

З. Ж. ТУРСЫМБЕКОВА

АВТОКӨЛІКТІ ПАЙДАЛАНУ ЖӘНЕ ТАСЫМАЛДАУ ТИІМДІЛІКТЕРІН АНЫҚТАУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Ел басының Қазақстан халқына «Жана өлемдегі жана Қазақстан» атты Жолдауы, мемлекеттің болашактағы даму жолдарының айқын ішкі және сыртқы саясатымыздың аса маңызы 30 бағыттарын атап берді. Ал он бірінші бағыты – Мемлекеттік-жеке меншік өріп тестіктің негізінде стратегиялық инфрақұрылымды дамыту, сондай-ақ осы саладағы басқару сапасын көтеру. Сонын ішінде «... көлік-логистикалық кластерді дамыту ауқымында Батыс Еуропаны Батыс Қытаймен жалғастыратын Қазақстанның аумағы арқылы өтетін автомобиль жолы салынуға тиіс. Сонымен бірге, Қазақстанның ен шалғай елді мекендеріне жетуімізді женілдетін жергілікті маңызы бар жолдар желісін жедел көнектійтіміз кажет», – деп атап өткен. Президент тапсырмасын іске асыру бағытында Үкімет арнаулы бағдарлама қабылдап, нақты іс-шаралар басталып кетті. Өйткені дүние жүзіндегі дамыған елдердің іс-тәжірибелері көрсетіп отырғандай, ел ішіндегі жұқ тасымалдау және жол қатынастарының даму деңгейімен ел экономикасының көрсеткіштері біріне бірі сәйкес [1].

Жалпы қандай да болмасын өнеркәсіп бұйымдарын шығаруда немесе өндіріп тасымалдауга сол бұйымның жиырма пайыздан астам, кейде елу пайызға дейін алғашкы құны өседі, сол себепті мемлекет өртүрлі амалдармен, арнаулы бағдарламалар арқылы жұқ тасымалдаушыларға женилдіктер жасап, өндіріс бұйымдарының бағасына өсер етіп отырады.

645 000 кг

4 300 кг

640 700 кг

Өндірістен шығар қалдықтар
металл жонқалары, екінші рет
өндеуге жіберетін қалдықтар
және т.б. түрлері.

Автомобиль Зил-130

Табиғи қор (минералды
шикізаттар, ағаштар, темір мен
басқа да металл қоспалары,
сүйыктар, су, ауа оттегісі және т.б.)

Осы Зил-130 автомобилін 8 жыл пайдалану уақытында:

8 000 000 кг

Табиғат өнімдерін қайта өндеу арқылы
керекті жанар-жағар майлар, сүйыктар,
бояулар т.с.с. керекті заттар өндіріледі.

450 000 кг

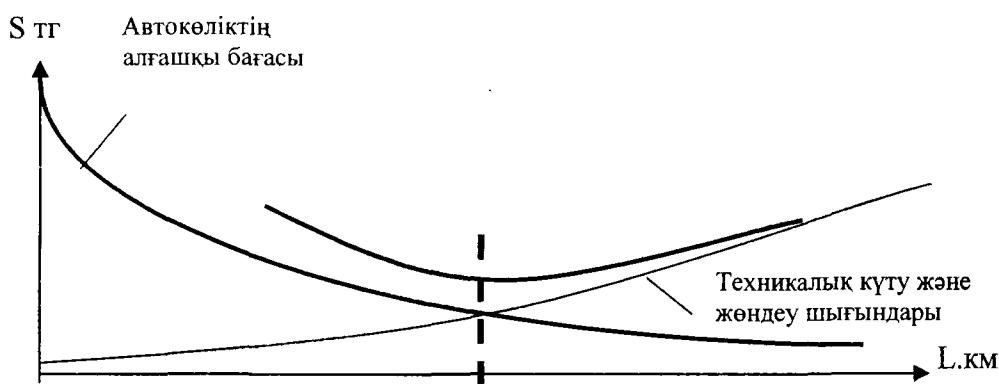
Пайдаланған қалдықтар (жағылған жанар-жағар
майлар, өртүрлі сүйыктар мен бояулар, су, резина,
мотордан шықкан түтіндер, пайдаланған дөнгелектер,
бұзылып істен шықкан құралдар, қосалкы бөлшектер,
дөнгелектерден үшқан шан, т.с.с. қосалкы шығындар)

