеттік органдардың көліктік-логистикалық саладағы шаруашылық жүргізуші субъектілердің баға және маркетингтік саясатындағы ісіне жөн-жосықсыз араласуын тыю, қызмет көрсетудің сапалық стандартын жасақтау, келісім-шарттық қызмет талабын көтеру, тауар ағынының кедендік әкімшілік ресімделуінің әлемдік талаптарға сай сапалық көрсеткішке жеткізу жұмыстарын кешенді атқару қажет.

Халықаралық тәжірибедегі сараптаулар мен көліктік-логистикалық нарықтағы ғаламдық жетекші компаниялардың тәжірибесі көрсеткендей, көліктік-логистикалық сервистік қызмет сапасы мен бизнестің қаржылық көрсеткішін халықаралық деңгейге көтерудің бастапқы кезеңінде мемлекеттік тұрғыда барынша қолдау көрсетілуі тиіс.

Бүгінгі таңда, темір жол көлігінде тасымалдауды ұйымдастыруды бағалау, келісім-шарттық қызмет, қызмет көрсету параметрі мемлекеттік тұрғыда реттеледі. Мұның өзі қазіргі заманғы көліктік-логистикалық қызмет талабына жауап бермейді.

Әуе көлігі саласындағы қызмет көрсету сапасының төмендігі оған жүктелетін профилдік емес (алаңды дүкенге, мейрамханаға, қонақүйге жалға беру) міндеттердің көбеюінен де көрінеді. Оған қоса әуежайларға қымбатқа түсетін инфрақұрылым нысандары ұшу-қону алаңдарын қалпында ұстау мен дамыту да жүктелген. Өз кезегінде мұндай қызметтердің барлығы қосыла келіп, әуе компаниясының тікелей жолаушы тасымалдау қызметін көрсету құнын өсіруіне әкеліп соқтырады. Бұл әуе қызметі саласының өсіп-өркендеуіне тұсау келтіреді..

ҚР Үкіметінің 2010 жылғы Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған Бағдарламасында көлік саласын институционалдық дамыту қарастырылған. Оның ішінде тасымалдау үдерісіне орынсыз араласуды шектеу, ырықсыздандыру, инфрақұрылым операторларының жұмысын мемлекеттік реттеуді жетілдіру қамтылған [50].

Оның ішінде, темір жол саласында инфрақұрылым мен тасымалдау жұмысының ара-жігін ажыратудың мақсатты моделі инфрақұрылым қызметіне тәуелсіз тасымалдаушылар еңгізіледі. Тасымалдаушылар қызметін реттеудің

мемлекеттік механизмі өзін-өзі реттейтін нарықтың бәсекелестік механизмімен алмастырылады.

Темір жол саласының түпкі ұстанған мәресі Еуропалық Одақ елдерінде қалыптасқан. Ол көліктік-логистикалық қызметті дамытудың серпінді жобаларын жүзеге асыру арқылы нақты тапсырмаларға жауап беріп отыр. Соның арқасында Германияның ұлттық темір жол компаниясы қысқа мерзімде ғана қайта жаңғырып, мемлекеттік тұрғыда қайтарымсыз қаржыландырылып келген мекемеден көліктік-логистикалық нарықтағы әлемдік жетекші компанияға айналды.

Бұл мемлекет пен бизнес міндеті мен жауапкершілігінің ара-жігін ажырату, көліктік-логистикалық қызмет көрсету саласын реттеуді ырықсыздандыру, мемлекеттік реттеудің сапалық құрылымдарын қалыптастыру арқылы жүзеге асты.

Қазіргі таңда мақсатты үлгіні жүзеге асыру үшін салада «Қазақстан Республикасының көлік мәселесі туралы заңына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» заң жобасы жасалып, мемлекеттік органдардың келісімінен өтуде. Қазақстан Республикасының Бюджет кодексіне, «Қазақстан Республикасы көлік туралы», «Темір жол көлігі туралы», «Табиғи монополия мен нарықты реттеу туралы», «Бәсекелестік туралы», «Лицензиялау туралы», «Күзет қызметі туралы», «Мемлекеттік мүлік туралы», «Салық және басқа бюджеттік міндетті төлемдер туралы» заңдарға өзгерістер мен толықтырулар енгізіледі.

Қазақстан Республикасындағы көліктік логистикалық қызметті дамыту мен ұлттық заңдылықтарды халықаралық шарттарға сәйкестендіруге қатысты басқа да заң жобаларының нормалары Мемлекет басшысының тапсырмаларын орындауға бағытталған.

Заң жобаларына өзгерістер мен қосымшалар енгізу ұсынымдары еліміздің көліктік-логистикалық қызмет саласын дамытуда маңызды рөл атқарады. Бұл жерде мемлекеттік органдар, Үкімет, Қазақстан Республикасы Парламенті депутаттарының Қазақстан экономикасын дамытуда логистикалық қолайлы ахуал қалыптастырудың стратегиялық маңыздылығын дұрыс түсінуі маңызды.

Осы мақсатта кедендік реттеу мен әкімшілендірудегі құқықтық базаны халықаралық үздік тәжірибеге сәйкестендіру қажет.

2009 жылы Қазақстан Республикасы кеден саласындағы халықаралық құқықтық құжат болып табылатын кедендік үдерістерді жеңілдету туралы халықаралық Киот конвенциясына қосылды. Киот конвенциясы кедендік бақылау қызметіндегі реттеу мен жеңілдіктердің сенімді жүйесін қалыптастырған.

Бірікен ұлттар ұйымы (ары қарай БҰҰ) Еуропалық-экономикалық комиссиясы сауда үдерісін оңайлатудың, коммерциялық құжаттандырудың, кедендік әкімшілендірудің, жеке тұлғаларға қатысты тауарларды алып өтудің, іскерлік қарым-қатынасқа электрондық құралдарды енгізудің, «бір терезе» механизмі туралы 30 кепілдігі ұсынысын жасап шығарды.

«Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» жобасын жүзеге асыру барысында кедендік ресімдеуді жеңілдету, сауда және көліктік сұраныстардағы тіркеу мен коммерциялық тәртіптерді аталған кепілдеме ұсыныстар негізінде қабылдаған жөн.

7. Жаңа кезеңде жаңа мамандарға қойылар талаптар. Персоналдың кәсібилігі мен біліктілігін жетілдіру Қазақстан Республикасының көліктік-логистикалық жүйесін жетілдірудің маңызды бір тармағы болып саналады. Кадр әлеуетін дамыту инвестициялау инфрақұрылымды саласындағы, қызмет сапасын көтеру, көліктік-логистикалық жүйені басқаруды жетілдіру секілді маңызды мақсаттардың қатарына жатады.

Компанияның кадр және әлеуметтік саясаты Мемлекет басшысының «Қазақстанның әлеуметтік жаңғыртылуы: Жалпыға Ортақ Еңбек Қоғамына қарай 20 қадам» атты қоғамды әлеуметтік жаңғыртудың бағдарламасына сай келеді.

Компания персоналды жетілдірудің әлеуметтік қамту мақсатындағы, кадр дайындау сапасын көтеру мен ынталандыру шараларын жүзеге асыруда. Жылына шамамен 90 мың еңбеккер (персоналдың 56 пайызы) біліктілігін жетілдіреді. Оның ішінде алыс-жақын шетелдерде оқып келетіндері де бар. Ұлттық компания персоналды дамытуға жылына 3 млрд. теңге бөліп отыр.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ темір жол саласындағы жаңғырту мен өндірістік жаңа талаптарға сәйкес Көліктегі технология орталығын құрды. Оны құрудағы басты мақсат – өндірістегі жаңғырту жұмыстарына орай, жоғары технологияға сай білікті мамандардың қорын жасақтаудың бірыңғай жүйесін жасау.

Ғылымды қажет ететін өндірістегі сұранысты есептей келіп Орталықтың құрылымында салалық колледж, мамандардың біліктілігін көтеру, қайта даярлау, жобалау және зерттеу жұмыстары, сынақ орталықтары, сертификаттау және метрология, зерттеу және инновациялық шығармашылық орталықтары жұмыс істейді. Яғни, Ұлттық компанияның тәжірибелік сынақ және инновациялық жұмыстарының кешенді орталығы болады, келесі 2.7 суретте ғылым, бизнес және білім берудің ықпалдастығының үлгісі бейнеленген.

Орталық базасында шетелдік серіктестердің жаңа жобаларын жүзеге асырудағы өндіріске енгізген озық технологияларын өндірістік персонал, мамандар, басшылардың игеруі үшін оқуы ұйымдастырылады. Осы мақсатта жаңадан 120 оқу бағдарламасы жасалып, 90 мамандық бойынша оқытылады.

Мемлекет басшысы тапсырмасына орай «ҚТЖ» ҰК» АҚ теория мен тәжірибені ұштастырудың дуальды оқыту тәртібін пайдаланады. Қазірдің өзінде М.Тынышпаев атындағы Қазақ көлік академиясының көлік және коммуникация колледжі студенттері Көліктегі технология орталығында теориялық білімдерін шыңдап, машықтанған соң, өндірістік кәсіпорындарда практикалық жұмыстарын жалғастырады. Практикалық жұмыстарға студенттердің 60 пайызы қамтылатын болады делінген.

2012 жылы компания еңбеккерлерінің біліктілігін жетілдіру үшін шетелдік оқу орындарында білім алуы қарастырылған.



Сурет 2.7 - Ғылым, бизнес және білім берудің ықпалдастығының үлгісі

Ескерту – сурет [52] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

Аталмыш бағдарлама бойынша 2020 жылға дейін осы бағдарлама бойынша шетелдік 6 мың маман оқытылмақ. Бағдарлама аясында дәріс алушылар магистратура деңгейінде шетелдік сарапшылардың лекциясын тыңдайды, тәжірибе алмасады. Бағдарлама аясында компания қызметкерлері Мичиган штатындағы университетте екі апталық біліктілігін жетілдіру орталықтарында болды. Ол курста сала мамандары темір жол кәсіпорындарында, МЕТРА диспетчерлік орталығы, AMTRAK, Интермодальдық терминал, BNSF, TTCI көліктік технология орталығында болды. Жыл аяғына дейін орталық аппараттың басшылары мен аймақтағы сала жетекшілері, кадр қорындағы кезекте тұрған қызметкерлер Назарбаев Университетінде, Калифорниядағы Беркли (University of California, Berkeley) университетінде, Логистика университетінде (Kuehne Logistics University, Hamburg) модульдық оқу үрдісі бойынша дәріс алған.

Заман талабына сай Мемлекет басшысы Н.Назарбаев Үкіметке «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» кешенді жобасын жасау жөнінде тапсырма берілген.

Берілген тапсырма бойынша мемлекеттік органдар, Ұлттық компаниялар, жеке сектордың бастамашылығы, барлық материалдық, интеллектуальдық және әкімшілік ресурстарды кешенді үйлестіріп, ұйымдастыра отырып, әдістемелік, қаржылық, кадрлық және нормативтік дамуын қамтамасыз етіп дамытуға міндеттейді.

2.3 Логистикалық жүйелердің жүк тасымалдауды басқарудағы тиімділігін бағалау

Қазақстанда бизнесті жүргізу тәжірибесі көрсетіп отырғандай көліктік логистика еліміздің экономикасының дамуының деңгейін арттыруда және экономикалық қауіпсіздігінде маңызды рөлді атқарады. Қазіргі уақыттары

жүктерді тасымалдау және сақтау бойынша кешенді қызмет көрсететін бірнеше әмбебап логистикалық орталықтары бар. Қазақстан Республикасының көлік стратегиясына сәйкес, Қазақстан 2015 жылы әлемдік көліктік-коммуникациялық жүйесінің бір бөлігіне айналуы қажет, мұндай жағдай еліміздегі барлық көліктік инфрақұрылымының дамуын талап етеді.

ҚР Президентінің «Қазақстан-2050 стратегиясы» атты жолдауында көрсетілген басты алғышарттарды орындауға бағытталған негізгі міндеттердің бірі республиканың транзиттік потенциалын жақсарту және жаңа бағыттардың жолдарын жасау айтқан болатын [53]. Қазіргі уақыттары жүктердің негізгі массасы Қытайдан Еуропаға өтуде. Сондықтанда біздің елге ең бастысы, жағымды сонымен қатар арзан және ыңғайлы болатын жүк тасымалдау тізбесін жасау қажет.

Темір жол көлігін қарастыратын болсақ, индустриальды жобаларды іске асыру, жетік технологияның трансферті негізінде темір жол көлігінің өндірістік базаларын жаңғыртуын жүргізу, қозғалыс құрамдарын және инфрақұрылымды жаңарту саланын басты басымдықтары болып саналады.

Сыртқы нарықтарға жүктерді шығаруды жалғастыру бағытында терминалды-сервистік инфрақұрылымды дамыту қажет. Өйткені біздің ел теңізге ашық шыға алмайтын елге жатады, сондықтанда бізге замануи, дамыған сервистік инфрақұрылым қажет.

ҚР Үкіметі елдің экономикалық дамуына ықпал жасайтын негізгі фактор болып табылатын көліктік логистиканың дамуына көп мән беруде. Қазақстандағы барлық жүк тасымалдары және Қазақстаннан тауарларды басқа елдерге жеткізу дұрыс тізбектелген логистикалық схемаларға тікелей байланысты. Біздің еліміздің аумағы өте ауқымды және ТМД елдерімен тығыз байланысы бар, сондықтанда бұрыннан қызмет жасап келе жатқан көліктік кәсіпорындармен, сонымен қатар жаңа пайда болған кәсіпорындарға логистикалық қызмет көрсетуде, жылдам жеткізу, ішкі тасымалдауға тасымал құнының төмендету арқылы ықпала жасай алады. Қазақстан Республикасында қызмет жасайтын компаниялардың экспорттық қызметтері-келесі маңызды факторға жатады. Бұл жерде ел экономикасындағы инвестициялық процесстерді белсендететін «Сыртқы логистикалық тиімділік» деп аталатын логистикалық жүйеге көп көңіл бөлінеді. Бұл, шет елдік инвесторлар елдегі дамыған логистикалық жүйеге бағытталаып инвестициялық жобалар туралы шешімдерін Қазақстан аумағында қабылдауын айтады.

Қазіргі уақытары Батыс Еуропа - Батыс Қытай магистральді дәлізін жасауда біз жаңа Жібек жолын туындатып отырмыз. Ал Түрікменстан шекарасы - Өзен темір жолын құру арқылы біз Парсы шығанағы елдеріне, жалпы шығыс елдеріне жол аштық. Сонымен қатар Қорғас-Жетіген жолын салу арқылы Қытай және жалпы Азия субконтиненті нарығына жол салынған. [41].

Қытай транзитінің Қазақстан арқылы Еуропалық Одаққа жүк тасымалы ағынын ұлғайтуға Қытай елі үкіметінің Шыңшаң Ұйғыр автономиялық округін дамытуға арналған бірқатар бастамаларына да серпін береді. Бұл бастамаларды

жүзеге асыру экспортқа бағытталған өндіріс және Қазақстанмен жақын жерде жүк базасын ұлғайтып, нығайтудың алғышарты болып табылады.

Транзитке қолайлы жағдай жасап, физикалық және физикалық емес кедергілерді жоя отырып, Қазақстан Шығыс елдерімен Батыс елдері арасында құрлықтық көпір ретінде орнығып, Қытайдың батыс бөлігінен Еуропа, Ресей, Парсы шығанағы, Орталық Азия және Кавказ елдерінен тасымалданатын тауарларға жол ашпақ.

Транзиттік потенциалды арттыруды жүзеге асырумен қатар, республиканың көліктік-логистикалық жүйесі қазақстандық өндірістің келешектегі көліктік-логистикалық қызметіндегі қажеттіліктеріне жауап беруі тиіс. Еліміздің транзиттік, экспорттық және ішкі тасымалдарының өсімі, Қазақстанда 2015 жылы, әлеуеті 800 млн. АҚШ долларын құрайтын шартты логистика нарығын дамытуға үлес қосады.

Мемлекеттік стратегия көздеп отырған экономиканың әртараптандырылуы және осы жағдаймен байланысты жеткізілім тізбегінің күрделі болуы, Кеден Одағы шеңберінде бәсекелестіктің артуы, қазақстандық өнімді ғаламдық нарыққа қысылмай жеткізу қажеттілігі Қазақстан экономикасының көліктік-логистикалық жүйесін жаңа сапалық деңгейге көтеруді талап етеді.

Қазіргі уақыттары ҚР аумағынан өтететін, басқа теңіз және құрлықтағы бағыттармен бәсекеге түсіп жатқан халықаралық көліктік дәліздердің потенциалы толыққанды жүзеге асырылған жоқ.

Осыған орай мемлекет басшысы республиканың көлік стратегиясын тиімді жүзеге асыруға жаңа міндеттер жүктеді. Бұл стратегия бәсекелестіктің жоғары деңгейін көрсететін көліктік-логистикалық жүйеге қол жеткізу. Жүктелген міндеттер төмендегілерді қамтиды:

- Қазақстанның Еуразиялық аймақтың басты логистикалық және транзиттік күшіне айналуы;
- Экспорттық потенциалды барынша тиімді пайдалану және ұлттық экономиканың ішкі қажеттіліктерін өтеу;
- Халықтың жаңа талаптарға бейінділігін арттыру.

Ол үшін дәстүрлі «тар мекемелік» тәсілдемеден алыстап, көліктік-логистикалық жүйені қалыптастыру мен басқарудың қазіргі заманауи әдісін (көліктік-логистикалық бизнес субъектілерінің, мемлекеттік бақылау, кедендік-шекаралық, әкімшілік органдарының, сондай-ақ инфрақұрылым нысандарының өзара қарым-қатынас жүйесін қоса алғанда), сонымен қатар Германия, АҚШ, БАӘ мен Сингапурдың ең озық әлемдік тәжірибесін қолдану қажет.

Ел аумағында және шетелде көліктік-логистикалық орталықтардың мықты желісін құру қажет. Бұл жүк базасын қалыптастыруға, Қазақстан аумағы арқылы транзиттік бағыттарды дамыта отырып жүк тасымалдаушылармен тікелей диалог жүргізуге мүмкіндік береді. Трансқұрлықтық дәліздердің экономикалық тиімділігін арттыру үшін жүк ағындарының негізгі орталықтарында болу өте маңызды.

Жүйенің экспортқа бағытталған бөлігі, Қазақстан аумағында, шекаралық көліктік-логистикалық орталық желісінде негізделіп, Қорғас-Достық – Шығыс қақпасы және Батыс қақпасы – Ақтау теңіз айлағы арқылы өтеді.

Бұл ретте көліктік-логистикалық қызметке ыңғайлы институционалдық жағдай туғызу – негізгі міндеттердің бірі. Атап айтсақ, баға және маркетинг жағынан көліктік-логистикалық нарықты ырықтандыру, сапа стандарттары мен қызмет көрсетудің шартты талаптарын қалыптастыру, кедендік әкімшілендіру қағидаларын, механизмдері мен үдерістерін жетілдіру.

Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық жүйені үдемелі қалыптастыру мен келешекте оны басқару – инновациялық және логистикалық тәсілдеме мен күш салуды қажет ететін миссия.

Бұл үшін стратегиялық шаралардың кешені жалғастырылады. Ол жоспарлаудың инновациялық жүйесін еңгізу, көлік құралдары мен инфрақұрылымның өткізу қабілетін тиімді пайдалануды арттыратын тасымалды ұйымдастыру, инфрақұрылым нысандарына қызмет көрсетудің технологиясы мен жүйесін ұйымдастыруға инновациялық жаңалықтарды еңгізу, өндіріс пен басқару үдерісін ақпараттандыру мен автоматтандыру, ресурс және қуат үнемдеуші технологияны еңгізу.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ негізгі тиімділік көрсеткіштері деңгейі бойынша ТМД елдерінің көліктік компаниялары арасында көшбасшылық орын алып отыр. Ал, стратегиялық жоспарды орындау Компанияға әлемнің жетекші көліктік компанияларының қатарына қосылуға мүмкіндік береді.

Көлік активтерін біріктіру – ғаламдық нарықтағы бәсекелестікті арттыру. Көліктік-логистикалық жүйені дамытудың республикалық стратегиясы мультимодальды қызметтің біртұтастығын қалыптастыру, басқаруды үйлестірудің қажетті деңгейі мен «бір терезе» қағидасын жүзеге асыру үшін ортақ көліктік-логистикалық операторды құруды көздеген.

Ұлттық көліктік-логистикалық компаниясы. Алғашқы қадам ретінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ құзырына Қытаймен шекарада орналасқан «Қорғас» Шекара маңындағы ынтымақтастықтың халықаралық орталығы (ары қарай ШЫХО) берілген.

«Қорғас» индустриалды-логистикалық іскерлік хабы арнайы экономикалық аймағы (АЭА), «Жетіген-Қорғас» темір жол желісін, «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автокөлік жолын, болашақта әуежайды технологиялық үйлестіруді көздеп отыр.

Бұған қосымша бүгінгі таңда Ақтау теңіз айлағын «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқаруына өткізу жөніндегі шаралар жүзеге асырылып жатыр. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» және «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Қазақстан Республикасының заңдарына тиісті өзгерістер мен толықтырулар енгізілді. Ақтау теңіз айлағын «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ құзырына болашақта «ҚТЖ» ҰК» АҚ жарғылық капиталы мен сенімді басқаруына өткізу жөнінде жұмыс басталды.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» «Теңіз-Құрлық» біріктірілген көліктік-логистикалық өнімін құру туралы ынтымақтастық жөнінде келісімге қол қойған.

Екі ұлттық компания өз күштерін біріктіру нәтижесінде құжаттың практикалық жүзеге асырылуы елдік экспорттық және транзиттік әлеуетін дамытуға, бәсекеге қабілетті трансқазақстандық бағыттардың құрылуына, жаңа жүк ағындарын тартуға, жүк тасымалына арналған қазақстандық құрлық пен паром флотын құруға, паром кешені мен сәйкес айлақ инфрақұрылымын ұйымдастыруға, қазақстандық флоттың Каспий және ашық теңіздерде орнығуына үлес қосады.

Осылайша «ҚТЖ» ҰК» АҚ ұлттық операторы сапалы қызмет көрсететін жүк ағындарын бақылайды. Бұл Ақтау теңіз айлағы есік ашатын ТРАСЕКА сынды қазақстандық бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін арттырады.[68]

Көліктік логистиканы ұтымды басқару алдында бірнеше маңызды міндеттер бар, олар: қызметтердің бәсекеге қабілеттілігін және қолжетімділігін қамтамасыз ету, өткізу мүмкіндігі деңгейін көтеру, логистикалық орталықтардың ынтымақты жүйені жасау және ақпараттық қамтамасыз ету.

Қазақстанда жүк тасымалдауда темір жолы көлігімен басқа көлік түрлері әзірше бәсекелес алмайды. Жоғарыда жазғандай теңізге тікелей шығатын жол жоқ, әрине, топырақ, ұсақталған тас және т.б., таситын 1 000 тонна су сиымдылығы бар өзен көлігі бар. Көмірді мысалы автокөлікпен тасымалдайды, өйткені жеткізу аумақтары тым алыс, тіпті республика ішіндегі тасымалды алатын болсақ та. Сондықтанда оны темір жолымен тасымалдайды. Тауардың бағасының төмен болуы және сапасының жоғары болуы қызмет көрсетудегі бәсекеге қабілеттілігінің міндетті жағдайы болып табылады.

Қазіргі уақыттары тасымалдау мерзімі, тапсырыс берілген тауарды нақты келісілген уақытында алу, тапсырысты жылдам әрі сапалы алып жүру процессі сияқты қосымша белгілерге көп көңіл бөлінеді. Сонымен қатар жылдан жылға қамтамасыз ету стандарттары өте қатал болуда, сондықтанда оларға сәйкес болудан компанияның нарықтағы алатын жағдайы тікелей тәуелді болады.

Қазақстан компаниялары жүктерді халықаралық тоғысулардан алып Ресей арқылы транзит жасайды. Бұл жүктер балтық порттарынан алынған Ресей, Еуропа, Украина компанияларының жүктері болуы мүмкін. Бұл жүктер Ресей және Қазақстан арқылы өтетеін транзиттік жүктерге жатады.

Республиканың жүк тасымалдау нарығына көптеген вагон операторлары келуде. Олар біздің елде Қазақстан компанияларының вагондарымен салыстырғанда арзан келетін вагондарымен кәсіпорындар ашып, жүктерді алып мақсатты жерлеріне жібереді.

Қазақстан Республикасының Үкіметімен өндіріліп бекітілген Мемлекеттің көлік саласын дамыту стратегиясына сәйкес, егерде темір жол көлігі бағытын қарастырсақ - бұл бәсекеге қабілетті ортаны қалыптастыру болып табылады, мұнда темір жолы өзінің негізгі қызметтерін, тасымалдау, магистральді қамтамасыз етуді атақаратын болса, қалғандары: вагон, терминалдар, кіре беріс жолдар бәсекелік ортаға беріледі. Дегенмен компанияның қызметінде

логистикамен байланысты мәселелер жеткілікті. Олардың пайда болуына ықпал етуші факторларда бар. Төмендегі кестеде компанияның қазірге кезеңдегі логистикалық қызметін жетілдіруі қажет бағыттармен байланысты мәселелері көрсетілген, кестеге қараңыз (кесте 2.6).

Қазіргі уақыттары компания басшылығымен көрсетілген мәселелер шешімдеріне ұсыныстар қарастырылуда.

Елімізде темір жолдың ұзындығы 15341 километрді құраса, авто көлік жолы 96 мың километрге созылды, теңіз жолы 4 мыңдай болды. Тасымалдау көлемі жыл сайын 16% өсуде. Бұл көрсеткіштер Қазақстанның көлік желісінің жоғары қарқынмен дамуын белгісі болып табылады. Жалпы пайдаланудағы темір жол жолдарының пайдалану ұзындығы жоғарыдағы 2.1-ші кестеде көрсетілген болатын

Сонымен қатар Қазақстан Республикасын 2016 жылға қарай аймақтағы сауда, логистикалық, іскерлік хабына айналдыру жұмыстары атқарылып жатыр. Осыған орай «Kazlogistik» көліктік-логистикалық ассоциациясы құрылған болатын. Оның мақсаты көліктік логистикалық компаниялардың, жүйелердің дамуына заңды түрде ықпал жасау. Бұл қызметтің жаңа түрі болып табылады. Мысалы батыс елдерінде логистикалық орталықтардың қызметіне тасымалдау кірмейді, оларға экспедиторлар, жүкті жіберушілер жүктің бағытын жасап беру үшін орталықтардың қызметіне жүгінеді.

Логистикалық орталық бағытты таңдау үшін, жүріп өтетін барлық бағыттары көрсетілген жүру картасын береді. Егерде бұл бағытта көліктің бірнеше түрі көрсетілген болса онда картада нақты көлік түрі көрсетіледі, мысалы автокөлікпен қай уақытта жүкті қандай терминалға жеткізу, ол терминалдан қандай поезға, жүкті арғы жақта қарсы алу үшін бұл поезд қай уақытта жөнелтіледі.

Егерде тасымалдау теңізбен жүргізілетін болса онда қандай портқа жүкті беру, қандай кемеге, бұл кеме теңізге қашан шығады, жүкті жеткізу портына қашан жетеді екені барлығы көрсетіледі.

Ал Қазақстандық логистикалық компаниялары жүктерді жеткізумен айналысуға тырысады, бұл жағдай қарастыру маңызды болып табылады. Бұл мәселені шешу «Kazlogistik» ассоциациясы жүктелген. Барлығын дұрыс жолға қою: тасымалдаушы тасымалмен, логист схемаларды құрумен айналысуы қажет.

Құрылған ассоциация логистердің халықаралық ассоциациясы болып табылады. Бұл көлікшілердің одағы болып табылады. Бұған Ресей, Белоарусия, Украина және Қазақстан ассоциациялары кіреді. Ассоциация тауарлардың қозғалысын жеңілдетудің нормативті тізбегін құруды көздеп отыр.

Ассоциация құрылтайшылары болып «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ, Ұлттық экспедиторшылар ассоциациясы, тасымалдаушылар және вагондар-контейнерлер операторларының Қазақстандық ассоциациясы, ҚР Халықаралық автокөлік тасымалдаушыларының ассоциациясы және «Көліктік логистиканы дамытудың Ұлттық орталығы» АҚ болып табылады.

Темір жол көлігімен халықаралық тасымалдауда өз тәртібі бар халықаралық жүктерді тасымалдау қатынастарының келісімі.

Бұл құжат 24 мемлекетпен келісіліп бекітілген. Оған ТМД елдерімен қатар Польша, Венгрия, Румыния, Қытай, Монғолия, Вьетнам және КХДР елдері кіреді. Бұлардың барлығы бір құқықпен жұмыс жасайды. Біздің елдің нормативті базасы өте ауқымды және үнемі өзгеріп отырады.

Әлемдік көшбасшылар мен өкілеттіліктерді тарту. Нарықтағы бәсекелестік деңгейінің жоғары болуына орай клиенттермен жұмысты халықаралық сервистік деңгейге жеткізу қажет. Қазақстанның ғаламдық көліктік-логистикалық нарықтағы орнын иемденуге қажетті мүмкіндіктерді тиімді пайдаланған жөн. Бұл серпінді шешімдерді, тың қадамдарды қажет етеді.

Осындай шешімнің бірі – көліктік-логистикалық бизнеске әлемдік жетекші компанияларды тарту болып табылады.

«Ғаламдық серіктес» жобасы – «ҚТЖ» ҰК» АҚ жаңа саясатындағы клиент, тапсырыс беруші сұранысын толығымен қанағаттандыру саласындағы, әсіресе сыртқы нарықтағы негізгі бағыттарының бірі.

Жобаның мақсаты – жүк ағымын тарту мен отандық көліктік-логистикалық өнімдерді сыртқа сату. Аталмыш жоба көліктік-логистикалық жобаларды жүзеге асырудағы стратегиялық келісімдерді әзірлеуге және Қазақстан Республикасы аумағында бірлескен өнімдерді шығаруға, транзиттік қолайлы ахуалды орнатуға, икемді тарифпен, кедендік органдармен бірлесе жұмыс жасауға негізделген. Бүгінгі таңда осындай ірі компаниялармен келісімдерге қол қойылған. Олардың арасында DB Schenker (Германия), Sinotrans (Қытай), China Shipping (Қытай), Toyota (Жапония), Interrail (Швейцария), DHL компанияларымен бірқатар келісімдерге қол қойылса, Оңтүстік Кореяның Hanjin, Samsung компанияларымен келісімдер жасау көзделуде.

Сонымен қатар «Қорғас» ШХЫО-ы және Ақтау теңіз айлағын тиімді басқару мен дамыту мақсатында әлемде үшінші орын алатын теңіз терминалы операторы – DP World компаниясымен серіктестігін құру жоспарланып отыр.

Институционалдық ортаны жетілдіру. Қазақстанның көліктік-логистикалық жүйесін бәсекелестікке сай ету үшін оның қолайлы институционалдық ортасын қалыптастыру қажет.

Әлемдік банктің сараптауынша, логистикалық шығындар көп болуы (құжаттарды ресімдеу уақытының ұзақтығы, санының көптігі, инфрақұрылымның жағдайы, терминалдардағы жүктерді өңдеу тәртібі, басқа да көліктік шығындар) халықаралық саудадағы төменгі көрсеткішке әкеліп соқтырады.

Мұның барлығы жүк жеткізу мерзімінің бұзылуына, сауданың тұрып қалуына, нәтижесінде жүк жөнелтушінің басқа қолайлы тасымалдау құралын іздеуіне себеп болады.

ҚР Үкіметінің Қазақстан Республикасындағы Көлік инфрақұрылымын дамытудың 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламасында көлік саласын институционалдық дамыту қарастырылған болатын. Оның ішінде тасымалдау

Кесте 2.6- Көліктік логистиканы дамытудың мәселері мен пайда болуына ықпал етуші факторлар

Көліктік логистика мәселелері	Мәселенің пайда болуына ықпал етуші факторлар
Бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің болмауы	Магистральді темір жол станцияларымен қызметтерін реттеумен жүйелі жұмыс жасайтын бірлікті жүйе бұрын қалыптаспаған
Логистикалық қызмет көрсету орталықтарының болмауы	Логистикалық қызметтерді сату желілерінің болмауы
Трансұлттық корпорациялардың стратегиялық логистикалық шешімдерін қамтамасыз ететін дамыған жаһандық инфрақұрылымы, техникалық жабдықтары және ақпараттық технологиялары бар халықаралық экспедиторлардың болмауы (логистикалық делдалдардың).	Халықаралық экспедиторлардың (логистикалық делдалдардың) қызметін талдап біздің көліктік-логистикалық жүйеге икемдейтін бір орталықтың қалыптаспауы.
Инвентарлі парктің және вагондардың жетіспеушілігі	Жеке меншік вагондар және жүк жіберушілер операторларының арасында өзара байланыс жасайтын ақпараттық жүйенің болмауы
Ескерту –[53] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен әзірленді	

үдерісіне орынсыз араласуды шектеу, ырықсыздандыру, инфрақұрылым операторларының жұмысын мемлекеттік реттеуді жетілдіру қамтылған.

Сонымен қатар, темір жол саласында инфрақұрылым мен тасымалдау жұмысының ара-жігін ажыратудың мақсатты үлгісі, инфрақұрылым қызметіне тәуелсіз тасымалдаушылар енгізіледі. Тасымалдаушылар қызметін реттеудің мемлекеттік механизмі өзін-өзі реттейтін нарықтың бәсекелестік механизмімен алмастырылады. Жалпы «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының бәсекелестік мүмкіндігін жақсартуға жағымды жағдай қалыптастырудың алғышарттары;

Бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің болмауы мәселесі;

Логистикалық қызмет көрсету орталықтарының болмауы мәселелесі;

Инвентарлі парктің және вагондардың жетіспеушілігі, оның пайда болуына ықпал етуші фактор жеке меншік вагондар және жүк жіберушілер операторларының арасында өзара байланыс жасайтын ақпараттық жүйенің болмауы қарастырылды;

Трансұлттық корпорациялардың стратегиялық логистикалық шешімдерін қамтамасыз ететін дамыған жаһандық инфрақұрылымы, техникалық жабдықтары және ақпараттық технологиялары бар халықаралық экспедиторлардың болмауы (логистикалық делдалдардың) мәселесі;

Басқа көлік түрлерінің базасы: құны, тасымалдау логистикасы, негізгі жүк жіберушілер туралы ортақ базаның болмауы мәселелері қарастырылды (кесте 2.6).

Еуропалық Одақ елдерінде темір жол саласының тиімді үлгісі қалыптасқан. Ол көліктік-логистикалық қызметті дамытудың серпінді жобаларын жүзеге асыру арқылы нақты тапсырмаларға жауап беріп отыр. Соның арқасында Германияның ұлттық темір жол компаниясы қысқа мерзімде ғана қайта жаңғырып, мемлекеттік тұрғыда қайтарымсыз қаржыландырылып келген мекемеден көліктік-логистикалық нарықтағы әлемдік жетекші компанияға айналды. Бұл, мемлекет пен бизнестің міндеттері мен жауапкершілігінің ара-жігін ажырату, көліктік-логистикалық қызмет көрсету саласын реттеуді ырықсыздандыру, мемлекеттік реттеудің сапалық құрылымдарын қалыптастыру арқылы жүзеге асты.

2009 жылы Қазақстан Республикасы кеден саласындағы халықаралық құқықтық құжат болып табылатын кедендік үдерістерді жеңілдету туралы халықаралық Киот конвенциясына қосылды. Киот конвенциясы кедендік бақылау қызметіндегі реттеу мен жеңілдіктердің сенімді жүйесін қалыптастырған болатын.

Біріккен ұлттар ұйымының Еуропалық-экономикалық комиссиясы сауда үдерісін жеңілдетудің, коммерциялық құжаттандырудың, кедендік әкімшілендірудің, жеке тұлғаларға қатысты тауарларды алып өтудің, іскерлік қарым-қатынасқа электрондық құралдарды енгізудің, «бір терезе» механизмі туралы 30 кепілдігі ұсынысын жасап шығарғанында ескеру қажет.

Темір жол саласының мақсатты үлгісі. «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» жобасын жүзеге асыру барысында кедендік ресімдеуді жеңілдетуді, сауда және көліктік сұраныстардағы тіркеуді және коммерциялық тәртіптерді аталған кепілдеме ұсыныстар негізінде қабылдауы қажет.

Жоғарыда аталған жобаларды жүзеге асыру арқылы еліміз Еуропа-Азия бағытында және экономикада, айналымға жаңа ресурстық базасын қатыстыру есебінен трансқазақстандық темір жол бағытының тартымдылығын арттыра түспек.

Жобаларды жүзеге асыру нәтижесінде, құрылыспен байланысты жаңадан 13 мыңдай жұмыс орны, 3,5 мың тұрақты жұмыс орны ашылады.

Тәуелсіздік жылдары Қазақстанда ТМД елдерімен дәл осы кезеңмен салыстырғанда ең көп темір жол салынған.

Жаңа темір жол желілерін салу, экспорттық және транзиттік потенциалын арттыру арқылы Қазақстан өзінің бәсеке қабілеттілігінде арттырады.

