

Тақырыбы 3: «Логистикадағы материалдық ағымдар»

Дәрістің жоспары:

1. Материалдық ағым мен логистикалық операциялардың түсінігі.
2. Материалды ағымдарды талдау пішімі.
3. Жұмыстың абсолютті шамаларының негізгі өлшемдері.

Мәтін бойынша

- Материалды ағым – логистикалық үрдістің барлық аралығында араласатын материалды ресурстардың ағымы. Материалды үрдісті басқарудың жүйесі.
- Қазақстанның аумағы бойынша республикадағы қазіргі көлік инфрақұрылымының негізінде құрылған халықаралық төрт көлік дәлізі өтеді:
 - Трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ) солтүстік дәлізі: Батыс Еуропа – Ресей мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Саяқ - Мойынты - Астана - Петропавл (Пресногор) телімінде) арқылы Қытай, Корей түбегі және Жапония.

- ТАТМ оңтүстік дәлізі: Оңтүстік Шығыс Еуропа – Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан (Достық - Ақтоғай - Алматы - Шу - Арыс - Сарыағаш телімінде) арқылы Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия.
- ТРАСЕКА: Шығыс Еуропа – Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі (Достық - Алматы - Ақтау телімінде) арқылы Орталық Азия.
- Солтүстік – Оңтүстік: Солтүстік Еуропа – Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдері, Ақтау теңіз порты - Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау -Атырау учаскелерінде Қазақстанның қатысуымен.

Көлік стратегиясы

- Негізгі трансконтиненталдық бағдарларды құрауға енетін бағыттармен қатар Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш - Озинки бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасымал үшін аса маңызға ие ТАТМ Орталық дәлізін атаған жөн.
- Дәліздер Шығыс-Батыс қатынасындағы қашықтықты және жүктерді жеткізу мерзімдерін айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді.

Қытай экономикасы

Қытай экономикасының, атап айтқанда оның батыс өңірлері экономикасының қарқынды өсуі, бүгіннің өзінде әлемдік нарықтарға тауарлардың алуан түрін жеткізу қажеттілігін туғызып отыр. Сонымен бірге, мамандардың бағалауы бойынша, Қазақстанда транзиттің даму деңгейі саланың және тұтас алғанда республиканың әлеуетіне сай емес. Мысалы, 2003 жылы Қытайдың ЕО елдерімен сыртқы сауда көлемі 115 млн. тоннаны құрады, алайда Қазақстан Республикасының аумағы бойынша осы бағыттағы транзиттік тасымалдың көлемі шамамен 3 млн. тонна болды.

Логистиканың көптеген түрі

- Қазақстан Республикасының және кеңес дәуірінен кейінгі кеңістіктегі басқа мемлекеттер экономикасының көлік саласын мемлекеттік реттеудің әлсіреуіне байланысты көлік қызметтері нарығындағы бәсекелік ортада түбегейлі өзгерістер орын алды. Тауар қозғалысы мен бөлінісінде айқын аңғарылатын жаңа көліктік-логистикалық жүйелер біртіндеп тұрақтанып келеді. Халықаралық жүк айналымына қызмет көрсетуде мульти- және интермодальді (аралас) тасымалдаулардың ролі артып, көлік қызметіне деген сұраныс пен ұсынысты қалыптастырудағы экспедиторлық кәсіпкерліктің мәні күшейіп отыр.

Көліктің негізгі түрлері бойынша транзиттік дәліздердің әлеуетті транзиттік мүмкіндіктерін пайдалану

Көлік түрі	2005 жылғы транзиттің көлемі	Әлеуетті мүмкіндіктер	Әлеуетті пайдалану
Темір жол көлігі, млн. тонна	8, 895	30,0	30 %
Автомобиль көлігі, млн. тонна	0,350	3,0	12 %
Әуе көлігі, млн. ұшақ-км	84,7	342,5	25 %
Су көлігі, млн. тонна	0, 150	2,5	6 %

Көлік дәліздері

- Көлік дәліздері желісі географиялық жағынан өнеркәсіптік және шаруашылық қажеттіліктерді қанағаттандыруға бағытталған. Өңірлік даму, өндірістік күштерді орналастыру және халықты қоныстандыру перспективаларын ескере отырып, оны одан әрі оңтайландыру және ішінара қайта бағдарлау қажет болады.
- Көлік үрдісінің, бірінші кезекте жол қозғалысы қауіпсіздігінің көрсеткіштері әлемдік деңгейге сәйкес келмейді. Жыл сайын жол-көлік оқиғаларында (ЖКО) 3 мыңнан астам адам қаза табады, бұл дамыған елдердің ұқсас көрсеткіштерінен екі есе артық.