Сонымен катар 8 жыл пайдада болған жылдары ішінде пайдалануда болғасын оған көрсетер техникалық күтім мен жөндеу жұмыстарының көлемі өсіп отырады, демек алғашқы бағасына қосымша техникалық дайындық деңгейін қамтамасыз сту үшін тұрақты түрде қаржы салынады. Көптеген зерттеушілер автокөліктің бағасының өзгеруін, сол автокөлікті пайдаланған уақыты ішіндегі жүрген жолына сәйкес анықтауды ұсынған. Немесе төмөндегідей тендеумен анықталады [3].

$$\text{Сп.б} = \frac{\text{Сж}}{L};$$

мұндағылар Сп.б – пайдада болған автокөліктің бағасы; Сж – сол автокөліктің зауыттан жана шықкан кезіндегі бағасы; L – осы автокөліктің пайдалануда болған кездегі жүрген жолы.

Осы тендеу бойынша автокөліктің жүрілген жол қашыктығына сәйкес бағасы мен шығындарының байланыстырығы график түрінде төмөндегі бейнелеу арқылы беруге болады.

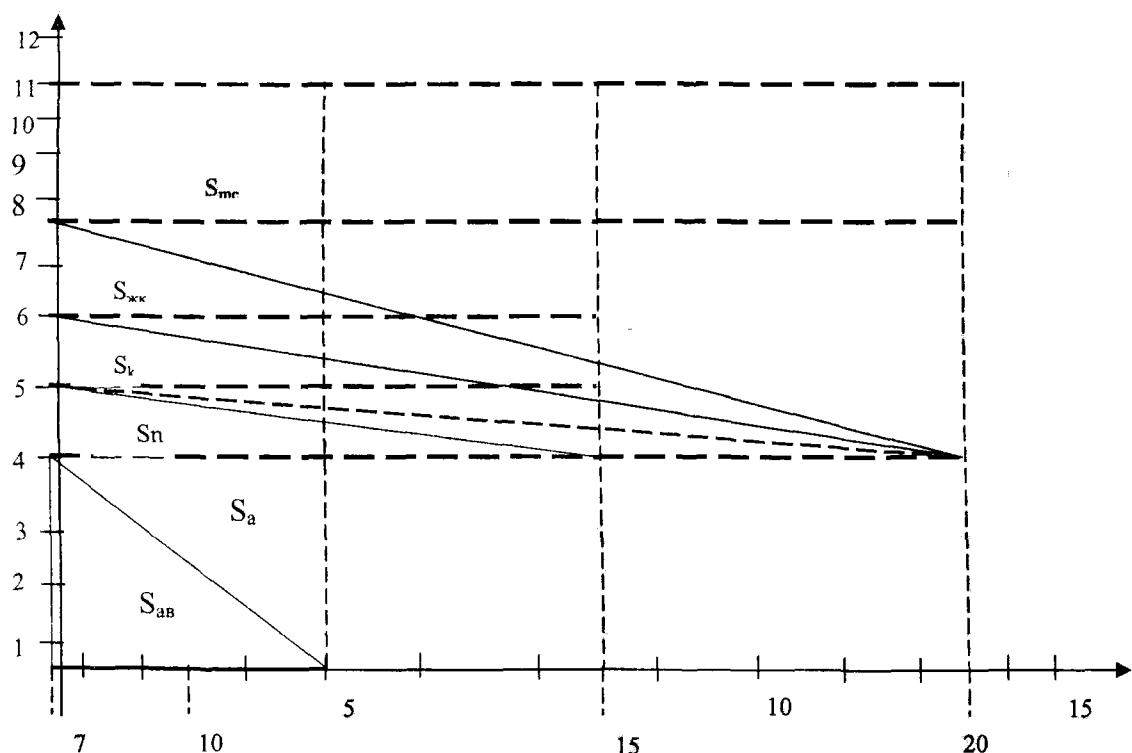


1-сурет. Автокөліктің жүрген жолына сәйкес бағасы мен техникалық дайындығын қамтамасыздандыру мақсатында жұмсалар қаржы мөлшерлерінің өзгеруі

Екінші бір мәселе ол тасымалдау логистикасы тізбегінде ықшамдылық пен тиімділікті қамтамасыз ету үшін, осы жүйеге қатынасар әрбір жауапты адам, техника, жылжымалы құрамдар өз алдына тікелей атқарап технологиялық үрдісін толықтай сенімділікпен орындауы тиіс. Егер осы тасымалдау тізбегінде атальған факторлардың бірден-біреуі уақытында немесе сапасыз жұмыс аткарса, оның зардабы бүтіндей логистикалық жүйенін тиімділігіне әсер етеді. Қандайда болмасын ірі өнеркәсіп орындары үздіксіз жұмыс істеп тұрған технологиялық