Қорытындылай келе Қазақстан темір жолы Ұлттық компаниясының тәжірибесі көрсетіп отырғандай көліктік логистика еліміздің экономикасының дамуының деңгейін арттыруда және экономикалық қауіпсіздігінде маңызды рөлді атқарады. Қазіргі уақыттары жүктерді тасымалдау және сақтау бойынша кешенді қызмет көрсететін бірнеше әмбебап логистикалық орталықтары бар. Қазақстан Республикасының көлік стратегиясына сайкес, Қазақстан 2015 жылы әлемдік көліктік-коммуникациялық жүйесінің бір бөлігіне айналуы қажет,

мұндай жағдай еліміздегі барлық көліктік инфрақұрылымының дамуын талап етеді.

Сондықтанда компания алдында тұрған мақсаттарына жету үшін жүк тасымалдау логистикасымен байланысты туындап отырған мәселелерді шешу жолдарын қарастыру және жетілдіріуі қажет. Келесі бөлімде компанияның жүк тасымалдарының логистикасының басқару механизмдерін жетілдіру жолдары қарастырылады

3 «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰК» АҚ ЖҮК ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЛОГИСТИКАСЫН БАСҚАРУ МЕХАНИЗМДЕРІН ЖЕТІЛДІРУ ЖОЛДАРЫ

3.1 «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының басқару механизмдерін жетілдіру

Қазақстанда көліктік қызметке сұраныстың жедел өсуіне байланысты «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» Акционерлік қоғамы көліктік-логистикалық қызмет көрсететін «Kazlogistics» көліктік-логистикалық қауымдастығы бірқатар құрлықаралық жобаларды жүзеге асыруды бастаған болатын. Олардың қатарында, «Электронды пойыз» автоматтандырылған құжат айналымы, «АСУ Логистика» барлық көлік түрлерін автоматтандырылған басқару жүйесіне көшіру, «Чунцин-Дуйсбург» контейнерлік пойызы, «LPI» логистикалық климат-деңгейін көтеру» жобасымен тағы басқалар бар.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ, «Kazlogistics» көліктік логистиканы дамытудың ұлттық орталығы мен Қазақстанның ұлттық экспедиторлар қауымдастығы арасындағы меморандум негізінде, бұдан былай жүк жөнелтушілер, трейдер тасымалдаушы, кеден қарым-қатынастары реттеліп отырмақшы [52].

Көлік жүйесі елімізде темір жолы, өзен жолдары, теңіз жолдары, әуе, автокөлік, қала электрлі темір жолы және құбыр жолдары түрлерімен ұсынылған. Көлік түрлерін алғандағы жолдардың ұзақтығының қатынасы төмендегі кестеде көрсетілген (кесте 3.1).

Кесте 3. 1- Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің мінездемесі

Жолдардың түрлері	Жолдардың ұзақтығы, мың км.	Жолдардың тығыздығы, км/аумақтың 1000 шаршы км.
Қатты жабынды автокөлік жолдары	88.4	14.0
Темір жолдары	32.4	5.1
Пайдаланылатын ішкі су жолдары	3.9	1.5
Әуе трассалары	61.0	
Ескерту – [54] әдебиетінен алынды		

Мемлекеттік стратегия көздеп отырған экономиканың әртараптандырылуы және осы жағдаймен байланысты жеткізілім тізбегінің қиындауы, Кеден Одағы шеңберінде бәсекелестіктің артуы, қазақстандық өнімді ғаламдық нарыққа қысылмай жеткізу қажеттілігі Қазақстан экономикасының көліктік-логистикалық жүйесін жана сапалық деңгейге көтеруді талап етіп отыр.

Қазақстандағы ең ірі көлік компаниясы – «Қазақстан темір жолы» трансұлттық деңгейдегі мультимодальды логистикалық операторды құруда негіз болмақ. Темір жол көлігі – жүкті қашыққа тасымалдауды үйлестірудің жоғары деңгейлі, ең тиімді тәсілі болып табылады.

Нарықта өз жүк ағынын біріктіре алатын ірі мультимодальды көліктік-логистикалық компанияның логистикалық қызметінің пайда болуы болашақта оң нәтиже бермек, егер:

- Әр модальділіктің (темір жол көлігі – алыс қашықтық, әуе көлігі – жақын қашықтық және терминалдарға дейін фидерлік тасымал) ерекшеліктерін ескере отырып, оңтайлы бағыт жасаса;

- Әр түрлі көлік түрлерінің өзара қатынасы мен орталықтандырылған басқару нәтижесінде түйісуінің тиімділігін арттырса;

- көліктік-логистикалық жүйені кешенді дамытуға бағытталған тұрақты бастамаларды енгізу және жүзеге асырса;

- Білім беруді және Қазақстан, алыс және жақын шет мемлекеттердің ішкі қажеттіліктерін өтеу үшін логистикалық құзыреттің халықаралық орталығын дамыту;

Әлемдік деңгейдегі көліктік-логистикалық компания құрудың көзге анық көрінетін негізгі артықшылықтарын қазіргі кездегі экспорт пен транзиттің көліктік-логистикалық тізбегін сараптай отырып көрсетуге болады.

Мәселен, сарапшылардың бағалауы бойынша, мультимодальды логистикалық оператор астықтың тоннасына көлік шығынын 184-тен 154 АҚШ долларына дейін, сондай-ақ жеткізілім уақытын (Солтүстік Қазақстан – Амирабад айлағы) 25-тен 16 күнге дейін қысқарта алады екен.

Осыған байланысты «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» АҚ жаңа миссиясын жүзеге асыру көліктік-логистикалық жүйені дамыту бойынша келесідей бірінші кезектегі міндеттерді қарастырса:

- кең географиялық кеңістікте жүк ағындарын басқару жүйесі секілді көпдеңгейлі және тиімді басқарылатын көліктік-логистикалық ішкі және сыртқы орталықтарының желісін дамуын қарастырса;

- ірі әзірлеушілер мен тұтынушылар жанынан «құрғақ жүктер кемежай» тұжырымдамасын дамуын қарастырса;

- тізбегін басқару мен шартты логистика қағидаларын енгізсе;

- контейнерлендіру деңгейін көтерсе;

- жеткізілім тізбегі қатысушылары арасында транзакцияны арзандату мен тездету үшін инновациялық және ақпараттық технологияларды енгізуді;

Мұның барлығы Қазақстан Республикасының геосаяси рөлі, оның Еуропа және Азия арасындағы, сонымен қатар Ресей және Қытай арасында транзиттік көпір болуы, елдің Еуразия құрлығының орталығында орналасуымен байланысты болып келетін транзиттік мүмкіндіктерін тиімді қолдануға әкеледі

Сондықтанда, азия елдеріне Ресей және Еуропамен географиялық баламасыз жердегі көліктік байланысты ұсынатын белгілі бір транзиттік әлеуетке ие. Қазақстан аумағымен өтетін транзиттік дәлізлардың негізгі басымдылығы арақашықтықты маңызды түрде қысқартуы болып табылады.

Еуропа және Қытай арасында Қазақстан арқылы қатынас жасауда тасымалдау қашықтығы теңіз арқылы қатынас жасағанмен салыстырғанда екі есеге дейін, және Ресей аумағымен транзит арқылы қатынас жасағанмен салыстырғанда мың километрге қысқарады екені белгілі [32, 22 б.].

Қазақстан сыртқы сауда баласын маңызды түрде бағытын өзгерте алуға қажетті әлеуетке ие. Елдің ерекше транзиттік мүмкінділігі төмендегідей анықталыр отыр;

- Қазақстан Республикасының аумағы негізгі макроэкономикалық полюстар – Еуропалық Одақ және Азиат-Тынық мұхит аймақтары, Америка және Еуразия елдері аралығында жүк ағымдарына арналған құрғақ жердегі көпір бағытында орналасқан;

- Транзиттік жүктерді жеткізу уақытын қысқартуға мүмкіндік бар.

Сонымен қатар жүктерді тасымалдау динамикасы да жылдан жылға өсуде.

Қазіргі уақыттары «Шекара маңындағы көліктік-логистикалық орталықтар желісін дамыту аса маңызды болып табылады. Соның ішінде Қорғас-Достық Шығыс қақпасы мен Батыс қақпа — Ақтау теңіз портының жұмысы ерекше маңызға ие.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ логистика жүйесіне ұйымдастырып, оған көліктерді түрлерін топтастыруда. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Президентінің кеңесшісі - «Kazlogistics» көліктік -логистикалық қауымдастығы Президиумының төрағасы «Біз өзіміздің рөлімізді жалпы көліктік жүйелі жұмыстардағы мәселелерді шешуден және саладағы түйіспе нүктелердегі өзара қарым-қатынасты жақсартудан іздейміз» деп атап өтті, ия бұл бағытары дұрыс ұйымдық шешімдерге әкеледі [75].

Құрғалы отырған қауымдастық Қазақстанның көліктік-логистикалық саласындағы жалпы өзекті мәселелер туралы, ақпараттарды жинақтап www.Kazlogistics.kz порталына жариялап, орын алған кемшіліктерді шешуді қарастырмақшы.

Атқарылған жұмыстарына сонымен қатар «Қазақстан-Жаңа Жібек жолы» ғаламдық жоба шеңберінде «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ Interrail Holding AG компаниясымен бірлесіп «Ухань» (ҚХР) — Пардубице (Чехия) бағытымен пилоттық контейнерлік пойызын жібергенін жатқызуға болады. Жаңа маршрут бойынша Foxconn зауытының өнімімен жүк тасымалы ұйымдастырылды. Қанатқақты жобаның құжаттары «электрондық пойыз» стандарттарына сай рәсімделді. Бұл маршрут бойынша жүк тасымалдары бірнеше көрсеткіш бойынша алда келе жатыр екен.

«Ухань» (ҚХР) — Пардубице (Чехия) жаңа контейнерлік пойызы техникасы бар 50 контейнерлерден құралған. Тапсырыс беруші ретінде әлемдік нарықта Foxconn атымен танымал «Hon Hai Precision Industry Co. Ltd.» Тайван компаниясы шықты. Құрам Ухань қаласынан 2012 жылдың 24 қазанында жіберіліп, Қазақстан шекарасына 5 күн ішінде жеткен болатын [52, 78].

Достық қайта тиеу станциясында «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның, ҚҰЭА және «Кедентранссервис» компанияларының бірлескен көмегімен

пойыздың шекара арқылы тез арада өтуі ұйымдастырылды. «Электрондық пойыз» жобасы аясында алдын-ала рәсімдеу кедендік, ақпараттандырылғанның арқасында контейнерлік құрам 1,5 сағатта рәсімделді. Ұшқыштық пойызды тар жолдан кең жолға ауыстыру тез уақытта, яғни 10 сағатта жүзеге асқан екен, бұл жақсы ұйымдастырылған логистикалық басқаруға жатады.

Жүйеленген жұмысқа және пойызға «шапшаң пойыз» атауы берілгеніне байланысты контейнерлік пойыз Қазақстан аумағын 3 қарашада аттанып, Достық-Илецк-Красное-Брест-Малашевиче-Пардубице бағытымен жіберілді, 3087 шақырым қазақстан бөлігін тәулігіне 768 шақырыммен 3 күн 22 сағатта өткен.

2012 жылдың 9-шы қарашасында жергілікті уақыт бойынша күндізгі сағат 12-де, 14 күнде 10 569 км-ді қашақтықты өткеріп, контейнерлік пойыз тағайындалған станцаға Пардубице Чех қаласына келді. Бұл контейнерлік пойызда ең бірінші Кедендік ұйымдағы мемлекеттердің кедендік органдарымен жүк туралы ешқандай транзиттік декларациясыз алдын-ала, ақпарат алмасу қолданылды. Электрондық декларация контейнерлік пойыздың шапшаңдауын қамтамасыз етті.

Жобаның бірегейлігі -көліктік логистика саласындағы әлемдік көшбасшылармен белсенді өзара қарым-қатынас орнату үшін «Ғаламдық әріптес» аясында «ҚТЖ» ҰК» АҚ және Interrail Holding AG бірлескен күшімен ұйымдастырылған бірінші контейнерлік пойыз болған.

Сонымен қатар Ухань-Пардубице ұшқыштық пойызы ҚХР-нан Еуропаға дейін Қазақстан аумағында меншікті жылжымалы құраммен-фитингтік платформа, телім бойынша тасымалдау жүргізу «1520» стандартына сәйкес, «Кедентранссервис» АҚ-ның жіберу шартына сәйкес бірінші транзиттік пойызы.

Контейнерлік пойыздарды дамыту ҚХР-нан Еуропаға дейін жүк дәлізі бойынша Қазақстан арқылы өткізу бүгінгі күні басымдылыққа ие. «Чунцин-Дуйсбург» жобасын, Ухань-Чехия ұшқыштық контейнерлік пойызын «Қазақстан-Жаңа Жібек Жолы» ғаламдық жобаның тағы бір бөлігі деп атауға болады. Ал салыстырмалы түрде «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк айналымының динамикасын келесі 3.1 суреттен көруге болады.

Достық станциясында жүк айналымы 30 пайызға өсті. «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ өткен жылдың сәйкес мерзімімен салыстырғанда алғашқы апталардың қорытындысын осылай деп бағалады. 2013 жылдың Қаңтардың 24-індегі мәлімет бойынша, Достық станциясында 1185306 тоннаны құраған. Оның ішінде Қытайға 791758 тоннаны экспортқа шығарса, 393548 тонна жүкті қабылдады [81]. Өткен жылдың осы мерзімінде Достық станциясындағы жүк айналымы 902577 тоннаны құраған болатын. Оның ішінде экспортқа 557508 тонна болса, 345069 тонна жүк елге енгізілген. Өткен жылдың сәйкес мерзімімен салыстырғанда жүк айналымы 282729 тоннаға артып, 31,3 пайызды құраған.



Сурет-3.1 «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк айналымының динамикасы

Ескерту- [54] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен жасалды

Өткен жылғы желтоқсанда Қазақстан мен Қытай арасында ашылған екінші темір жол өткелі арқылы қаңтардың 24 күнінде 17164 тонна жүк тасымалданған [52].

Жалпы алғанда Қазақстан Республикасының негізгі тауарлар тобы бойынша экспортының құрылымын келесі суреттен көруге болады [қосымша Д]. Көліктік-логистиканы зерттеу саласында стратегиялық серіктестік пен көлік логистикасы саласындағы барлық жаңа бизнес-бастамалар және жобалардың үйлестірушісі қызметін атқаруды көздеу мақсатында «Көліктік логистиканы дамыту Ұлттық орталығы» АҚ «Қазақстан темір жолы» (ары қарай «КЛДҰО» АҚ) Ұлттық компаниясы жанынан құрылған болатын.

Орталықты құрудың басты алғышартына 2016 жылға қарай Қазақстанды аймақтың сауда, логистика және іскерлік хабы ретінде қалыптастыруды қамтамасыз ету жатады.

Алдыңғы талдау бөлімінде көрсетілген логистиканы дамытудың кедергі жасаушы факторларын осы орталықпен жұмысын икемдеу арқылы шешуге болар еді. «КЛДҰО» АҚ құру мақсаты «ҚТЖ» ҰК» АҚ алдына қойылған біріктірілген логистика операторы қызметінің аясында көліктік-логистика жүйесін дамыту, сонымен қатар логистика қызметінің толық спектрін көрсету болып табылды.

Көліктік саясат сұрақтары бойынша шешімдерді қабылдау үшін, ақпараттық-сараптамалық қамтамасыз ету, сүйемелдеу, сонымен қатар тәжірибелік кепілдемелерді жасау арқылы елдің көліктік-логистика әлеуетіне көмектесу -Орталық үшін қызметтің келешегі бар бағыттары болмақ. Логистика орталығы сонымен қатар, сала мамандары үшін конференциялар мен бизнес-форумдарды, біліктілікті арттыру бойынша іс-шараларды ұйымдастыруды,

көліктік логистика туралы бірыңғай, ақпараттық порталды құруды және Қазақстан Республикасындағы логистика операторлары мен экспедиторлық компаниялар үшін жолсілтеме анықтамасын шығаруды жоспарға қойып отыр.

«Көліктік логистиканы дамыту Ұлттық орталығы» АҚ экономика және қоғамның көлік қызметтері бойынша мұқтаждарын толық қамтамасыз ету үшін көліктік логистиканы оқу мен дамыту және көліктік-коммуникациялық кешен дамуын қамтамасыз ету саласында тиімді жұмысты қалыптастырып атқарады. Орталық көліктік логистика саласындағы барлық жаңа бизнес-бастамалар мен жобалардың үйлестірушісі, көліктік-логистика зерттеулері саласындағы стратегиялық серіктестік, Supply Chain Management провайдері және логистика саласындағы ассоциациялар мен форумдар өзара әрекетінің үйлестірушісі ретінде шығады

Қоғам көліктің барлық түрлерімен халықаралық жүк тасымалдауларының және сыртқы экономикалық және транзиттік жүк ағымдары нарығындағы өзгерістердің тұрақты мониторингін жүзеге асыру мақсатында құрылған.

Қазақстан Республикасындағы тиімді көліктік-логистикалық секторын дамыту мен қалыптастыруға көмектесу Қоғамның негізгі қызметі болып табылады.

Алға қойылған мақсаттарды жүзеге асыру жарғысына сәйкес, Қоғам қызметтің төмендегі түрлерін жүргізеді:

- Қазақстан Республикасының көлік саясаты және көліктік логистиканы дамыту саласында зерттеулерді жүргізу;

- көліктік-логистика саласында перспективалы бағыттарды және транзиттік жүк, ағымдары үшін дәліздерді анықтау бойынша зерттеулерді жүргізу;

- Қазақстан Республикасы мен шетелде көліктік-логистика қызметтері нарығының маркетингтік зерттеулерін жүргізу;

- көліктік-логистика қызметтерінің саласында сараптамалық қорытындыларды жасау мен инвестициялық жобаларды сүйемелдеу, логистика қызметтерінің экспорттық әлеуетін жүзеге асыру үшін стратегиялық жобаларды анықтау;

- көліктік-логистика қызметтерін дамыту сұрақтары бойынша мемлекеттік органдарға, өндірістік кәсіпорындарға, қоғамдық ұйымдарға және жеке тұлғаларға ақпараттық және кеңестік қызметтерді көрсету;

- көліктік-логистика саласын дамыту сұрақтары бойынша конференциялар мен бизнес-форумдарды өткізу, сонымен қатар көліктік-логистика қызметтерінің саласында мамандарды даярлау бойынша тренингтер мен семинарларды өткізу;

- көлік пен логистика және сала бастамаларының бизнесін нығайту саласында ассоциациялармен өзара әрекеттесу;

- ортақ зерттеулерді жүргізу, техникалық тапсырмаларды даярлау, ортақ кепілдемелер мен ұсыныстарды жасау сұрақтары бойынша отандық және шетелдік сарапшылармен, кәсіпорындармен, дамыту

институттарымен, халықаралық институттармен және басқа да ұйымдармен өзара әрекеттесу;

- түрлі форматтар мен басылымдарда әдістемелік, анықтамалық-ақпараттық әдебиеттерді, ғылыми және сараптамалық зерттеулер нәтижелерін дайындау, басып шығару және тарату;

- көліктік-логистика қызметтерін дамыту индикаторларының жедел мониторингі үшін мәліметтердің ақпараттық-статистикалық базасын құру;

Қазақстан Республикасының көліктік-логистика секторына инвесторлар мен транзиттік, ағымдарды тарту, көлік логистикасы саласында қазіргі заман механизмдерін еңгізу бойынша маркетингтік шараларды өткізу жатады.