- Соңғы 5 жыл ішінде ЖКО-да зардап шеккендер санының жыл сайынғы өсімі шамамен 10-15%-ды құрайды. Мұндай үрдіс сақталған жағдайда, мемлекет қауіпсіздікті арттыру жөнінде инфрақұрылымды жаңғыртудан, оқыту бағдарламаларын іске асырудан және құқық қолдану жүйесін күшейтуден тұратын нақты кешенді шаралар қабылдамайынша, 2015 жылы ЖКО құрбандарының саны жылына 10 мың адамға жетуі мүмкін.
- Қоршаған ортаны ластаудағы көліктің үлесі 30%-ға дейін жетеді, бұл әлемдегі дамыған елдердің ұқсас көрсеткіштерінен 1,7 есе артық.
- Көлік қызметтеріне сұраныстың өсуі және болжамды келешекте оның одан сайын артуы жағдайында жалпы көлік жүйесінде және оның жекелеген салаларында бірқатар шешілмеген ішкі мәселелер сақталып отыр.

- Көлік саласында соңғы жылдары басталған институционалдық және құрылымдық қайта өзгерістер жеткілікті дамыған жоқ. Экономиканың бұл секторындағы нарықтық қатынастарды одан әрі дамыту үшін тұрақты жағдай жасау мақсатында оларды дәйектілікпен аяқтау қажет.
- Қазақстанның көлік кешені негізгі қорларының тозу дәрежесі мен ескіруі орташа алғанда ең жоғары белгісі – 60%-ға жетті, бұл жылжымалы құрамның тапшылығына және кейбір телімдердің өткізу қабілетінің шекті деңгейіне дейін жетуіне әкеп соқтырды.
- Магистралдық теміржол желісі жеткілікті дамымаған. Оны оңтайландыру үшін Шығыс-Батыс бағытында жаңа теміржол желілерін салу қажет.

- Теміржол көлігінің ұзақ уақыт толық дәрежеде қаржыландырылмауы салдарынан негізгі қорлар 60%-дан астам табиғи тозуға ұшырады. Салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан тозған үлгілері, жолдың тозған конструкциялары пайдаланылады және негізгі өндірістік құралдарды жөндеу мен ұстаудың ескірген технологиялары қолданылады. Пайдалану жүйелерін қолданудың төмен тиімділігі негізгі қорларды жұмысқа жарамды жай-күйде ұстау үшін көп шығысты қажет етеді.
- Жүк тасымалдарын контейнерлеудің әлемдік үрдісін (жүк тасымалдарының жалпы көлемінің 55%-ы) ескере отырып, контейнерлік, мультимодальдық тасымалдарды дамыту және көліктің әралуан түрлерінің технологиялық бірлігін қамтамасыз ететін көліктік-логистикалық орталықтар құру қажет.

- Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының желісі негізінен қалыптасқан. Батыс Қазақстанды еліміздің қалған өңірлерімен байланыстыратын ендік бағыттағы жолдарды салу қажет. Оған қосымша шектес мемлекеттермен жолдарда кейбір байланыстыратын телімдер салу жоспарлануда.
- Жол төсемінің қанағаттанғысыз жай-күйі пайдалану жылдамдықтарының төмендеуіне, көлік пайдалану шығыстарының артуына, авариялықтың өсуіне әкеледі.
- Автокөлік паркі жылжымалы құрамының тозуы (шамамен автобустардың 30%-ының және жүк автомобильдерінің 40%-ының пайдаланылу мерзімі 13 жылдан асады) жөндеуге және пайдалануға арналған шығындардың артуына, сервис қызметінің төмендеуіне әкеп соқтырады және қоршаған ортаға теріс әсерін тигізеді.

- Қазақстанның халықаралық әуежайлар желісі оңтайлы, алайда оны халықаралық стандарттармен сәйкестікке келтіру қажет. Республикада 22 әуежайдың 21-і жұмыс істеп тұр. Аэродром кешендерінің техникалық стандарттарға сәйкес келмеуіне және авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізілуіне байланысты тек 5 әуежай ғана (Астана, Алматы, Атырау, Қарағанды және Ақтөбе қалаларында) ауыр салмақты әуе кемелерін шектеу қоймастан қабылдай алады. Қалған әуежайлар қайта жаңғыртуды қажет етеді.
- Әуе кемелерінің (672 бірлік), үнемді емес және шуылы мен эмиссиясы бойынша халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін қозғалтқыштардың тозығы жеткен паркі халықаралық әуе желілерінде қызмет көрсетуде шектеулер тудырады. Осы орайда, әуе кемелері паркін жаңартуға ықпал ететін тартымды жағдайлар жасау мен тиімді әдістер қолданудың маңызы зор.