жүйе болады, егер сол жүйе тізбегінің бір тұсында керекті құралы, бөлшегі болмай қалса, онда сол кедергіден барлық күрделі технологиялық жүйе тұрады. Мысалы автокөлік моторын жинауши технологиялық линияны алайық, егер сол технологиялық линияның конвейерінде моторға керекті бір тетік болмаса сол конвейер толықтай тұрады. Өйткені ол тетіксіз моторды құрастыруға және одан әрі тұтынушыларға жіберуге болмайды. Демек құны аз, сәл нәрсе үшін барлық зауыттың конвейері тұрады деген сөз. Ал автокөлікпен тасымалдау жүйесінің тізбегінде жүк тиетін немесе тұсіретін

механизм бұзылып қалса немесе жүк жіберетін қойманың есігінің кілті сынып ашылмай қалса, сол уақыт арасында тасымалдауға келген автокөлік, жүкті жіберуші немесе қабылдаушы бос тұрады. Ал сол уақыт мейлі ол 1 сағат болсын, 3 сағат болсын соншама уақыт тасымалдауға жоспарланған мерзімді ұзартуға тұра келеді. Егер жүкті белгіленген жүру кестесінен 1...2 сағат кеш қабылданап, бірақ жүру кестесіне сәйкес барғанымен, қабылданап алатын жердегі адамдар жұмыс құні аяқталып, үйлеріне қайтып кетуі мүмкін, ондай жағдайда жүк тасымалдаушы келесі қүнге қалады. Бұдан келіп сол тасымалдау шығыны артады, өйткені кешкісін автокөлікті жүгімен сактайдын немесе қоятын арнаулы құзетілетін тұрақ керек, жүргізушилерге жататын орын алады және кешкісін, ертенгісін тамактануы бар. Осындағанда жіберілген кемшілік немесе жауапсыздық барлық тасымалдау жүйесіндегі аткарылатын үрдістердің орындалу уақытына әсер етіп, оның арты сол тасымалдаудан келер пайда мөлшеріне соғады.