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігінің ақпараттарына сүйенсек тақаудағы 5-10 жылда елімізде 20-ға жуық көліктік-логистикалық орталықтар құру қажет деп отыр. Оның 15-сі орташа көліктік-логистикалық орталықтары, барлық облыс орталықтарында құрылса ал 5-і ірі аймақтық орталықтарында құрылады дер отыр. Мұндай орталықтар желісін құрмай, ірі көлемдегі транзитті елге тару күрделі болады деп отыр. Қазіргі қалыптасқан көліктік-логистикалық қызмет көрсету нарығы жеткіліксіз дамыған, тек қана соңғы екі-үш жылда ғана осы бағдарламаны іске асырудың ірі жобалары пайда болды [85].

Министрлік өкілдерінің айтуы бойынша логистикалық орталықтарды құру жобасының жетістігі жобаға әлемдік көліктік құрылымдарын, жүк жіберушілерді, оның ішінде Қытайдың, Оңтүстік-шығыс Азия елдерінің, Еуропаның, Ресейдің жүк жіберушілерін тартумен байланысты деп отыр.

Сонымен қатар логистикалық орталықтарды құруда қазақстан бизнесінің лидерлерінің инвестициялық мүмкінділігі және бірлесіп жұмыс жасау ұсынымдары да қарастырылуда.

Егерде көліктік логистикалық саладағы мәселелр уақыты шешілетін болса Қазақстан логистикасы және теміржол инфрақұрылымы дамыған әлемдегі 40 елдің қатарына еруге ниетіне жетеді.

«Қазақстан темір жолы» компаниясы 2020 жылға дейін Дүниежүзілік банктің рейтингіндегі Қазақстанның логистикалық даму индексіні 86-дан 40-шы орынға дейін көтеру мақсатын көздеп отыр, жалпы логистиканың тиімділігінің индексі бойынша орналасуын қосымша А-дан көре аласыз.

Дүниежүзілік банктің логистиканы дамыту индексінің мақсатты мән-мағанасын ескере отырып, біз өзіміздің алдымызға 155 елдің ішінде 2020 жылы 40-шы орынға жету мақсатын қойдық. Ол үшін бізге орта мерзімді кезеңде, яғни 2015 жылға қарай рейтингтегі 86-шы орыннан 50-шіге ауысуды қамтамасыз ету қажет» - деді компания басшысы [61].

Сонымен қатар Алматы облысы Панфилов ауданындағы "Алтынкөл" темір жол бекеті келесі жылдан бастап тәулігіне 1700 контейнерді тиеуге қол жеткізбекші. Бекет басшысының айтуынша, қазір олар күніне 217 контейнер тиеуде. Мысалы, 2012 жылдың 22 желтоқсанында алғашқы пойызды қабылдаған олар қазірдің өзінде 1 миллион 350 мың тонна жүк тиеп, қазақстандық жана рекордқа қол жеткізген екен.

"Достық" темір жол бекеті жүк тиеуде өзінің алғашқы миллион тоннасына 4 жылдан кейін ғана қол жеткізген болатын. Тиелген жүктің көлемі бүгінгі таңда тәулігіне 217 контейнерді құрауда. Ондағы ең жоғарғы тәуліктік көрсеткіш 350 контейнер болған.

Бұған дейін "Достық" темір жол бекетін басқарған ол онда жинақталған тәжірибесін енді "Алтынкөлде" толық жүзеге асыруға жұмсамақ. Ол "Қорғас" шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығының Қазақстан аумағындағы бөлігіне жақын орналасқан. Орталықты бұдан ары қарай дамытуда арнайы экономикалық аймақ - халықаралық маңызы зор "құрғақ жүк айлағы" бар "Қорғас-Шығыс қақпасының" болашағына зор сеніммен қарайтыны бүгінгі таңда әлемде мұндай 56 "құрғақ жүк айлағы" бар. Мәселен ешқандай табиғи қазба байлықтары жоқ Сингапур көліктік логистикалық орталық құру арқылы жан басына шаққандағы жалпы ішкі өнімінің көлемі бойынша дүниежүзінде 2-3 орында келе жатыр. Ал БАӘ-дегі Дубайдағы "құрғақ жүк айлағы" қаланың жалпы ішкі өнімінің 55 пайызын береді. Олар да Қазақстанның аймақта ірі көліктік логистикалық орталық құрып жатқанын естіп, арнайы келіп бәрін өз көзімен көріп, жобамен танысқан соң болашақта бірлесіп жұмыс істеуге мүдделі екендіктерін жеткізген .

Осындай жағдайлар жүк тасымалдарының логистикасының басқару механизмдерін үнемі жетілдірудің нәтижесінде болып отыр.

3.2 «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ логистикалық кешендерінің қызметін жетілдіру жолдары

Қазақстан сыртқы сауда баласын маңызды түрде бағытын өзгерте алуға қажетті әлеуетке ие. Бұл жағдай елдің ерекше транзиттік мүмкінділігімен байланысты, келесі 3.2 суретте Қазақстан Республикасының сыртқы қоршалымы: сыртқы сауда айналымының сызбасы бейнеленген.

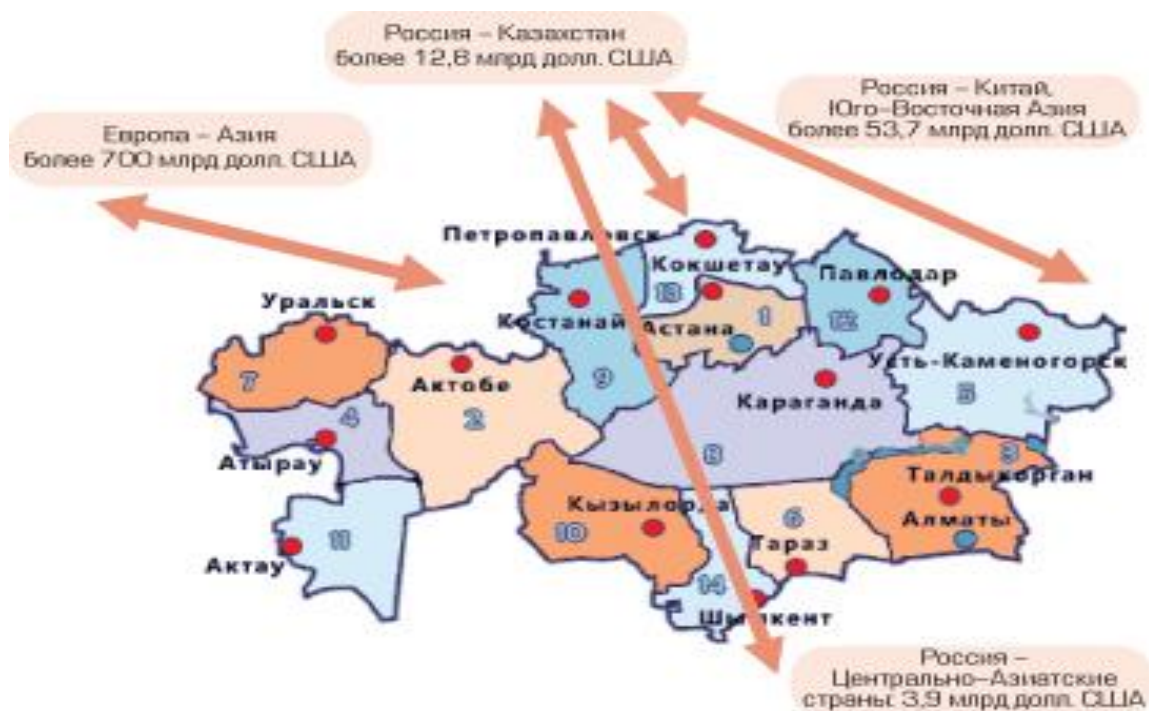
Қазақстан Республикасының аумағы негізгі макроэкономикалық полюстар - Еуропалық Одақ және Азиат-Тынық мұхит аймақтары, Америка және Еуразия елдері аралығында жүк ағымдарына арналған құрғақ жердегі көпір бағытында орналасқан;

Транзиттік жүктерді жеткізу уақытын қысқарту арқылы темір жол шекаралық өту жолдарының өткізудің болжамды мүмкіндігінің сызбасы келесі 3.3 суретінде нақты көрсетілген .

Көліктік-логистиканы зерттеу саласында стратегиялық серіктестік пен көлік логистикасы саласындағы барлық жаңа бизнес-бастамалар және жобалардың үйлестірушісі қызметін атқаруды жетілдіру қажеттілігі туындап отыр.

Осы мәселені шешу мақсатына көліктік-логистиканы дамытудың орталығы құрылған болатын, орталықтың басты алғышартына 2016 жылға қарай Қазақстанды аймақтың сауда, логистика және іскерлік хабы ретінде қалыптастыруды қамтамасыз етуді айтуға болады.

«КЖДҰО» АҚ құру мақсаты «ҚТЖ» ҰК» АҚ алдына қойылған біріктірілген логистика операторы қызметінің аясында көліктік-



Сурет 3.2 - Қазақстан Республикасының сыртқы қоршалымы: сыртқы сауда айналымының сызбасы

Ескерту-[61] әдебиетінен алынды

логистика жүйесін дамыту, сонымен қатар логистика қызметінің толық спектрін көрсету болып табылды. Көліктік саясат сұрақтары бойынша шешімдерді қабылдау үшін, ақпараттық-сараптамалық қамтамасыз ету, сүйемелдеу, сонымен қатар тәжірибелік кепілдемелерді жасау арқылы елдің көліктік-логистика әлеуетіне көмектесу, орталық үшін қызметтің келешегі бар бағыттары болмақ. Логистика орталығы сонымен қатар, сала мамандары үшін конференциялар мен бизнес-форумдарды, біліктілікті арттыру бойынша іс-шараларды ұйымдастыруды, көліктік логистика туралы бірыңғай, ақпараттық порталды құруды және Қазақстан Республикасындағы логистика операторлары мен экспедиторлық компаниялар үшін жолсілтеме анықтамасын шығаруды жоспарлап иотыр.

Жұмыстың екінші бөлімінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалы логистикасы мәселелері қарастырылған болатын. Енді зерттеу нәтижесінде төмендегідей мәселелерді шешу жолдарын ұсынуға болады, оның шешімдері кесте түрінде әзірленген, (қосымша Г).



Сурет 3.3 - Темір жол шекаралық өту жолдарының өткізу мүмкіндігінің болжамы

Ескерту-[61] әдебиетінен алынды

«Көліктік логистиканы дамыту Ұлттық орталығы» АҚ экономика және қоғамның көлік қызметтері бойынша мұқтаждарын толық қамтамасыз ету үшін көліктік логистиканы оқу мен дамыту және көліктік-коммуникациялық кешен дамуын қамтамасыз ету саласында тиімді жұмысты қалыптастырып атқарады.

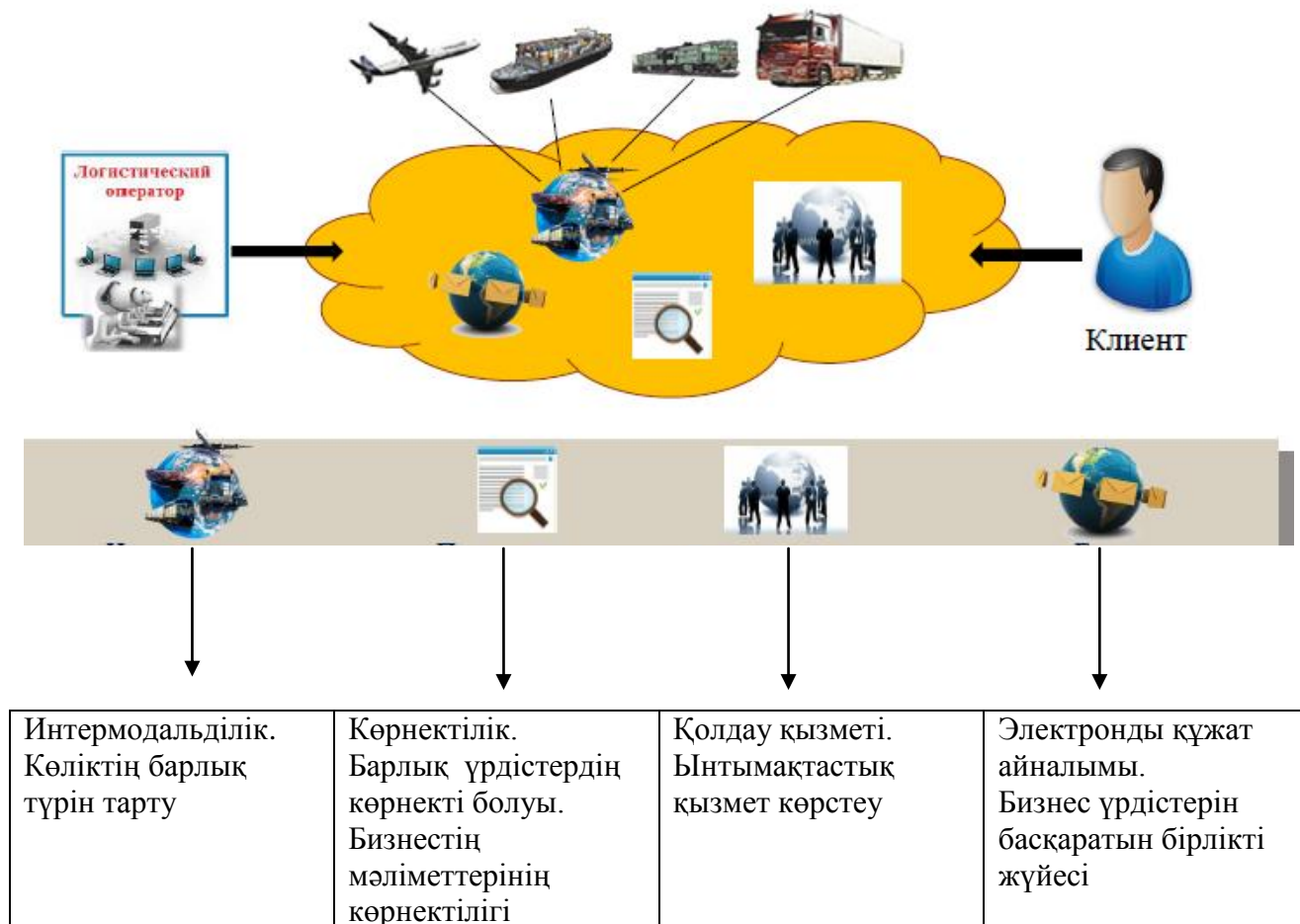
Қоғам көліктің барлық түрлерімен халықаралық жүк тасымалдауларының және сыртқы экономикалық және транзиттік жүк ағымдары нарығындағы өзгерістердің тұрақты мониторингін жүзеге асыру мақсатында құрылған.

Зерттеу нәтижесінде бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің болмауы мәселесін шешу жолдарын ұсынуға арналған бірлікті ақпараттық жүйені құру үлгісі келесі 3.4 суретінде бейнеленген.

Қазақстан Республикасындағы тиімді көліктік-логистикалық секторын дамыту мен қалыптастыруға көмектесу Қоғамның негізгі қызметі болып табылады.

Алға қойылған мақсаттарды жүзеге асыру Жарғысына сәйкес, Қоғам қызметтің төмендегі түрлерін жүргізеді:

- Қазақстан Республикасының көлік саясаты және көліктік



Сурет 3.4 - Бірлікті ақпараттық жүйені құру үлгісі

Ескерту- сурет зерттеу жасау мәліметтері нәтижесінде автормен жасалды

логистиканы дамыту саласында зерттеулерді жүргізу;

- көліктік-логистика саласында перспективалы бағыттарды және транзиттік жүк, ағымдары үшін дәлізларды анықтау бойынша зерттеулерді жүргізу;

- Қазақстан Республикасы мен шетелде көліктік-логистика қызметтері нарығының маркетингтік зерттеулерін жүргізу;

- көліктік-логистика қызметтерінің саласында сараптамалы қорытындыларды жасау мен инвестициялық жобаларды сүйемелдеу, логистика қызметтерінің экспорттық әлеуетін жүзеге асыру үшін стратегиялық жобаларды анықтау; көліктік-логистика қызметтерін дамыту сұрақтары бойынша мемлекеттік органдарға, өндірістік кәсіпорындарға, қоғамдық ұйымдарға және жеке тұлғаларға ақпараттық және кеңестік қызметтерді көрсету;

- көліктік - логистика саласын дамыту сұрақтар бойынша конференциялар мен бизнес-форумдарды өткізу, сонымен қатар көліктік-логистика қызметтерінің саласында мамандарды даярлау бойынша тренингтер мен семинарларды өткізу;

- көлік пен логистика және сала бастамаларының бизнесін нығайту

саласында ассоциациялармен өзара әрекеттесу;

- ортақ зерттеулерді жүргізу, техникалық тапсырмаларды даярлау, ортақ кепілдемелер мен ұсыныстарды жасау сұрақтары бойынша отандық және шетелдік сарапшылармен, кәсіпорындармен, дамыту институттарымен, халықаралық институттармен және басқа да ұйымдармен өзара әрекеттесу;

- түрлі форматтар мен басылымдарда әдістемелік, анықтамалық ақпараттық әдебиеттерді, ғылыми және сараптамалық зерттеулер нәтижелерін дайындау, басып шығару және тарату;

- көліктік-логистика қызметтерін дамыту индикаторларының жедел мониторингі үшін мәліметтердің ақпараттық-статистикалық базасын құруды;

Қазақстан Республикасының көліктік-логистика секторына инвесторлар мен транзиттік, ағымдарды тарту, көлік логистикасы саласында қазіргі заман механизмдерін еңгізу бойынша маркетингтік шараларды өткізу.

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігінің ақпараттарына сүйенсек тақаудағы 5-10 жылда елімізде 20-ға жуық көліктік-логистикалық орталықтар құру қажет деп отыр. Оның 15-сі орташа көліктік-логистикалық орталықтары, барлық облыс орталықтарында құрылса ал 5-і ірі аймақтық орталықтарында құрылады деп отыр. Мұндай орталықтар желісін құрмай, ірі көлемдегі транзитті елге тарту күрделі болады. Қазіргі қалыптасқан көліктік-логистикалық қызмет көрсету нарығы жеткіліксіз дамыған, тек қана соңғы екі-үш жылда ғана осы бағдарламаны іске асырудың ірі жобалары пайда болды.