- Көп жағдайда әуе көлігінің дамуына инфрақұрылымның және азаматтық авиацияның негізгі құралдарының жеткілікті жаңғыртылмауы әсерін тигізеді. Өткізу қабілетінің жеткіліксіздігі және техникалық стандарттарға сәйкес келмеуі себептері Қазақстанның тораптық әуежайлары авиациялық техника түрлері бойынша шектеулер енгізумен қатар, өздері қабылдайтын және жөнелтетін әуе кемелерінің санын амалсыздан қысқартады.

- Қазіргі уақытта Қазақстан Каспий өңірінде ұсынылатын қызметтері әлемдік сапа мен технология стандарттарына сәйкес келетін бір ғана Ақтау халықаралық теңіз сауда портымен танылып отыр. Сонымен бірге, елдің батыс өңірінде өндіруші өнеркәсібін одан әрі дамыту 2015 жылға қарай мұнай өндіру деңгейін жылына 140 млн.тоннаға дейін жеткізуге мүмкіндік береді, бұл Ақтау теңіз порты арқылы мұнай тасымалдауды жылына 20 млн. тонна көлемінде ұлғайтуға жеткізеді. Порттың өндірістік қуаттарының инфрақұрылымын орта мерзімді перспективаның өзінде тиісті деңгейге дейін кеңейту, сондай-ақ басқа порттарда да мұнай терминалдарын салу мен теңіз операцияларын қолдау базаларын құру қажеттілігі осыған байланысты.

Су көлігі

- Ішкі су көлігі саласы кемелерінің көпшілігі қызмет ету мерзімін 2-3 мәрте артық атқарды. Мемлекеттік техникалық өзен флотының тозуы 85% құрайды.
- Су көлігінің басқа да елеулі проблемалары гидротехникалық құрылыстардың (шлюздердің) техникалық жай-күйі мен сенімділігі болып табылады. Ұзақ мерзім бойы пайдалану (50 жылдан астам), жобалау мен салу кезінде жіберілген қателіктер, ауданның жоғары сейсмикалылығы (6...7,5 балл), бетон конструкциялардың тозуы, қосалқы бөлшектер мен жабдықтар сатып алумен байланысты мәселелер оларды қайта жаңарту мен жаңғырту жөнінде шұғыл шаралар қабылдауды талап етеді.

Қазақстанның көлік кешені

- Қазақстанның көлік кешені үшін техникалық құралдар импортының деңгейі жоғары, ол жекелеген салалар бойынша 90%-дан астам құрайды. Осыған байланысты көлік кешені үшін жылжымалы құрамды, жабдықтар мен қосалқы бөлшектерді жөндеу мен шығару жөнінде отандық өндірісті қалыптастыру және дамыту қажет.
- Көлік саласындағы ғылыми әлеуетті дамытуға бөлінетін қаражат деңгейі жеткіліксіз: сараптамалық бағалаулар бойынша ол басқа дамыған елдердегі 2-2,5%-ға қарағанда көлік кірісінің 0,1%-дан азын құрайды.

- Республиканың көлік кешеніндегі бесінші технологиялық бөлікті (микроэлектроника, телекоммуникация, икемді автоматтандыру, түрлі құрастырмалық материалдарды ұластыра қолдану) енгізудің деңгейі жеткіліксіз. Мысалы, талшықты-оптикалық байланыс желілері республиканың магистральдық байланыс желілерінің жалпы ұзақтығының шамамен 30%-ын, темір жол көлігінде 2,3%-ын құрайды.
- Көлік кешені инфрақұрылымы мен негізгі құралдарының жай-күйі мемлекет пен жеке меншік сектор тарапынан көлемді инвестицияларды талап етеді. Операторлардың бәсекелестік нарығын дамыту үшін инвестициялар салу мен қолайлы жағдайлар жасау арқылы инфрақұрылымды қалпына келтіруге және жылжымалы құрамды жаңалауға шұғыл кірісу қажет.