Сол себептен осы тасымалдау логистикасының тиімділігін қамтамасыздандыру үшін, жылжымалы



2-сурет. Пайдалануда болған автокөліктердің тасымалдау жұмысындағы шығындарының өзгеруі мен тиімділік уақыты

Құрамдардың техникалық сенімділігін арттыру ең басты максаттардың бірі болмак. Бұдан бұрынғы жарияланған материалдарда дәлелденгендей [4] аумалы-төкпелі нарық сұраныстарында бәсекелестік бағасын реттеу мақсатында, бағасы өте жоғары автокөліктерді алу тиімсіз, өйткені жылдық салық пен амортизациялық төлемдер мөлшері жоғары болғандықтан, тасымалдау бағасының төменгі шектеулі мөлшері жоғары болып, тасымалдау нарығындағы бағалары тәмен болып, ол жұмыстардан пайда болмауы мүмкін. Төмендегі берілген суретте көрсетілгендей бұрын 5...7 жыл пайдада болған, техникалық дайындығы біркелкі, заман талабына сәйкес бұрын қолды болған, бірақ техникалық жағдайы жоғары жүк автокөліктерін төменгі бағамен алу арқылы, тасымалдау нарығында жұмыс атқаруға болады. Бірақ жыл өткен сайын мүндай автокөліктерге керекті техникалық жөндеу жұмыстары мен қосалқы бөлшектерге жұмсалар қаржы мөлшері де өседі.

Сол себептен нарықтағы тасымалдау бағасы бірқалыпты немесе төмендей беретін болғанда, техникалық дайындығын қамтамасыз ету үшін қаржыны автокөлік кәсіпорындары өздерінің есебінен жұмсайды. Дегенмен белгілі бір мерзім ішінде нақты бір автомобильді одан өрі пайдала-

ну экономика жағынан тиімсіз болады. Ал олардың тиімді пайдалану мерзімін ұзарту мақсатында және бұндай автомобилдердің техникалық сенімділігін арттыру үшін, ұдайы олардың техникалық күтім мен жөндеу жұмыстарын уақытында жүргізіп, диагностикалық жұмыстары арқылы істен шығар тетіктерін алдын ала болжап отырган жөн болады. Өйткені шет елдің, сонын ішінде Еуропадан шыққан автокөліктердің әрбір тетіктерінің нақты пайдада болу уақыты немесе жүрген жолына сәйкес көрсеткіштері болады және бүтінгі заманғы диагностикалық құралдар арқылы барлық механизмдердің жағдайын қадағалап отыру мүмкіндігі жоғары. Сондыктan жүк автокөліктерін ұдайы жоспарлы түрде техникалық күтім мен алдын ала тексеру жұмыстарынан өткізіп отыру, тасымалдау логистикасының сенімділігі мен тиімділігіне тікелей өсер етеді. Бірақ нарық сұраныстарының бір қалыпты болмайтындығын есепке алғанда, егер автокөлік кәсіпорыны ірі өндіріс орындарының арнаулы қызметін атқармайтын болса, тасымалдау жұмысының жоспарланған ең төменгі бағасынан, сол автокөлік кәсіпорнының бәсекелестікке дайындығы немесе нарық сұраныстарының өзгеруіне бейімділігін көрсетеді.

ӘДЕБИЕТ

1. Бекмагамбетов М.М. Қазақстан автомобиль көлігі, қалыптасуы және даму кезеңдері. Алматы, 2005. 472 б.
2. Жаңбыров Ж.Г. Жүктерді тасымалдауды үйымдастыру мен басқару. Алматы: Нұр-принт, 2007. 360 б.
3. Жаңбыров Ж.Г., Қайырбаева А.Е., Айтбаева А.Б. Өндірісті үйымдастыру және менеджменті. Алматы: Нұр-принт, 2008. 380 б.
4. Тұрсынбекова З. Жүк автокөліктерін таңдау және бағасын анықтау // Вестник КазАТК. 2008. № 6.

Резюме

Повышение эффективности использования грузовых автомобилей является основным фактором влияющие на надежности логистической системы перевозок.

Summary

A work-out of methodical bases of modeling provision of technical and technological factors of transport and logistic system of management of the freight delivery chain on the basis of risk factors.

ӘОК 39.33

Орталық Азия университеті

10.10.08ж. түскен