Логистикалық орталықтарды құру жобасының жетістігі жобаға әлемдік көліктік құрылымдарын, жүк жіберушілерді, оның ішінде Қытайдың, Оңтүстік-шығыс Азия елдерінің, Еуропаның, Ресейдің жүк жіберушілерін тартумен байланысты болып отыр.

Сонымен қатар логистикалық орталықтарды құруда Қазақстан бизнесінің лидерлерінің инвестициялық мүмкінділігі және бірлесіп жұмыс жасау ұсынымдары да қарастырылуда. Қазақстан Республикасының негізгі тауарлар тобы бойынша экспортының құрылымың келесі суреттен көруге болады (қосымша Д).

Ел басшысы үкімет алдына қойған тапсырмасын, Қазақстанды 2016 жылға дейін аймақтағы сауда, логистикалық, іскерлік хабына айналдыруды іске асыру мақсатында «Kazlogistics» АҚ құрылған болатын [52, 102]. Бұл қайтадан құрылғын құрылым түрлі көлік түрлері субъектілерінің (теңіз, құрлық, әуе), барлық қызығушылықтарын сақтауға жағдай жасайды, және де мультимодальды көліктік логистикалық қызмет көрсетулердің сапасын жақсартуға оң әсер етеді.

3.3 Логистикалық жүйелердің жүк тасымалдауды басқарудағы тиімділігін жетілдіру

Қазақстан Республикасының логистикалық қызмет көрсету нарығы енді дамып келе жатқан нарыққа жатады. Көліктік-экспедиторлық және қойма

қызметтері жүк ағымдарын тасымалдау және қоймаға орналастыру бойынша дәстүрлі қызмет көрсететін көптеген компаниялармен ұсынылған, ал жеткізу тізбегін басқару және ықпалдастыру қызметінің секторы -3PL-провайдерлар қызметі алаңы-жеткілікті дамымаған.

Логистикалық компаниялардың құрылып, қалыптасуына кедергі болатын негізгі факторлардың бірі заманауи қойма терминалдарының жетіспеушілігі. Маманданған компаниялар жүк тасымалы қозғалысының үздік схемасын өндіре алады, бірақ қажетті сәйкестендірілген логистикалық инфрақұрылым болмайынша, қызмет көрсетілетін аумақтағы заманауи қоймалар желісі-құрылған тізбек, бір ғана әлсіз бөлшектің кесірінен сенімсіз болып қалады.

Қазіргі бизнестің мінездемесі қойма қорларының айналымын және тапсырыстың жылдам орындалғанын талап етеді. Осы талаптарды қанағаттандыру үшін логистикалық жүйе икемділігімен ерекшеленуі қажет.

Заманауи қойма аумақтарының қазіргі уақыттағы тұтынушылары болып табылатындар:

- Сауда желілері;
- Тауар дистрибьюторлары;
- Логистикалық қызмет провайдерлері-компаниялары;
- Өнеркәсіп кәсіпорындары-тауар әзірлеушілер.
- Енді осылардың даму дәрежелерін нақты қарастырайық.

Халықаралық көлікпен жүк тасымалдарының генераторы сауда болып табылады. Бөлшек сауда айналымы және барлық көлік түрлері бойынша жүк айналымының көрсеткіштерін төмендегі кестеделерден көруге болады (кесте 3.2., 3.3).

Кестеде көрсетілгендей 2012 жылы бөлшек сауда айналымының көрсеткіші 6 332 253,0 млн. теңгені құраған және өткен жылдардың көрсеткіштерімен салыстырғанда жыл сайынғы өсімді көруге болады. Сонымен қатар кестеде жылдар бойы барлық көлік түрлері бойынша жүк айналымының көрсеткіштерін млрд. т-км шаққандағы, өткен жылға пайызбен, және барлық көлік түрлері бойынша жүк тасымалдау млн. тоннамен және өткен жылға пайызбен нақты көрсетілген.

Ең ірі аймақтық тұтынушы нарық болып Алматы қаласының және Алматы облысының нарығы болып табылады. Олардың үлестік салмағы Қазақстан Республикасының бөлшек сауда көлемінің шамамен 45%- ын құрайды.

Бірақта тұтынушылар саны ірі болып табылмайтын (Қазақстан Республикасының халқының саны 2014 жылдың соңына 17417,7мың адамды құрап отыр [65] Қазақстан ритейл нарығына бірнеше ірі сауда желілері кіріп отыр: «Рамстор» Түрік желісі Қазақстанда 1999 жылдан бастап шаруашылығын жүргізіп отыр (Алматыда 1 гипермаркет, 3 супермаркеті, Астанада 2 супермаркет, Қарағандыда 1 супермаркеті бар) ;

«Inter Gros» ұлттық компаниялары (17 супермаркеттер–дискаунтерлері бар, жартысынан көбі Алматыда орналасқан, қалғандары Қарағанда, Шымкент, Павлодар қалаларында орналасқан);

Кесте 3.2- Бөлшек сауданың жалпы көлемі

млн. теңге

	2011	2012	2013	2014
Қазақстан Республикасы	3 865 840,6	4 567 661,2	5 474 274,0	6 332 253,0
Ақмола	101 451,1	127 713,6	159 428,1	181 754,7
Ақтөбе	244 058,7	324 794,0	387 330,9	431 659,3
Алматы	171 939,4	220 240,3	270 382,6	329 169,3
Атырау	157 429,2	163 533,8	171 741,0	184 968,2
Батыс Қазақстан	107 773,7	136 372,1	173 865,7	201 784,0
Жамбыл	103 441,4	119 672,2	151 652,0	182 766,7
Қарағанды	410 275,3	445 422,2	497 592,5	561 507,5
Қостанай	125 651,4	159 741,6	207 126,5	228 349,8
Қызылорда	96 573,1	119 233,5	149 992,4	173 075,0
Маңғыстау	90 008,5	100 978,5	129 321,9	145 239,1
Оңтүстік Қазақстан	193 997,9	237 139,2	298 423,6	351 223,4
Павлодар	186 347,4	198 373,3	248 828,6	290 268,5
Солтүстік Қазақстан	92 410,9	121 918,6	145 194,5	158 340,3
Шығыс Қазақстан	362 525,6	417 640,5	532 082,1	593 226,8
Астана қаласы	353 351,7	429 111,6	543 755,8	677 590,7
Алматы қаласы	1 068 605,3	1 245 776,2	1 407 555,8	1 641 329,6
Ескерту –[54] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен әзірленді				

Кесте 3.3- Барлық көлік түрлері бойынша жүк айналымының көрсеткіштері

Көрсеткіштер атаулары	2009	2010	2011	2012	2013
Барлық көлік түрлері бойынша жүк айналымы					
млрд. т-км	369,7	337	385,3	448,8	478
өткен жылға пайызбен	105,5	91,2	114,3	116,5	106,5
Барлық көлік түрлері бойынша жүк тасымалдау					
млн. тонна	2188,7	2103,3	2439,4	2974,9	3231,8
өткен жылға пайызбен	103	96,1	116	122	108,6
Ескерту- [61] әдебиетінің мәліметтері негізінде автормен әзірленді					

«InterFood» (City Plus сауда маркасымен жұмыс жасайтын, аумағы 200 ден 3,5 мың шаршы.м құрайтын 6 дүкені бар) және т.б., Эксперттердің пікірі бойынша Қазақстан ритейл нарығы тәжірибе жүзінде толық игерілмеген. Тұтынушылық мүмкінділіктері Ресей немесе Украинаға қарағанда төмен, бірақта келешекте тез өсу мүмкіншілігі бар деп есептеледі. Өйткені көптеген белгілі сауда желілері Қазақстан нарығына шығатындарын жариялаған.

Lacorte супермаркеттер желісі, «Вестер» Ресей федеральді желісі Қазақстандағы стратегиялық жоспарлаын іске асыруда;

«Арбат Престиж» компаниясы өз дүкендерін Қазақстанның ірі қалаларында ашылуын жоспарлауда;

«Raimbek Group» холдингі нарықтағы өз позициясын күшейтпекші;

«Finn Flare» Финдік компаниясы 2009 жылдан бастап Алматы, Қарағанды, Астана и Көкшетау қалаларында сауда желілерін ашып жұмыс жасауда;

Бірақта нарықтың негізгі бөлімін ұсақ қатысушылар алуда. Ритейл сферасында класикалық түсініктегі бәсекелестік жоқ деуге болады. Қазіргі уақытта желілер ритейлі эксперттердің бағалауы бойынша жалпы бөлшек сауда айналымының 5-10% құрайды. Мұның объективті себебіне аймақтардың және нарықтың дамуын тежейтін негізгі факторлар әсер етіп отыр, олар:

- Өте жоғары логистикалық шығындар;
- Халықтың тығыз орналаспауы;
- логистикалық қызмет көрсететін провайдер-компаниялары.

Қазақстан Республикасының нарығында халықаралық логистикалық операторлар қызмет жасауда, оларға логистикалық қызметті дамытуға қажетті тиімді көліктік-логистикалық жүйе қажет дегенбіз.

Қазіргі уақыттары, мысал ретінде Алматы қаласын алсақ, түрлі эксперттік мәліметтер бойынша қалада және қаланың шет аймақтарында 700 мыңнан 1 млн. шаршы. м., дейіні аумақты алып жатқан қойма ғимараттары орналасқан. Бірақта олардың көп бөлігі—бұрынғы өндірістік ғимараттары немесе базалары. Мұндай объектілер халықаралық талаптарға сәйкес келмейді және заманауи логистикалық қызметтердің кешенін қамтамасыз ете алмайды. Қазақстан Республикасы қалаларындағы қойма ғимараттарының орналасуын суреттен көруге болады (сурет 3.5)

Соңғы кездері Қазақстан Республикасында логистикалық қызмет көрсету нарығын аймақтарға қарай кеңейту процесі байқалуда, бұл аймақтарға халықаралық және ұлттық сауда желілерінің белсенді экспансиясымен байланысты. Олар сәйкесінше логистикалық технологияны талап етеді.

Сондықтанда сауда желілерінің артынан оларға қызмет жасаушы логистикалық операторларда баруда. Қазақстанда өнеркәсіптік кәсіпорындарда табысты қызмет атқаруда, оларға да тиімді таратушы логистикалық жүйесі құрылуы қажет.

ҚР салалық құрылымында түрлі-түсті металл, машина жасау және металлды қайта өңдеу, тамақ өнеркәсібі, химия және мұнай, орман, ағашөңдеу және целлюлозды қағаз өнеркәсіптерінің үлес салмағы жоғары, бұл салалар логистикалық қызметке қызығушылық танытады. Республикада, мысал ретінде алатын болсақ DHL, UPS, TNT, Panalpina, AsstrA, STS Logistics және т.б., сияқты белгілі халықаралық компаниялар қызығушылық танытып қызмет жасауда.



Сурет 3.5 - Қазақстан Республикасы қалаларындағы қойма ғимараттарының орналасуы

Ескерту-[41] әдебиетінен алынды

Аймақтарда ірі халықаралық компаниялардың дистрибьюторлары қызмет жасауда, олар: Unilever, Procter&Gamble және т.б., Сондықтанда, ірі сауда желілерімен өзара қызмет жасағанда логистикалық операторлардың ұсынатын қызметтерінің спектрі ұлғайатын болады. Ішкі қажеттіліктерді қамтамасыз ету үшін күшті, әрі жоғары дамыған логистикалық сала қажет.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы үш негігі транзиттік бағыттар өтеді;

Еуропа – Қытай (Ресейдің қатысуымен);

Еуропа–Қытай (экономикалық ынтымақтастық ұйымдары елдері арқылы ЭЫҰ өтетін);

Ресей – Орта Азия.

Азия-Тынықмұхиты аймағы (АТМА) елдері, жылына орташа алғанда ІЖӨ өсімі 5-7%-ды, ал сыртықы сауда өсімі– 9-14%-ды көрсетіп отыр, олардың үлесіне әлемдік өндірістің 60% -ы, және әлемдік сауданың 40%-ы тиесілі.

Қазақстанның көлік компанияларының жүктердің транзитінен түсетін табысы шамамен 500 млн. АҚШ долл. құрайды, бұл Еуропа және Азия аралығындағы жалпы транзиттік тасымалдау нарығының бір пайызы ғана. Қытай-Еуропа бағыты бойынша және Қазақстан Республикасы аумағы арқылы транзиттік жүк тасымалының өсімінің болжамын келесі суреттен көруге болады (қосымша Е.).

«Қорғас» шекара бөлімінде орналасқан арнайы сауда аймағы Қазақстандағы жоғары транзиттік әлеуетке ие және тұрақты көлік қатынасын барлық бағыттарға өсіре алатын мүмкіндікке ие ең ірі көлік түйіні болып табылады .

Қорғас өткізу пункті «Батыс-Шығыс» маңызды халықаралық көлік дәлізі ары қарай еліміздің батысында орналасқан «Солтүстік-Оңтүстік» маңызды халықаралық көлік дәлізіне шығатын бағытта орналасқан. Жобалап отырған «Қорғас- Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аумағы құрылымындағы «күрғақтағы порты» трансұлттық контейнерлік жүк ағымына және логистикалық қызметтерді ұсынуға мамандануы көзделіп отыр [63].

Бұл жағдай республикамызға трансұрылықтық технологиялық тізбектегі өз орнын табуға және трансұрылықтық тауарлар мен қызмет көрсету трафигінің барлық аумағында халықаралық өндірістік кооперацияға ынтымақтасуына мүмкіндік береді.

Сонымен, қазіргі уақытта ҚР өзінің геосаяси орналасуындағы негізгі үстемділігін пайдаланып «Батыс Қытай-Батыс Еуропа» халықаралық транзиттік дәлізі бағытында көліктік-логистикалық жүйесінің өткізу мүмкіндігін кеңейтуге және қосымша құнның сапалы қызметін ұсынуға көп көңіл бөлуі қажет.

Ұсынылған «Батыс Қытай-Батыс Еуропа» халықаралық транзиттік дәлізі бағытындағы көліктік-логистикалық жүйесінің схемасының құрамына келесілер кіреді:

- Төрт халықаралық логистикалық орталықтар (Алматы облысы аумағында, Ақтөбе қаласында, Батыс Қазақстан облысының Тасқалы ауданында және Оңтүстік Қазақстан облысының Шымкент қаласындағы);

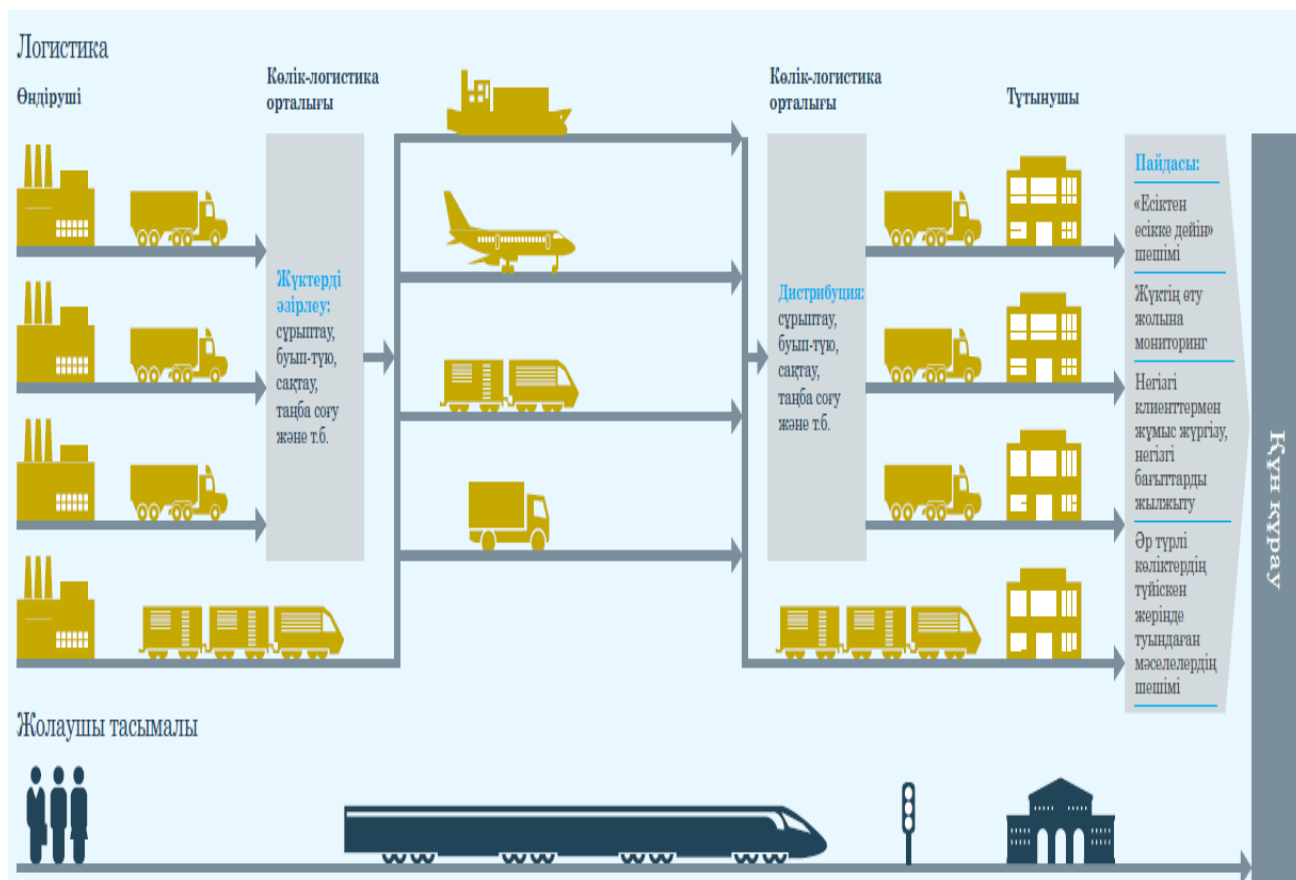
- Қалалардағы және тұрғылықты жерлердегі он екі аймақтық-көліктік логистикалық орталықтар (Орал, Ақтөбе, Қарабұтақ, Арал, Байқоңыр, Қызылорда, Түркістан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Қорғас).

Осы мақсатта жүк тасымалын жылдамдату, рәсімдеу мен тауарлар сақтау сапасын арттыру үшін республикамызда 2008-2015 жылдары аралығында 20-дан астам көліктік-логистика орталықтары салынатын болады. Мұның негізі 2006 жылы қабылданған Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясында қаралған. Бұл стратегия бойынша мемлекет кеңістігінде транзиттік маршруттардың торабын қалыптастыру жұмыстары жоспарланған екен [65].