- Көлік жүйесінің дамуын және жұмыс істеуін басқаруда, сондай-ақ әртүрлі көлік түрлерін үйлестіру мен өзара әрекет етуінде қажетті кешенділік жоқ.
- Инфрақұрылымдық сипаттағы проблемалармен қатар Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік ағын бірқатар кедергілерге тап болуда, олардың анағұрлым елеулілері – кедендік және шекаралық бақылаудан өту кезіндегі негізсіз кідірту және рәсімдік қиындықтар.
- Барлық көлік кешені секторларының қызметі транзиттік тасымалдарға арналған тарифтер реттелуінің барабар еместігімен сипатталады. Транзиттік тасымалдар бойынша көліктік қызметтер көрсететін монополист кәсіпорындар қатаң халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс жасайды, бұл транзиттік тариф саясатын қалыптастыруда жоғары икемділікті талап етеді.

- Көлік қызметінің құқықтық және ұйымдастырушылық аспектілерін анықтайтын заңнамалық база негізінен алғанда қалыптасқан. Сонымен қатар, бірқатар салаларда қабылданған салалық заңдарды іске асыру үшін қажетті заңға тәуелді актілер жоқ. Қолданылып жүрген нормативтік техникалық стандарттар халықаралық стандарттарға сәйкес келмейді және үйлестіруді қажет етеді. Көлік секторының қызметін реттейтін заңнама мөлшерлері көлік саласындағы халықаралық құқық мөлшерлерінің негізгі ережелерін ескеруі тиіс. Көліктің жұмыс істеуін мөлшерлік құқықтық қамтамасыз ету жүйесін жақсарту мақсатында Көлік кодексін әзірлеу мен қабылдау туралы мәселе қаралуда.
- Көлікті қаржыландырудың ІЖӨ-нің шамамен 1,5%-ын құрайтын ағымдағы деңгейі аумақтық сипаттамалары ұқсас елдерге қарағанда көп төмен. Қарқынды дамып келе жатқан елдер көлік кешеніне ІЖӨ-нің 4-7 %-на дейін бөледі.

- Көлікті дамытудағы мәселелер инфрақұрылымдық шектеулерді көбейтеді, әлеуметтік даму мен бірыңғай экономикалық кеңістік қалыптастырудың деңгейін төмендетеді. Оларды тездетіп шешу, әсіресе, ұлттық экономиканың орнықты және сапалы өсу сатысына ауысуы жағдайында ерекше маңыз алады.
- 2000 жылдан 2004 жылға дейінгі кезеңде Қазақстан экономикасының өсуі ІЖӨ-мен білдіргенде 42,7 %-ды, ал тауарлар мен қызметтер өндірудің өсімі тиісінше 41,9 % және 43,7 %-ды құрады. Бұл ретте көліктің барлық түрлерімен жасалатын жүк тасымалдарының көлемі 28,5 %-ға өсті. Мұның нәтижесінде, көлік инфрақұрылымының қолданыстағы қуаттары экономиканың өсу қарқынын тежейтіндей жағдай қалыптасты.

- ІЖӨ-нің жылдық өсу қарқынын 8,8-9,2% деңгейінде сақтауды болжай және өңдеуші өнеркәсіпте орташа жылдық өсу қарқынын 8-8,4 %-ға жеткізе отырып, Қазақстанның экономикалық даму келешектері көлік жүйесіне, әсіресе, елдің ішіндегі өнеркәсіптік және экономикалық үрдістерде және оның экспорттық-импорттық және транзиттік тұрғыдан шешуші рөл атқаратын көліктің темір жол және автомобиль түрлерінің инфрақұрылымына түсетін жүктеменің артуына сөзсіз әкеп соқтырады. Халықтың орналасуының төмен тығыздығы жағдайында үлкен қашықтықтармен қатар мемлекет экономикасының шикізаттық бағыттылығы экономиканың көлікке барынша тәуелділігін білдіреді. Егер экономикалық құлдырау кезеңінде көлік кешені мемлекет экономикасының барша қажеттілігін қамтамасыз етіп, сондай-ақ көлік қызметтерінің тарифтері мен бағаларын ұстап тұру жолымен қолдау көрсетсе, ал қазіргі уақытта, тұрақты өсуі кезеңінде көлік саласын қалпына келтіру мен көтеруде елеулі мемлекеттік қолдау қажет.

ТЫҢДАҒАНДАРЫҢЫЗҒА РАХМЕТ !!!