

# Тақырыбы 7: «Тасымалдаудың технологиялық жүйесі мен оның сипаты»

*Дәрістің жоспары:*

1. Тасмалдау жүйесіндегі үрдістер.
2. Тасмалдаудың технологиялық жүйесін құрастыру.
3. Математикалық ойлауды қолданып жүйені бейнелеу.

# Мәтін бойынша

Республиканың транзиттік әлеуетін дамыту және тиімді пайдалану, өнім мен қызметтердің тиімді жылжуын қалыптастыру мақсатында мемлекеттің, көлік ұйымдары мен тауар өндірушілердің 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.

# Қытай арқылы дамыту

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.

# Тасымалдаудың көптеген түрі

Достық – Алашанькоу халықаралық шекара бекеті арқылы өтетін темір жол тасымалын тұрақты дамыту мақсатында Алашанькоу және Үрімші станцияларының қытайдағы бөлігін және Ақтоғай – Достық учаскесінің терминал сыйымдылығын 2015 жылға қарсы 25 млн. тоннаға дейін кеңейтуді қоса, оның өткізгіштік қабілетін мейлінше ұлғайтатын шараларды жүзеге асыру қажет. Магистральдар арасындағы байланыстыру учаскелерін салу арқылы Қазақстан территориясынан өтетін темір жол құрылысы Түркменстан, 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.

# Шетел тәжірибелері

Бірқатар елдердің (Жапония, Қытай, Оңтүстік Корея) қазақстан темір жол желісі және Ақтау кемежайы арқылы жүк тасымалдауға қызығушылықтары Қорғас – Жетіген жаңа темір жол учаскесін салу идеясын нығайтты. Осымен байланысты Достық станциясындағы жалғыз шекара өткелі ұлғайған транзиттік жүк тасымалы көлемін игеруге жеткіліксіз болады. Оның үстіне, негізгі транзиттік дәліздердің және өнімдері шетелге экспортталатын 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 (1-кесте).

# ҚР оңтүстік темір жол дәліздері арқылы ҚХР

## тасымалданған импорт жүктерінің көлемі

Негізгі жүк атаулары	2007 ж. мың т	2007–2010жж. болжамы, мың т	Жөнелту станциялары
Мазут	150	300	Шымкент, Алматы-1
Күкірт	210	500	Құлсары
Химиялық тыңайтқыштар	110	200	Шайқұлық
Металлолом	500	400	ҚР оңтүстік және батыс аймақтары
Басқа да	48	100	ҚР оңтүстік және батыс аймақтары
Барлығы	1018	1500	

Ескерту – ҚР көлік және коммуникация министрлігінің материалдары мен ҚР статистика және материалдар жөніндегі агенттік мәліметтері бойынша

## Келешектегі болжам

2010 жылға дейінгі болжам: Қазақстан Республикасының оңтүстік темір жол дәліздері арқылы ҚХР – на импорттық және транзиттік жүк тасымалының көлемі шамамен 2,7 млн. тоннаға жетеді. Оның ішінде Қазақстан Республикасы арқылы транзит – 1,2 млн. тоннаны, Қазақстан Республикасы оңтүстік аймақтары арқылы транзит – 1,5 млн. тоннаны құрайды. 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 біріншіден, Қазақстандағы, сондай-ақ шекаралас территориялардағы, тіпті магистральді бағыттағы инфрақұрылымның қазіргі талаптарға жауап бермейтінін аңғартты. Оны қажетті бәсекеге қабілетті күйге келтіру үшін инвестициялардың үлкен көлемі қажет. Екіншіден, мүмкін болар жерлерде тікелей көлік байланысын орнату ниеті, сондай-ақ ұлттық территорияға 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 үрдісіне 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 (крандар, тиеу құралдары сатып алынды, ғимараттар, құрылыстар, жолдар мен бағыттамалы бұрмалар күрделі жөндеуден өткізілді) атқаруда.

Алматы-2 (ГТС-2) станциясындағы жүк терминалы базасында логистикалық орталық салу жоспарына сәйкес контейнерлерді жөндеу территориясындағы 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 1 м-лік реверсивті тасымалдағыштармен жүкті беріп – қабылдаушы үш орын ашу мүмкіндігі қарастырылуы тиіс.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ контейнерлік пойыздарды ұйымдастыруға қолайлы жағдайлар жасау үшін транзиттік контейнерлік тасымалдауларға 2005 фрахтылық жылға белгіленген күшіндегі тарифтерді төмендету коэффициенттерін белгіледі. Нақты айтсақ, Достық – Озенки телімі бойынша тарифтер 20% төмендетілді және жүк жөнелтушінің Үрімші – Мәскеу бағытындағы контейнерлік тасымалдауды ұйымдастыруда қазақстан учаскесі бойынша шығындары 106 АҚШ долл., Үрімші – Брест бағытындағы шығыны 130 АҚШ долл. кеміді.

Контейнерлерді тасымалдау құнын төмендетуге бағытталған осы шаралар контейнерлік пойыздың бүкіл маршрут бойынша контейнерді тасымалдаудың жалпы құнына әсер етпейді, демек, жүкті кемежай арқылы жеткізумен салыстырғанда, темір жолмен Мәскеуге жеткізу құны 200...250 долл., Брестке жеткізу құны сәйкесінше 1000...1200 долл. қымбат болады. Ресей территориясындағы тарифтермен салыстырғанда, Қазақстан транзиттік теліміндегі тарифтер біршама төмен, осыған сәйкес, контейнерлік пойыздардың Илецк арқылы өтуімен салыстырғанда, Озенки арқылы өту құны едәуір төмен болады.

Жалпы түрде логистикалық цикл өзіне мыналарды қосады:

- тапсырысты қабылдаудың уақыты мен оны тұрақтандырылған тәртіпте оны өңдеу;
- жеткізушінің тапсырысын жеткізу мен берудің уақыты;
- тапсырысты орныдау уақыты;
- тапсырысшыға дайын өнімді жеткізу уақыты;
- тұтынуға өнімді дайындау уақыты;

Мұнда 3,4 пункттерінің жоғары үлестік салмағы бар.

Логистикалық канал — тұтынушыдан, тасымалдаушыдан, делдалдын, сақтандырудан тұратын жекелей тәртіпке келген көпшілік.

Өндірістік цикл — логистикалық циклдың бір бөлігі.

Логистикалық жүйе — сыртқы ортамен даму байланыстары бар, жүйелерден тұратын, логистикалық операциялар мен функцияларды орындайтын, кері байланысты адаптивті жүйе.

Логистикалық жүйе ретінде өнеркәсіптік және сауда өндірістері, территориялы - өндірістік орталық, өткізу — жіберу ұйымдары т.б. қарастырылады. Логистикалық жүйенің тиімділігі — берілген логистикалық ұстаулардың жүйесінде қарастырылатын жұмыстар сапасын сипаттаудың көрсеткіші. 2 көрсеткіш бар: қызмет көрсету саны, қызмет көрсету бағасы.

ТЫҢДАҒАНДАРЫҢЫЗҒА  
РАХМЕТ !!!