Тиімді көліктік-логистикалық орталықтарды қалыптастыру негізінде аймақтық ерекшеліктерді ескеру ұсынылады. Мысалы, тиімді жұмыс істейтін орталықтар келесідей қалаларда құрылады. Солтүстік аймақта – Астана, Қарағанды және Павлодар қалаларында; Оңтүстік-Шығыста – Алматы, Шымкент қаласында және Достық бекетінде; Батыста – Ақтау, Ақтөбе және Атырау қаласында. Бұл орталықтардың құрылуы осы қалалардағы көліктің экономиканың басқа да салаларымен байланыстарының дамуын қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, көліктік-логистикалық орталықтар қалалар үшін қазіргі заманғы терминалды технологияларының дамуына жағымды жағдай жасаса, клиенттер үшін – қазіргі халықаралық сапа талаптарына сәйкес келетін көліктік-экспедициялық, қоймалық, кедендік және сервистік қызметтердің кешенін ұсынады.

Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық жүйесін дамытуға бағытталған кешенді шараларды жүзеге асыру барысында 2020 жылға қарай

транзиттік жүк ауқымын 2 есе арттырып, 18 млн-нан 36 млн тоннаға дейін жеткізуге болады. Айта кетейік, ҚР Көлік-логистикалық жүйесінің негізін – мультимодальды логистикалық оператор ретіндегі ҚТЖ ұлттық компаниясының қызметі құрап отыр. Өндіруші, тұтынушы, жүктерді әзірлеу, сұрыптау, буып-түю, сақтау, таңба соғу және т.б. қызметерің қамтиды. Дистрибуцияны алатын болсақ: сұрыптау, буып-түю, сақтау, таңба соғу және т.б қызметтерін атқарады. Көлік-логистиканың «Есіктен есікке дейін» шешімі жүктің өту жолына мониторингін, негізгі клиенттермен жұмыс жүргізу, негізгі бағыттарды жылжыту, әр түрлі көліктердің түйіскен жерінде туындаған мәселелердің шешімін жасауды қарастырады. Көлік-логистиканың саласындағы инновациялардың кешенді шаралары жүзеге аса бастаған тұста республика аумағында жаңа жұмыс орындары ашылады. Қазақстанның көлік-логистикалық кешені ел экономикасының жетекші күшінің бірі. ІЖӨ артқан жағдайда, көлік-логистикалық кешен қызметінің жылдық көрсеткішінің орташа тиімділігі 1 пайыздық пунктті құрайтын болады (Экономикалық зерттеу институтының бағалауынша) [67]. Келесі 3.6 суретте Инновациялық мультимодальды логистикалық оператордың үлгісі бейнеленген. Ұлғәнә іске асыру арқылы әртүрлі көліктердің түйіскен жерінде туындайтын бірнеше мәселені шешуге болады.



Сурет 3.6- Инновациялық мультимодальды логистикалық оператордың үлгісі

Ескерту –сурет [67] әдебиетінің мәліметтері негізінде жасалды

Әрине, қазіргі таңда жалпы халықты осы құрылатын көліктік-логистикалық орталықтарды құруға кететін шығындарымен олардың қайтарымдылығы қызықтырады. Сондықтан, мысал ретінде Алматы қаласында салынып жатқан осындай бір орталықтың көрсеткішіне тоқталып кетейік.

Бұл көліктік-логистикалық орталықтың құрылыс жобасын ұсынып отырған компания «Apple City LLC» ЖШС-і. Орталық әлемге танымал «Maersk Logistic» компаниясының технологиясы негізінде тауарды сақтау, тиеу бойынша жоғарғы дәрежелі логистикалық қызмет көрсетуге бағытталған болады. Ол үшін жалпы ауданы 80 мың шаршы метр қойма үй-жайлары салыну көзделуде. Көліктік-логистикалық орталықтың құрылыс жобасын жүзеге асыру мерзімдері екі кезеңнен тұрған:

1 кезең - 2008 жылы: 40 мың шаршы метрге дейінгі қойма үй-жайларын аяқтау көзделген болатын;

2 кезең - 2010 жыл: 80 мың шаршы метрді пайдалануға беру көзделіпті.

Орталықты құруды қаржыландыру көлемі АҚШ-тың 100 миллион долларын құрайды және бұл қаржылардың 70% – коммерциялық банктерден несие алу арқылы, ал 30% – жеке қаражаттар арқылы қаржыландырылатын болған.

Ал енді осы көліктік-логистикалық орталықтың қала және ел экономикасының дамуына тигізетін оң ықпалына тоқталатын болсақ, оларға төменгілерді жатқызуға болады:

- орталық 600-ден астам жұмыс орнын құруға мүмкіндік берген;
- қалалық, аймақтық және ұлттық көлік жүйелерінің дамуына ықпал еткен;
- жалпы ішкі өнім ауқымындағы тауарды сақтау, тиеу бойынша қызмет үлесін арттыруға жағдай жасады;
- нақты әзірлеушіден соңғы тұтынушыға дейінгі аралықтағы тауарды тікелей жеткізу арқылы көліктік және делдалдық шығындарды азайтып, халықтық тұтыну тауарларының бағасын түсіруге мүмкіндік берді.

Логистикалық орталықтардың желісін жасау арқылы, аймақтардағы, саладағы бірнеше мәселелерді шешуге болады. Бұл заман талабы.

Елдің экономикасының және өнеркәсібінің дамуында, сонымен қатар экспорттық-импорттық және транзиттік қатынастарда негізгі рөлді атқаратын темір жол және автокөлік түрлері болып табылатыны анық.

Көліктік саясат сұрақтары бойынша шешімдерді қабылдау үшін, ақпараттық-сараптамалық қамтамасыз ету, сүйемелдеу, сонымен қатар тәжірибелік кепілдемелерді жасау арқылы елдің көліктік-логистика әлеуетіне көмектесу.

Қазақстан Республикасының көліктік-логистика секторына инвесторлар мен транзиттік, ағымдарды тарту, көлік логистикасы саласында қазіргі заман механизмдерін еңгізу бойынша маркетингтік шараларды өткізу.

Сонымен қатар логистикалық орталықтарды құруда қазақстан бизнесінің лидерлерінің инвестициялық мүмкінділігі және бірлесіп жұмыс жасау ұсынымдары да қарастырылуда.

Тағы бір маңызды басқарушылық шешіміне 2013 жылы біздің еліміз «Қазақстан – жаңа Жібек жолы» деп аталатын өзіндік ұланғайыр мықты жобаны жүзеге асыруды айтуға болады. Бұл жоба Қазақстанның ежелден қалыптасқан тарихи рөлін қайта жаңғыртып, елімізді Орталық Азия аймағындағы транзиттік ең ірі хаб, яғни барлық жолдар тоғысқан іргелі орталыққа айналдыруды көздейді. Осынау стратегиялық негізгі мақсатқа қол жеткізуде «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының» маңызы өте зор. 2013 жылдың жаңа бизнес-үлгісін жүзеге асыру барысында компания құрылықтағы, әуедегі, теңіз айлағындағы және еркін экономикалық аймақтардағы көлік жүйелерін дамыту жобаларын қолға алған болатын. Бұл жобалар технологиялық тұрғыда барынша дамыған, клиенттерге бағытталған көлік-логистика желісінің жұмысын құрылық ішінде тиімді етіп қалыптастыруды қамтамасыз етуге негізделген. «ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамының халықаралық клиенттері үшін Қазақстан арқылы өтетін транзиттің геосаяси тиімділігі жаңа қырыннан көрініс берді. Біздің еліміз тек ел ішіндегі көлік-логистика инфрақұрылымын дамытуға ғана мүдделі емес. Біз халықаралық сауда үшін де мол мүмкіндіктер жасап отырмыз. Бұл тұрғыда транзит әлеуеті еліміздің «экономикалық өсуінің бастапқы межесі» және оның бәсекелестік қабілетін арттырушы негізгі қозғаушы күш ретінде де қарастырылуда. Компания үшін дәстүрлі болып саналатын – темір жол саласы да назардан тыс қалған жоқ. «ҚТЖ» ҰК» АҚ темір жол қызметін тиімді жолмен басқару функцияларын әрі қарай жалғастыра отырып, инновациялық индустриаландырудың нақты жобаларын жүзеге асыруда. Әлбетте, еліміздің ең ірі жұмыс берушісі әрі салық төлеушісі болып табылатын Компанияның әлеуметтік функциялары да ойдағыдай орындалып жатыр. Бұл тұрғыда, барлық сандар мен нақты дәйек-деректер ұсынылған, компанияның 2013 жылдың есебінде көрнекті етіп берілген екен [67]. «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының былтырғы жұмыс қорытындысы көрсетіп отырғандай, алдағы жылдардың еншісіне жоспарланған жаңа мақсаттар мен міндеттер ойдағыдай орындалып, жүзеге аса берсе елдің экономикасына оң әсер етіп, темір жол саласына жаңа серпін беріп, жүктерді тасымалдаудағы логистиканың маңызды деген сұрақтары шешімін табады.

ҚОРЫТЫНДЫ

Диссертациялық жұмыстың нәтижелерін қамти келе, келесідей тұжырымдар жасауға болады:

1. Темір жол жүк тасымалдарының логистикасының басқару механизмдерін және логистиканың әдістемелерін қолдану жолдарының теориялық - әдістемелік бағыттарын зерттей келе бұл ұғымының темір жол саласының қызметінің тиімділігін арттыруға үлес қосатындығы анықталды.

Жүк тасымалдарының логистикасының басқару механизмдерін жетілдіру - компанияның жүктерді тасымалдау мақсатына сәйкес заманауи техникалар мен басқарудың технологияларын енгізу және жоғары біліктілікті мамандарды жеткілікті дайындау, компания қызметін сыртқы орта талаптарына сәйкестендіру. Бұл тұжырым компанияның қызметіне, жүктердің уақытында жеткізілуі және сақталуына, елдің транзиттік әлеуетін тиімді пайдалануда әсерін тигізеді.

2. Зерттеу нәтижесінде әлемдік темір жол компанияларындағы жүк тасымалдарының басқару механизмдерін жетілдірудің, сонымен қатар жүк тасымалдарында логистиканың тиімді әдістерін қолданудың қажеттілігі дәлелденген болатын. Тасымалдардың ұйымдық және нормативті-құқықтық қамтамасыз етудің дұрыс ұйымдастырылуы, бәсекелестік нарықтың қалыптасуының мәселелерінің оңтайлы шешімдері, материалдық-техникалық базасының және инфрақұрылымының деңгейін жақсарту арқылы оң нәтижеге шығуға болады.

3. Зерттей келе біз республиканың көліктік-логистикалық жүйесі транзиттік әлеуетті жүзеге асырумен қатар, қазақстандық өндірістің келешектегі қажеттіліктеріне жауап беруінің маңыздылығы анықталды. Темір жол саласының кәсіпорындары және отандық тауар өндірушілер жылжымалы құрамдарға, вагондарға, таптама немесе табан тіреу жабдықтарына, техникалық құралдарға қажетті қосалқы бөлшектердің жетіспеушілігін байқадық. Осы тұрғыдан айтатын бір жәйт темір жол жүк тасымалдарын қиындыққа ұшыратып отырған бұл мәселелердің шешімінің ұсынысы жеке меншік вагондар және жүк жіберушілер операторларының арасында өзара байланыс жасайтын ақпараттық жүйені құру болып табылады.

4. Темір жол тасымалдарындағы бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің болмауы, Трансұлттық корпорациялардың стратегиялық логистикалық шешімдерін қамтамасыз ететін дамыған жаһандық инфрақұрылымы, техникалық жабдықтары және ақпараттық технологиялары бар халықаралық экспедиторлардың болмауы (логистикалық делдалдардың), тұтыну нарығының өсуі, толық бағалық логистикалық қызмет нарығының болмауы, клиенттердің тұтынушылық қажеттіліктерін қанағаттандыра алатын компаниялардың нарықта болмауы, инвентарлі парктің тозуы, жетімпеушілігі, қажетті деңгейдегі тасымалдарды

ұйымдастырудың деңгейінің төмен болуы саладағы өзекті мәселелердің бірі болып отыр.

Жүктерді тасымалдау логистикасының басқару механизмдеріне баға беретін болсақ өкінішке орай жағдай осылай болып тұр. Нарықтың замануи дамуы деңгейінің талаптарына толығымен жауап бере алмайды. Бұл шараларды түзеу үшін біздің беретін ұсынысымыз темір жол және автокөлік инфрақұрылымдарының құрылысы және жаңғыртуын қамтамасыз ету, қозғалмалы құрамның жетіспеушілігін төмендету мақсатында отандық көліктік машина жасауды дамытудың кешенді шараларын өндіру, аймақтық факторларды және әлемдік үрдістерді кешенді зерттеу негізінде жүк тасымалдарының логистикасының әдістемесін әзірлеу, сол арқылы елдің, темір жол көлігі саласындағы Ұлттық компанияның транзиттік мүмкіндігін арттыруға болады.

5. «ҚТЖ» ҰК» АҚ қызметінің жүктерді тасымалдау логистикасын жетілдіруге кедергі келтіруші факторлар:

- Республиканың аумақтық ерекшелігін есепке ала отырып құрылатын логистикалық қызмет көрсету орталықтарының болмауы.

- Көліктік логистикалық жүйелерді дамыту жұмыстарына және талдау жасауға, көлік логистикасы сферасындағы жетекші мамандармен жүйелі жұмыс жасау бағдарламасының болмауы. Осы жағдайлардың барлығы «ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының логистикасының басқару механизмдерін және қолдану жолдарын жетілдірудің қажеттілігін көрсетіп отыр. Осы мәселерді зерттеу нәтижесінде ұсынылған бағыттар «ҚТЖ» ҰК» АҚ көліктік-логистикалық қызметінің көздеген мақсаттарына жетуіне ықпал етеді. Сонымен қатар логистиканы игеру және оның кәсіпорындағы басқару жүйесімен бірігуі компанияның нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін жақсартуға оң әсер етеді.

6. «ҚТЖ» ҰК» АҚ көліктік-логистикалық қызметінің жетілдірудің бір бағыты бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеу үшін бірлікті ақпараттық жүйені құру болатын. Бұл өз кезегінде көліктің барлық түрлерін олардың жұмыстары келісімді болуы үшін реттеуді, аралас (темір жолы, өзен, теңіз, автокөлік және әуе көлігі) тасымалдарды ұйымдастыруды, жүк тасымалы процессінің барлық бөлігінің жұмыс жасау технологиясын және техникалық құралдарды үнемі жетілдіріп отыруды көздейді. Нәтижесінде логистикалық әдістерді қолдана отырып келесі артықшылықтарға жетуге болады: сұранысты болжамдау және соның негізінде қорларды жоспарлау, өндірістің қуаттылығы мен көліктің қажетті санын анықтау, өндіріс пунктінде және тұтынушылардағы тиеу үрдістерін, тасымалдау-қоймалау операцияларын басқаруды, дайын өнімдерді бірлесіп жоспарлаудың, жабдықтаудың, өндірістің, қоймалаудың, өткізудің және тасымалдаудың бірқатар мәселелерін шешуге оң ықпал етеді. Жүктерді тасымалдаудың логистикасының басқару механизмдерінің жүйелі түрде қызмет жасау тетігі іске асады.

7. Келешекте «ҚТЖ» ҰК» АҚ көліктік-логистикалық қызметінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін, стратегиялық логистикалық шешімдерді қамтитын дамыған көліктік-логистикалық инфрақұрылымды қалыптастыру қажет.

Темір жол саласындағы жүргізіліп жатқан реформалардың, қабылданған бағдарламалардың нәтижелері еліміздің экономикасын қарқынды дамытуға, әлеуметтік жағдайын жақсартуға, көліктік-логистикалық жүйесін қалыптастыру арқылы транзиттік әлеуетін көтеруге, жалпы, бәсекеге қабілетті мемлекет құруға қосар үлесі көп.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Утепбергенов Н.М. Қазақстанның көліктік – логистикалық кешенін мемлекеттік реттеу тетіктері. G-Global ақпараттық-коммуникативтік интернет алаңы. Сессия: Қазақстан Республикасының тұрақты дамуы және «жасыл экономика»: қазіргі жағдайы және перспективалары //http://group-global.org/kk/publication/10258. -2014.
- 2 «2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасы». Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы.- 2001.
- 3 Қазақстан Республикасы Президенті Н. Назарбаевтың «Қазақстан халқының әл-ауқатын арттыру-мемлекеттік саясаттың басты мақсаты» атты халыққа жолдауы.- Астана, 2008, ақпан 6.
- 4 Ковалев В. И. Оптимальное планирование грузовых перевозок с учетом возврата порожних вагонов //Вестник ВНИИЖТ.- 2002. № 6. //http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2002-6/v6-2_1.htm
- 5 Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта. //Экономика железных дорог. - 2004.- №1.– С. 25-31.
- 6 Аникин Б.А. Логистика. – М.: ИНФРА-М, 1999. -327с.
- 7 Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: справочное пособие. – М.: Дело и Сервис, 2003. – 528с.
- 8 Джеймс С. Сток. Стратегическое управление логистикой.- Москва: Инфра-М., 2005. - 354 стр.
- 9 Миротин Л. Б. , Сергеев В. И. Основы логистики. – М.: ИНФРА-М, 1999.
- 10 Кристофер М. Логистики и управление цепочками поставок. – М.: Питер, 2004.
- 11 Деймон Шехтер и Гордон Сандер. Искусство управления цепочками поставок.- М.: Изд-во Претекст, 2011.
- 12 Семенов В.М. и коллектив авторов. Коммерческая и грузовая работа на железнодорожном транспорте: учебник. - Санкт-Петербург, 2005.-467с.
- 13 Кириченко А.В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. - Изд. 2-е, – СПб.: Питер, 2004. – 506с.
- 14 Холопова К.В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок. - Москва: Юристъ, 2000. – 684с.
- 15 Эрлих М.Д., Андреев Д.Т. Казахстанский план совершенствования железнодорожного транспортного коридора из Европы в Азию: справочник Контейнерные перевозки.- М.: 2000.
- 16 Андерсон Д. Роль перевозок на большие расстояния в каналах материально-технического снабжения строго по графику. – М.: Изд-во Экономика, 1989. - 36 с.
- 17 Дмитриева В.А. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для ВУЗ-ов железнодорожного транспорта. – М.: Изд-во Транспорт, 1996 .
- 18 Котлер Ф. Основы маркетинга.- М.: Изд-во Прогресс, 1993. – 736 с.

- 19 Райымбеков Ж.С. и коллектив авторов. Логистика региональной системы товародвижения. - Туркестан: Туран, 2010.- 256с.
- 20 Сатова Р.К. Актуальные проблемы и перспективы развития железнодорожной отрасли Республики Казахстан //Вестн. ПГУ Сер. экономическая.- 2008. - № 4. - С. 175-190.
- 21 Кобдииков М.А. Тасымалдауды ұйымдастыру мен қозғалысты басқару. - Алматы: Эверо баспасы, 2011. - 450 б.
- 22 Оразалы С. Экономика. Избранные труды. Логистика. Экономика и управление. -2010.-Т.7.
- 23 Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана: Обеспечивающая деятельность /под общ. ред. Б.К. Алиярова.- Алматы: МТИА, 2004.-Т.3.
- 24 Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития.- Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011.
- 25 Куанышев Б.М., Таласпеков К.С., Жардемов Б.Б. Расчет оптимального плана организации перспективных грузовых вагонопотоков на сети. //Вестник ВКТУ им. Д.Серикбаева. -2007. - №2. – С. 89-91.
- 26 Тогисбаева А.Б. Управление товародвижением: логистический аспект (на материалах предприятий продовольственного комплекса Республики Казахстан). автореф. ...кан. эконо. наук: 08.00.05.- 2003. - 34 стр.
- 27 Бекжанова С.Е., Камзина А.Д. Организация поставок в логистических системах, основанных на дистрибуционных центрах. // Материалы Республ. научн.-техн. конф. Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте. – Ташкент: ТашИИТ, 2005. – Т. 1. – С. 83-87.
- 28 Сарбаев С.Ш. Соотношение спроса и предложения на грузовые перевозки и особенности их планирования по видам транспорта в условиях рыночной экономики. // Материалы IV Межд. Научно-практической конференции Транспорт Евразии XXI века. - Алматы, 2006.- Т.1. – С. 181 – 182.
- 29 Толысбаев Б.С., және авторлар тобы. Вагон шаруашылығындағы жөндеу жұмыстарын басқару жүйесін жетілдіру.-Алматы: Инжу-Маржан, 2009.
- 30 Тулембаева А.Н. Логистика: учебное пособие.- Алматы: ИздатМаркет, 2004.-312 с.
- 31 Логистика: учебник / под ред. Б. А. Аникина. - Изд-2-е., перер. и доп. - М.: Инфра -М, 2000.
- 32 Сатубалдина Ж.С. Национальная компания "Казақстан темір жолы" как модель экономического механизма взаимодействия субъектов в интегрированной системе // ҚазЭУ хабаршысы.- 2005. - № 5.- С.22-25
- 33 Атамкулов Е. Д. Железнодорожный транспорт Казахстана: реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику / под общ. ред. Р. К. Сатовой. - Алматы: Экономика, 2003- 741 с.

34 Бекжанова С.Е. Организация поставок в логистических системах, основанных на дистрибуционных центрах. //Республ. научн.-техн. конф. Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте. Материалы. – Ташкент: ТашИИТ, 2005. – Т. 1. – С. 83-87.

35 Брагин С., Гончаров В. Совершенствование условий перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом: учебное пособие; Перевозка опасных грузов в крытых вагонах и контейнерах, 3 части.- Алматы, 2003.

36 Таласпеков К.С. Оптимизация развития железнодорожных транспортных комплексов. //Вестник ВКТУ им. Д. Серикбаева. -2007. №2. – С. 78-88.

37 Сабетов А.С Экспедирование, экономика, транспорт. - Алматы, 2002.

38 Дональд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Классическая логистика. М: ЗАО Олимп-Бизнес, 2007. - 62 с.

39 Смехов А.А. Введение в логистику. - М.: Транспорт,1993.

40 Голиков Е. А. Маркетинг и логистика. - М.: Изд-во "Дашков и Ко", 1999.

41 Неруш Ю. М. Логистика: учебник для вузов. Изд 2-е., перер. и доп.- М.: ЮНИТИ: Дана, 1998.

42 Дүниежүзілік банктің сайты // <http://siteresources.worldbank.org/extpremnet/Resources/LPI2010.pdf>

43 «ҚТЖ» ҰК» АҚ ресми сайты // www.railways.kz

44 «Кедентранссервис» АҚ ресми сайты.//<http://kdts.kz/>

45 Экономиканың басым секторларында пилоттық кластерлерді жасау мен дамыту жөніндегі жоспарларды бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 25 маусымдағы № 633 Қаулысы

46 Уажанов М.У. Жүк тасымалының логистикасының міндеттері, даму тенденциялары. // Заманауи әлемдегі ғылым мен білім атты Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдарының жинағы. –Қарағанды: «Болашақ» Университеті, 2013. - 323-326 б.

47 Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан.//программа. -Астана, 2012.-19 с.

48 Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы. Күшін жойған Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 Қаулысы.

49 «ҚТЖ» ҰК» АҚ стратегиялық дамытудың 2020 жылдарға дейінгі жоспары.- Астана, 2010. мамырдың 7-сі «ҚТЖ» ҰК» АҚ Директорлар Кеңесінің шешімімен (№3 хаттама).

50 ҚР ҰЭМ Статистика комитетінің ресми сайты. //<http://www.stat.gov.kz>

51 Уажанов М.У. // «Динамика научных исследований-2013» - атты VIII халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция жинағы.- Przemysl, Польша: Nauka I studia, 2013. - 42-45 б.

52 Официальный сайт Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» (Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций). // <http://www.kazlogistics.kz>

53 Костоглодов Д.Д., Саввиди И.И., Стаханов В.Н. Маркетинг и логистика фирмы. - М.: ПРИОР, 2000.

54 ҚР Президенті Нұрсұлтан Назарбаевтың «Қазақстан – 2050» Стратегиясы – қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты халыққа Жолдауы. -2012,14 желтоқсан.

55 Уажанов М.У. Жүк тасымалын логистикалық тұрғыдан басқару ерекшеліктері. //Қазақстанның ұлттық валютасының 20-жылдығына орай «Қаржы нарығының ЕурАзЭҚ бірыңғай экономикалық кеңістігіне ықпалдасуы: алғышарттары, жағдайы және даму жолдары» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының мақалаларының жинағы. Астана: Л.Н. Гумилев ат. ЕҰУ., 2013. Т -1.- 365-369 б.

56 Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2014 год. утв. приказом акционерного общества «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына» от «28» июля 2015 года №78.

57 Қазақстан Республикасының Президенті Н.Назарбаев «Әлеуметтік-экономикалық жаңғырту – Қазақстан дамуының басты бағыты» атты халыққа Жолдауы. – Астана, 2012, 27 қаңтар.

58 Камзина А.Д. Рынок транспортно-экспедиторских услуг в Республике Казахстан. //Материалы Междун. научн.-практ. конф. «Наука и образование в XXI веке: динамика развития в евразийском пространстве». – Павлодар: ПАУ, 2006. – Т. 3. – С. 225-228.

59 Қазақстан-2030 Стратегиясы – ел дамуының 2030 жылға дейінгі кезеңге арналған стратегиялық бағдарламасы.- Астана, 1997, қазан айы.

60 2003-2015 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының индустриальды-инновациялық даму стратегиясы.

61 «Қазтеміртранс» АҚ-ресми сайты // www.kazcargo.kz

62 Уажанов М.У. Қазақстан Республикасындағы көліктік логистиканы дамытудың қазіргі жағдайы және негізгі бағыттары.// ҚР Статистика жөніндегі Агенттігінің «Экономика және статистика» ғылыми-ақпараттық журналы.- Астана, 2014. - №1.

63 Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі № 86 Жарлығы.

64 Уажанов М.У. Логистикалық кешендер мен жүйелердің жүк тасымалдауды басқарудағы тиімділігі.//«Тұран Университетінің хабаршысы». – Алматы, 2014. - №2.

65 Котлер Ф. Основы маркетинга. - М.: Изд-во Прогресс, 1993. - 736 с.

66 Уажанов М.У. Эффективные меры по улучшению и развитию логистической системы Республики Казахстан. //«Фундаментальная и прикладная наука - 2014» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының мақалаларының жинағы.- Шеффилд, Publishing House “Education and Science” s.r.o Великобритания, 2015.Ресей темір жолдары компаниясының ресми сайты // www.rzd.ru

67 Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан

темір жолы» за 2013 год. утв. приказом акционерного общества «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына» от «28» июля 2013 г.

68 Развитие инженерного дела в Казахстане: энциклопедический сборник. - Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 2001.

69 Панорама газеті- №30.- 4.08.2006 .

70 Интерфакс Казахстан.- Электронды әдебиет көзі. -18.02.2005 .

71 «Теміржол көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы. – 2001, 8 желтоқсан.

72 Бердалиев К. Менеджмент: лекциялар курсы.- Алматы: Экономика, 2005.

73 Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта / Экономика железных дорог. – 2004. - №1 – с. 25-31.

74 Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Изд 2-е., перер и доп. / под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 506с.

75 «ҚТЖ» газетінің интернет ресурсы. // [http:// www. Ktzh gazeta.kz /interviews/ view/38760](http://www.Ktzhgazeta.kz/interviews/view/38760)

76 Семенов В.М. Кустов В.Н. Тертеров М.Н. Романова И.И. Коммерческая и грузовая работа на железнодорожном транспорте: учебник. – СПб: 2005.

77 Ковалев В. И. Оптимальное планирование грузовых перевозок с учетом возврата порожних вагонов //Вестник ВНИИЖТ. – 2002.- № 6 //http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2002-6/v6-2_1.htm

78 ҚР Көлік және коммуникациялар министрлігінің ресми сайты //http://www.mtk.gov.kz

79 Қазақстан Республикасының көлігі: статистикалық жинақ, 2000-2003 жылдарға арналған.- Алматы, 2004.

80 Қазақстан Республикасында көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 - 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы. Күшін жойған Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі № 1006 Қаулысы.

81 Уажанов М.У. Республиканың транзиттік потенциалын жақсарту бағыттары.// ҚР Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің «Экономика және статистика» ғылыми- ақпараттық журналы.- Астана, 2015.- №1.

82 Андреев Д.Т., Эрлих М.Д. Казахстанский план совершенствования железнодорожного транспортного коридора из Европы в Азию: справочник «Контейнерные перевозки». - Москва, 2000.

83 Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: справочное пособие. – М.: Изд-тво «Дело и Сервис», 2003. – 528с.

84 Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Об утверждении Правил перевозок грузов. утв. 23 ноября 2004 года № 429 - I

85 Уажанов М.У. Основные направления развития транспортно

логистической инфраструктуры Республики Казахстан. // «Актуальные проблемы экономики».- Киев, SciVerse Scopus (Нидерланды, Амстердам қаласында тіркелген. www.scopus.com), 2015. - №5.

86 Постановление Правительства РК. "Об утверждении Программы развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы. утв.30 декабря 2003 г. N 1351 // Правовой справочник «Законодательство». - Алматы: Юрист, 2004.

87 Таласпеков К.С., Куанышев Б.М., Жардемов Б.Б. Расчет оптимального плана организации перспективных грузовых вагонопотоков на сети. //Вестник ВКТУ им. Д.Серикбаева. -2007. - №2. - С. 89-91.

88 Абзалиева Т., Брагин С., Гончаров В., Кобдилов М. Совершенствование условий перевозки наливных грузов в железнодорожных цистернах.- Алматы, 2003.

89 «Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики»; Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ.- 2001.

90 Брагин С.В., Сабетов А.С. Экспедирование, экономика, транспорт.- Алматы, 2002.

91 «Международный грузовой экспедитор»: материалы курса, Изд. 2-е перер. и доп. (6 частей).- Алматы, 2004 г.

92 Белинская Л.И., Сенько Г.А. Грузоведение и складское дело на транспорте.- М.: Транспорт, 1990.-383с.

93 Горелов П.П. Транспортные свойства и характеристики грузов: справочник – С.-П.: ЗАО «ЦНИИМФ», 1999.

94 Интернет ресурсы // www.railinfo.ru

95 Некрашевич В. И., Моргунов А. И. Технология комплексного оперативного планирования работы локомотивов грузового движения в условиях автоматизации // Вестник ВНИИЖТ.-2005.- № 3 // http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2005-3/v3-10_1.htm

96 Теплинская Н. Железнодорожные перевозки грузов по России. //Логистик&Система. - 2005.- №5 // <http://www.logistpro.ru/66>.

97 Интернет ресурсы // www.gruzoperevozki.ru

98 Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник/ под ред. проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684с.

99 Экономика железнодорожного транспорта: учебник для ВУЗов железнодорожного транспорта/ под ред. В.А. Дмитриева.– М.: Транспорт,1996.

100 Интернет ресурсы // www.perevozki.ru

101 Ашимбаев Т.А. Экономика Казахстана на пути к рынку: тенденции и размышления.- Алматы: Наука, 1994. – 240 с.

102 Бовыкин В.И. Новый менеджмент: (управление предприятиями на уровне высших стандартов: теория и практика эффективного управления). – М.: Экономика, 1997. – 368 с.

103 Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарий. – М.: Фонд

"Правовая культура", 1997.

104 Дрю. Дональд Р. Теория транспортных потоков и управление ими. – М.: Транспорт, 1972. - 424 с.

105 Каверин В.А. Оптимизация систем транспортирования и первичной переработки плодов и овощей: автореф. ...докт.дисс. – М., 1985. – 34 с.

106 Калашников А.В. Новое в перевозке грузов. - Алматы: Кайнар, 1988. – 72 с.

107 Калимуллин И.М. Иновационное развитие Республики Казахстан на современном этапе / И.М.Калимуллин, А.Ж.Койшибаева //АльПари. – 2004. - № 1. – С. 68-72.

108 Крампе Х. Логистика как фактор развития производства в условиях рыночной экономики // Подъемно-транспортная техника, склады. - 1991. – №6. - С.43-45.

109 Лапшина Л.А., Кравченко А.В. Формирование оптимального плана отгрузки продукции. В кн. Актуальные проблемы электронного приборостроения– Новосибирск, 2004. - Т.7. – С.103-107.

110 Қазақстан Республикасы Президенті Н. Назарбаевтың «Қазақстан халқының әл-ауқатын арттыру-мемлекеттік саясаттың басты мақсаты» атты 2008 жылғы халыққа жолдауы. - Астана, 2008, 6 ақпан.

111 «Теміржол көлігі туралы» Қазақстан Республикасы Заңы.- 2001 жылдың 8 желтоқсаны.

112 Мачерет Д.А. «Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта»/ Экономика железных дорог -2004 г - №1 - с . 25-31.

113 Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. И перераб. / Под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 506с.

114 Коммерческая и грузовая работа на железнодорожном транспорте: Учебник В.М. Семенов, В.Н. Кустов, М.н, Тертеров, И.И. Романова. – СПб 2005.

115 Ковалев В. И. Оптимальное планирование грузовых перевозок с учетом возврата порожних вагонов /Вестник ВНИИЖТ, 2002, № 6 http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniiizht/v2002-6/v6-2_1.htm

116 2000-2003 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының көлігі статистикалық жинағы.- Алматы, 2004.

117 Андреев Д.Т. Эрлих. М.Д. Казахстанский план совершенствования железнодорожного транспортного коридора из Европы в Азию: справочник «Контейнерные перевозки». - Москва, 2000.

118 Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: справочное пособие. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2003. – 528с.

119 Камзина А.Д. Рынок транспортно-экспедиторских услуг в Республике Казахстан. //Материалы Междун. научн.-практ. конф. «Наука и образование в XXI веке: динамика развития в евразийском пространстве». – Павлодар: ПАУ, 2006. – Т. 3. – С. 225-228.

120 Таласпеков К.С. Оптимизация развития железнодорожных транспортных комплексов. //Вестник ВКТУ им. Д.Серикбаева. - 2007. - №2. –С. 78-88.

121 Бекжанова С.Е., Камзина А.Д. Организация поставок в логистических системах, основанных на дистрибуционных центрах. //Республ. научн.-техн. конф. «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте». Материалы. – Ташкент: ТашиИТ, 2005. – Т. 1. – С. 83-87.

122 Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Об утверждении Правил перевозок грузов. утв. 1 ноября 2004 года № 429 - I

123 Постановление Правительства РК. "Об утверждении Программы развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы. утв. 30 декабря 2003 г. N 1351 // Правовой справочник «Законодательство». - Алматы: Юрист, 2004.

124 Таласпеков К.С., Куанышев Б.М., Жардемов Б.Б. Расчет оптимального плана организации перспективных грузовых вагонопотоков на сети. //Вестник ВКТУ им. Д.Серикбаева. -2007. - №2. – С. 89-91.

125 Абзалиева Т., Брагин С., Гончаров В., Кобдилов М. Совершенствование условий перевозки наливных грузов в железнодорожных цистернах.- Алматы, 2003.

126 Брагин С., Гончаров В. Совершенствование условий перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом: учебное пособие. «Перевозка опасных грузов в крытых вагонах и контейнерах», 3 части.- Алматы, 2003.

127 «Международный грузовой экспедитор»: матер. курса, Изд. 2-е перер. и доп. (6 частей). - Алматы, 2004 .

128 Белинская Л.И., Сенько Г.А. Грузоведение и складское дело на транспорте. -М.: Транспорт, 1990.-383с.

129 Горелов П.П. Транспортные свойства и характеристики грузов: справочник – Срб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 1999.

130 Некрашевич В. И., Моргунов А. И. Технология комплексного оперативного планирования работы локомотивов грузового движения в условиях автоматизации //Вестник ВНИИЖТ. – 2005. - № 3 //http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniiizht/v2005-3/v3-10_1.htm

131 Теплинская Н. Железнодорожные перевозки грузов по России. – М.: Логистик&Система, 2005.- №5 //http://www.logistpro.ru/66/

132 Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник/ под ред. проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684с.

133 Экономика железнодорожного транспорта: учебник для ВУЗов железнодорожного транспорта/ под ред. В.А. Дмитриева – М.:Транспорт, 1996.

134 Бовыкин В.И. Новый менеджмент: (управление предприятиями на уровне высших стандартов: теория и практика эффективного управления). – М.: Экономика. – 1997. – 368 с.

135 Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. – М.: Фонд "Правовая культура", 1997.- 416с.

ҚОСЫМША А

Логистиканың тиімділігінің индексі (LPI)

Қазақстанның жалпы LPI рейтингі	Инфрақұрылымның сапасы (порттар, т/ж және автожолдары)	Кеденнің тиімділігі (жылдамдығы, ыңғайлығы, болжамды болуы)	Халықаралық тасымалдарды ұйымдастыруы	Жүктерді қадағалау мүмкіндігі	Жүктерді жеткізу мерзімдерінің сақталуы	Логистикалық құзырлығы
1 Сингапур 4 Германия 26 Китай 66 Украина 86 КАЗАХСТАН 95 Россия 116 Азербайджан 117 Узбекистан	1 Германия 2 Сингапур 26 Китай 70 Украина 79 КАЗАХСТАН 97 Россия 101 Азербайджан 120 Узбекистан	1 Сингапур 6 Германия 30 Китай 73 КАЗАХСТАН 88 Украина 118 Узбекистан 138 Россия 147 Азербайджан	1 Гонконг 2 Сингапур 23 Китай 83 Украина 92 КАЗАХСТАН 106 Россия 120 Азербайджан 127 Узбекистан	1 Финляндия 6 Сингапур 7 Германия 31 Китай 50 Украина 70 КАЗАХСТАН 79 Россия 80 Азербайджан 105 Узбекистан	1 Сингапур 2 Германия 30 Китай 68 Украина 74 Азербайджан 94 Россия 101 Узбекистан 132 КАЗАХСТАН	1 Финляндия 2 Германия 6 Сингапур 28 Китай 61 Украина 74 КАЗАХСТАН 92 Россия 117 Узбекистан 143 Азербайджан

Ескерту-[47] әдебиеті мәліметтері негізінде автормен жасалды

ҚОСЫМША Б

ЖТ қағидасын және қорлардың дәстүрлі менеджментін салыстыру

Факторлар	ЖТ әдісі	Дәстүрлі әдіс
Қорлар	Пассивтер. Барлық күштер оны жоюға бағытталуы тиіс. Сақтандыру қорлары жоқ.	Активтер. Өндірісті Болжамдау қателіктерінен және жабдықтаушылардың Сенімсіздігінен қорғайды. Қорлардың көбісі “сақтандырушы”.
Қор мөлшері, материалды, ресурстарды сатып алу саны	Мөлшер тек ағымды қажеттілікті көрсетеді. Материалды ресурстардың минималды саны әзірлеушіге де, жабдықтаушыға да қолданылады.	Қор саны үнемді мөлшермен анықталады. Қор өзгерісі өткізудегі шығындар өзгергенде, дайын өнімдердің немесе материалды ресурстардың аз санына өткенде ескерілмейді.
Өткізу	Жоғары артықшылық. Құралды тез қайта құру арқылы сұраныс өзгерісін бақылау. Дайын өнімнің көп емес партияларын әзірлеуге ұмтылу.	Төменгі приоритет. Әдетті мақсат — дайын өнім көлемін максимизациялау.
Жартылай фабрикаттар қорлары	Жартылай фабрикаттар қорын жою. Егер өндірістік бөлімшелер арасында қорлар болса, онда оларды белгілеп, тезірек жою қажет.	Қажетті элемент. Жартылай фабрикаттар өндірістік технологиялық циклдардың негізі бола отырып, құрылымдық бөлімшелер арасында шоғырланады.
Жабдықтаушылар	Өндіріс бойынша әріптестер ретінде қарастырылады. Тек сенімді жабдықтаушылармен қатынас жасау. Жабдықтаушылар саны көп емес.	Жабдықтаушылармен ұзақ кәсіби қарым-қатынас орнайды. Жабдықтаушылар саны көп, олардың арасында жасанды бәсекелестік орнайды.
Сапа	Мақсат – ақау болдырмау. Егер сапа 100% болмаса, онда өндіріс пен бөлу жеткілікті тиімді емес.	Аз ақау жіберіледі. Дайын өнімнің сапасын тексеру ерікті
Персонал	Жұмысшылардың, сондай-ақ басқарушы персонал әрекеттерінің үйлесімділігін талап етеді. Келісімділік болмай тұрып өзгерістер еңгізуге болмайды.	Басқаруды жалпы менеджмент жүргізеді. Өзгерістер төменгі деңгейлі персоналға байланысты емес.
Ескерту- [30]әдебиті мәліметтері негізінде автормен әзірленді.		

ҚОСЫМША В

MRP II/ ERP мен дәстүрлі АБЖ-нің өндірістік жоспарлаудағы міндеттердің иерархиясы

Өндірісті жоспарлаудың негізгі мақсаттары	Негізгі мақсаттар сипаттамасы	Жоспарлардың бөлшектеу деңгейі мен жоспарлау шегі	Жоспарларды және өндіріс қуаттылығын теңестіретін қосалқы мақсаттар	Дәстүрлі АБЖ-дағы сәйкес жоспарлау мақсаттары
Production Plan (өндіріс бойынша жоспар)	Табиғи, ақшалай немесе норма-сағат түрінде тауар топтарының жоспары. Ол кәсіпорын басшылығында өткізу жоспары негізінде жасалады. Жоспар кәсіпорынның стратегиялық мақсаттарын, сұранысты, өндірістік қуаттылықты байланыстыру үшін қолданылады.	Жоспар кәсіпорынды түгелімен қамтиды. Ол кварталдарға, айларға бөлініп, бір-екі жылға жасалады.	Resource Plan- әзірлеу жоспары бойынша негізгі ресурстарға қажеттілікті қамтитын шығындар сметасы (материалды және жұмыс ресурстар, ресурстар мен өндірістік қуаттылықты қоса).	Өндірістік бағдарлама-өнімді өндірі және өткізу жоспары (тапсырыс портфелі мен өндіріс қуаттылығын қарастыру).
Master Production Schedule – MPS (өндірістің кешенді жоспары)	Тапсырыс портфелі мен өнім топтарының шығару жобалар негізінде MRP үшін ақпарат дайындалады. Жоспар тапсырысты орындау уақыты, өндірістегі тасырысты бақылау, сақтау деңгейін қадағалау үшін қолданылады.	Жоспар кәсіпорынды түгелімен алады. Ол кварталдарға, айларға, апталарға бөлініп, бір немесе жарты жылға (бірақ өндірістік циклдық мерзімінен аз емес) жасалады.	Rough-cut Capacity Planning- өндірістік қуаттылықты алдын ала жоспарлау(технологиялық құрал-жабдықтың ресурстар мен топтар бойынша жоспардың балансталғаны тексеру,грузка норма-сағатта ескеріледі).	Өндірістік бағдарламаны алынған тапсырыс негізінде нақтылау, оны уақыт ооры бойынша тарату. Өндірістің кешенді жоспары тапсырыстары туралы ақпаратты қамтиды. Оны нақтылау деңгейі бойынша өндірістік бағдарламаға жатқызуға болады

Material Requirements Planning – MRP (материалды ресурстарға қажеттілікті жоспарлау)	Өндіріске тапсырысты қосуды автоматтандыру. Тапсырыты орындау кезінде басты мақсаттарды динамикалық түрде жүргізу.	Әркүндегі (аптадағы) нақтылаумен. Кәсіпорынның қызмет бөлімдері мен бөлімшелер үшін жоспарлар. Уақыт интервалын бір айға (бір жылға дейін-сирек) дейін.	Capacity Requirements Planning - өндірістік қуаттылықты нақтылы жоспарлау.	Өндірістік бағдарламаны өндіріс бөлімшелері арасында тарату, бөлімшелерді қамтамасыз ететіндермен жоспарды қарастыру. Жылдам және бөлшекті жоспарлау.
Өндірісті жоспарлаудың негізгі мақсаттары	Негізгі мақсаттар сипаттамасы	Жоспарлардың бөлшектеу деңгейі мен жоспарлау шегі	Жоспарларды және өндіріс қуаттылығын теңестіретін қосалқы мақсаттар	Дәстүрлі АБЖ-дағы сәйкес жоспарлау мақсаттары бойынша жоспарды нақтылау, өндірісті іске қосып, өнімді шығару жоспарларды құрастыру)
Shop Floor Control, Data collection, Dispatching (өндірісті жоспарлау және бөлшекті жоспарлау, өндіріс үрдісін есепте, диспетерл.	Күн сайынғы жоспарды жүзеге асыру үшін, құрал-жабдықты теңдей толтыру үшін бөлшек-операцияларды технологиялық құрал-жабдық топтары арқылы орын-орынмен орналыстыру. Өндіріс үрдісін бақылау.	жұмыс тәртібін сағат немесе минут нақтылаумен жоспарлар күн сайын дайындалады (кейбір кездерде жұмыс кезінде бірнеше рет).	Capacity control- өндірістік қуаттылық пен жұмысшы уақыт қорының толтырылуын қадағалау, жіңішке орындардың пайда болуына талдау жасау.	Жылдам жоспарлау және диспетчирлеу, өндіріс үрдісін қадағалау. Құрал-жабдықтың, смена-тәуліктік тапсырыстың толтырылуын қадағалау.
Ескерту- [30]әдебиті мәліметтері негізінде автормен әзірленді.				

ҚОСЫМША Г

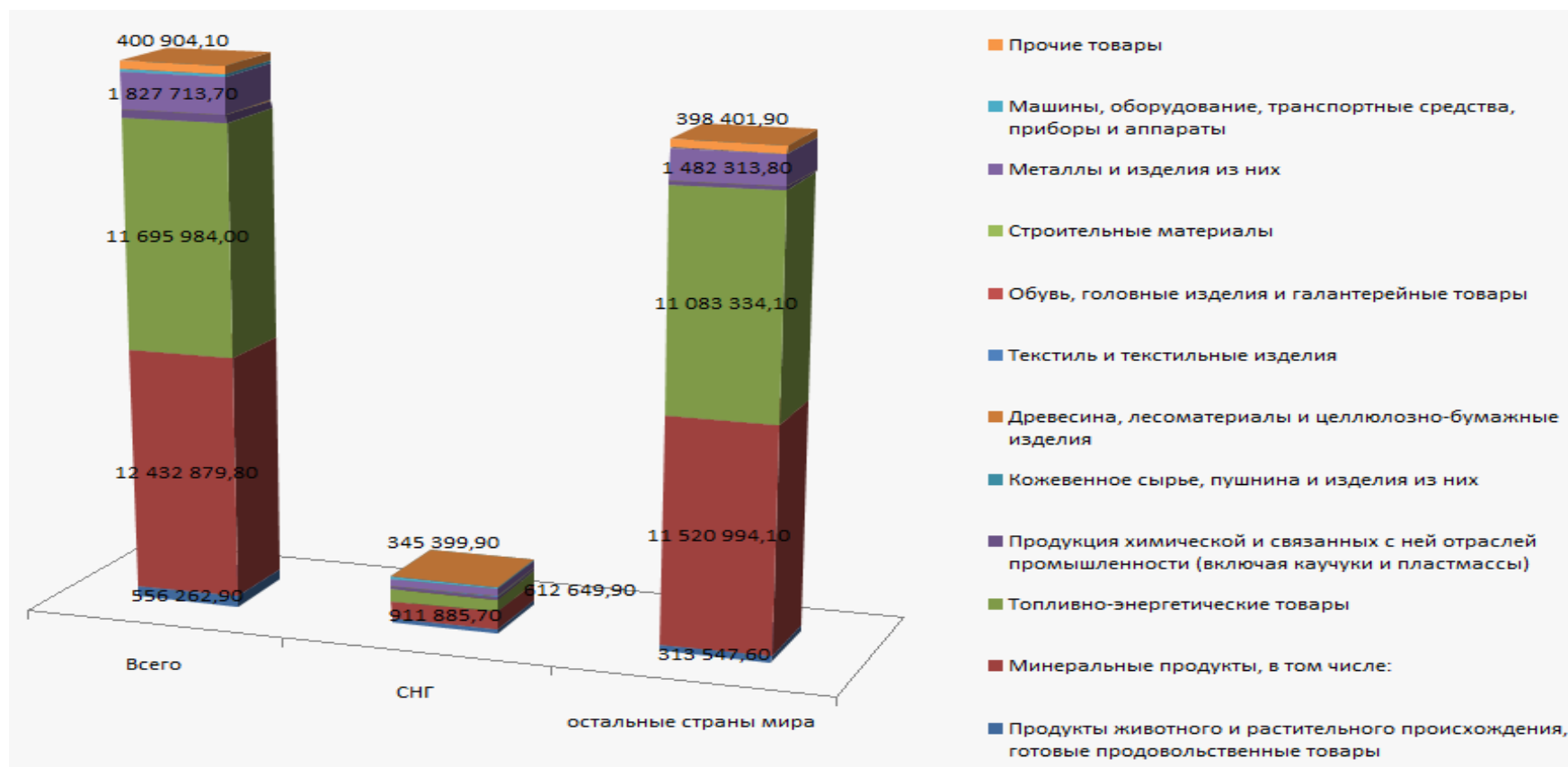
«ҚТЖ» ҰК» АҚ жүк тасымалдарының логистикасының мәселелері және олардың шешімдерінің ұсыныстары»

Көліктік логистика мәселелері	Мәселенің пайда болуына ықпал етуші факторлар	Ұсынылып отырған шешу жолдары	Атқарушылар
Бірлікті технологиялық процесс негізінде жүк жіберушінің қызметін, оның көлік жүйелерінің магистральді темір жол станцияларымен жұмысын реттеудің болмауы	Магистральді темір жол станцияларымен қызметтерін реттеумен жүйелі жұмыс жасайтын бірлікті жүйе бұрын қалыптаспаған	Бірлікті ақпараттық жүйені құру	«ҚТЖ» ҰК» АҚ
Логистикалық қызмет көрсету орталықтарының болмауы	Логистикалық қызметтерді сату желілерінің болмауы	"Трансконтейнер" АҚ ұқсайтын орталықтарды құру	Kazlogistics» «Қазақстанның көлік Одағы
Трансұлттық корпорациялардың стратегиялық логистикалық шешімдерін қамтамасыз ететін дамыған жаһандық инфрақұрылымы, техникалық жабдықтары және ақпараттық технологиялары бар халықаралық экспедиторлардың болмауы (логистикалық делдалдардың).	Халықаралық экспедиторлардың (логистикалық делдалдардың) қызметін талдап біздің көліктік-логистикалық жүйеге икемдейтін бір орталықтың қалыптаспауы.	Көліктік логистикалық жүйелерді дамыту жұмыстарына және талдау жасауға, көлік логистикасы сферасындағы жетекші кеңесшілерді шақыру	Kazlogistics» «Қазақстанның көлік Одағы
Инвентарлі парктің және вагондардың жетіспеушілігі	Жеке меншік вагондар және жүк жіберушілер операторларының арасында өзара байланыс жасайтын ақпараттық жүйенің болмауы	«ҚТЖ» ҰК» АҚ вагондарының инвентарлі паркін қосымша толтыру Компанияның электронды ресурсында (сайтында) вагон операторлары нарығының ақпараттық аланың жасау.	«ҚТЖ» ҰК» АҚ

«ҚТЖ» ҰК» басқа тасымалдаушылармен қамтылған (авто, авиа және т.б.) нарықты қамту компетенциясының болмауы	Басқа көлік түрлерінің базасы: құны, тасымалдау логистикасы, негізгі жүк жіберушілер туралы	Мәліметтер базасын жасау. Семинарлар жүргізу	ҚР көлік және Kazlogistics» «Қазақстанның көлік Одағы. Көлік және коммуникация комитетін тарту
Ескерту- [53] әдебиті мәліметтері негізінде автормен әзірленді.			

ҚОСЫМША Д

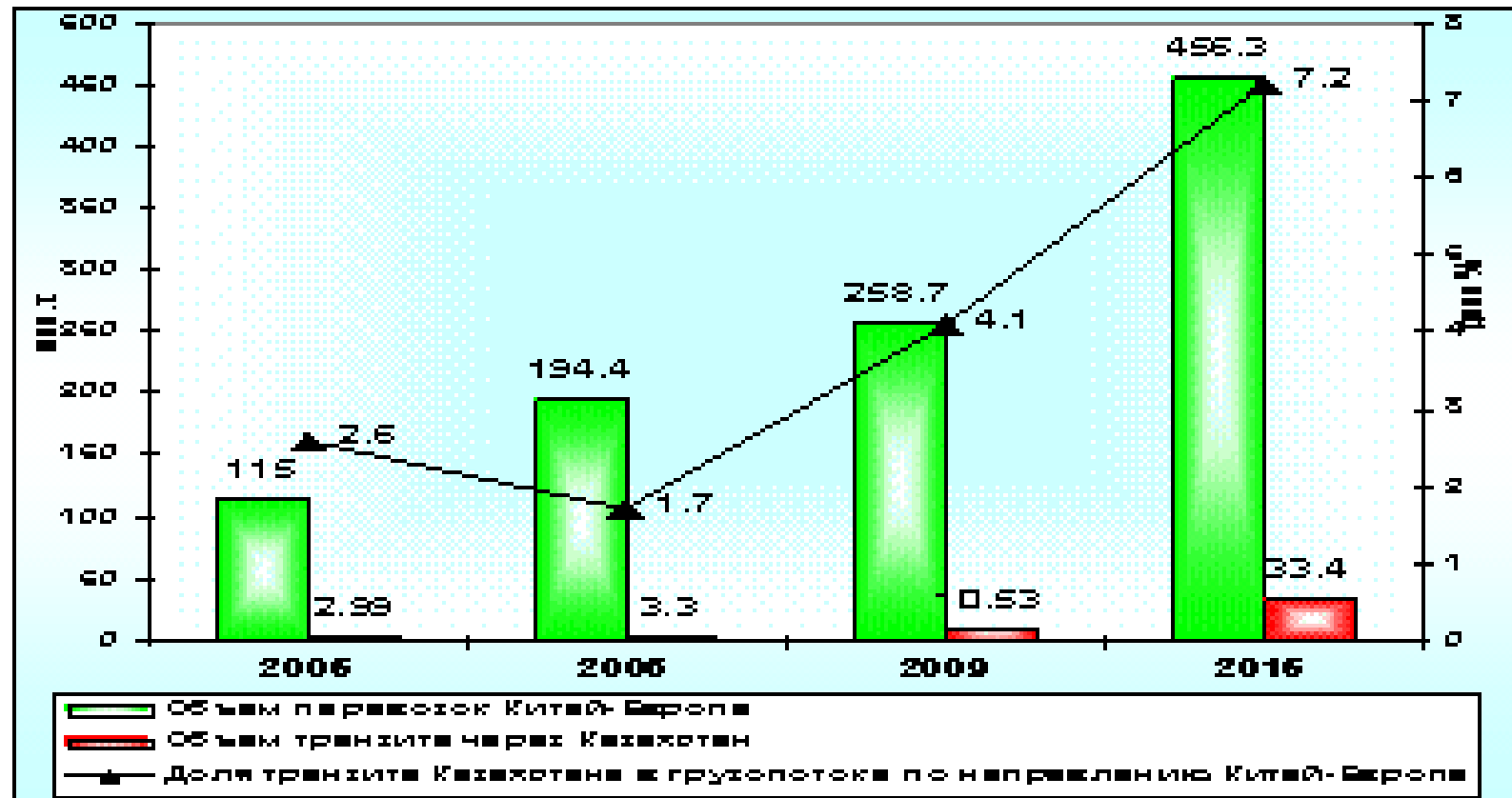
Қазақстан Республикасының негізгі тауарлар тобы бойынша экспортының құрылымы



Ескерту- [52] әдебиеті мәліметерінен алынды.

ҚОСЫМША Е

Қытай-Еуропа бағыты бойынша және Қазақстан Республикасы аумағы арқылы өтетін транзиттік жүк тасымалдарының өсімінің болжамы



Ескерту-[43] әдебиеті мәліметерінен алынды