

БӨЛІМ: ЖАЛПЫ РУБРИКА

Логистика саласының өзекті философиялық мәселелері

ЖАРИЯЛАНДЫ
01.06.2023СІЛТЕМЕ
<https://bilimger.kz/139741/>

Баяндама

Логистика саласының өзекті философиялық мәселелері

Аңдатпа: Логистикалық процесс кезінде материалдық ағым кәсіпорынға дейін жеткізіліп, қойма және өндірістік учаскілер 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. 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.

Кілт сөздер: логистика, абстракция, жобалау, тізбек, экономика, тасымалдау, фактор, инфрақұрылым, және т.б.

Көлік жүйесін дамыту мен жетілдірудің қазіргі тенденциясы логистиканың, логистикалық басқарудың, яғни тауарларды тез және сапалы жеткізудің барлық қызметтерінің таралуы болды. Көптеген елдерде өндіріс факторларының, атап айтқанда жұмыс күшінің, инфрақұрылымның қымбаттауы өндірістің ұлттық деңгейде тиімсіздігіне әкеледі және оны басқа елдерге ауыстыруға ықпал етеді. Әлемдік нарықтардағы қызметтің айқындаушы стратегиясы мәмілелерді ресімдеудің айқындылығы мен жоғары жылдамдығы болып табылады. Басқаша айтқанда, дамыған қоғамдардағы қызметтің негізгі нүктесі логистиканың күшейтілген рөлі болып табылады.

Өнімнің бәсекеге қабілеттілігін анықтайтын факторлардың қатарына бағадан басқа жылдам жеткізуді ұйымдастыру кіреді және бұл көбінесе бағадан маңыздырақ болып шығады. Өнімді уақтылы жеткізуге кепілдіктің болмауы басқа шарттарға, оның ішінде баға шарттарына қарамастан мәмілелерден бас тартуға әкеледі. Нарықтық сұраныстың екпіні төмен бағадан және өнімнің едәуір қорынан уақыт факторына, өнімнің кең номенклатурасына, сапалық көрсеткіштерге өзгерді. Логистикалық менеджмент компанияларға бәсекелестік артықшылықтар береді, яғни тауарды сүйемелдеу кезіндегі қызметтердің толық пакеті, сонымен қатар нақты уақыттағы тауардың жай-күйі, орналасқан жері туралы ақпаратты қамтиды. Бұл ретте қызметтің (өнімнің) құны ақпараттың болмауына немесе кешігуіне байланысты артады.

Капиталды үнемдеу, тәуекелдер мен шығындарды азайту үшін қызмет көрсетуші компаниялар клиенттермен қарым — қатынастың жаңа формаларын табуда. Жер шарының кез келген жерінде жаңа нарықтарға жылдам қол жеткізуге, кедендік реттеуге, ұлттық заңнамаға байланысты жергілікті ерекшеліктерге жақсы бейімделуге мүмкіндік беретін сыртқы жеткізушілерді тарту тәжірибесі кеңейуде. Соңғы уақыттағы үрдіс өнімнің болжамды ағынымен клиенттердің тұрақты базасын қалыптастыру, серіктестердің аз санымен стратегиялық қатынастар орнату арқылы анықталады. Дегенмен, сауда және өнеркәсіптік компаниялар жаһандық логистикалық провайдерлермен ынтымақтастықты қалайды.

Шығындарды азайту және қызмет көрсету деңгейін арттыру әртүрлі көлік түрлерімен аралас жүктерді тасымалдауды пайдалануға ықпал етеді. Сонымен, егер жолда жүрген жүкті қысқа мерзімде жеткізу қажет болса, онда оны, мысалы, жақын маңдағы порттағы кемеден алып тастап, әуе немесе теміржол көлігіне беруге болады. Трансұлттық корпорациялар дамыған сайын халықаралық логистикалық жүйеге енгізілген аралас қатынастардағы тасымалдар маңызды бола түсуде, олардың ең көп таралған нұсқасы — теміржол. Мұндай қатынас кезінде жүк жөнелтуші жүктерді ауыстырып тиеуден босатылып қана қоймай, сонымен қатар көптеген көлік түрлеріндегі жиынтық тарифтен төмен тарифте үнемдеуде ұтады. Сонымен, 20 және 40 футтық контейнерлерді тасымалдау тарифінің мөлшері, мысалы, Финляндия, Орталық Еуропа, Жапония сияқты көлік дәліздерінің әртүрлі ұштарында клиенттер үшін бәсекеге қабілетті болатындай

етіп белгіленген. Көптеген аралас қатынастарда операторлар жүктерді жеке жүк ставкалары бойынша тасымалдайтын, бірақ бірыңғай тасымалдау құжаты негізінде экспедиторлық тасымалдаушылар болып табылады.

Дәстүрлі теңізден басқа көлік түрлерінің рөлі (жүк нарығы) шамамен 10% өсті. Көлік-экспедициялық қызмет көрсету бағасы да пропорционалды түрде өсті. «Есіктен есікке» және «дәл уақытында» тауарларды жеткізуге қойылатын заманауи талаптар осы қызметтің ақылға қонымды бағасын білдіреді, оған аралас хабарламалар қызметтерінің бағасынан басқа, беру құралдарын пайдаланғаны үшін сыйақы, коммерциялық ақпарат алмасу, контейнерлерді жалға алу ақысы, контейнер партиясындағы жүктерді шоғырландыру және оларды деконсолидациялау ақысы, тауарларды сақтау және тарату. Бұл ретте коммерциялық, оның ішінде көліктік маркетингтің басты талабы — көлік шығындарын барынша азайту және көліктің экологиялық қауіпсіздігін қамтамасыз ету. 2/3 бақылайтын экспедиторлық қызметтің жаһандануымен және авиацияда жүк жөнелтілімдерінің 90% — дан астамы көлік қызметтеріне бірыңғай халықаралық тарифтерді қосады. Логистикалық көлік тізбегі, яғни тауарды жеткізу схемасы тікелей транзит, қоймалар жүйесі арқылы тауарларды сату немесе өнімді сату елінде құрастыру кәсіпорнын құру түрінде болуы мүмкін. Бағалауға жеткізу нұсқалары бойынша тікелей көлік шығындары ғана емес, сонымен қатар сату шығындары, салаішілік бәсекелестік шығындары және операциялардың қайталану аймақтары, құрастыру кәсіпорнының шығындары, бірқатар порттар мен ішкі терминалдарда жергілікті аймақтық тарифтер қолданылады: жүктерді сақтау, көлік құралдары мен контейнерлерге терминалды қызмет көрсету, экспедициялық қызметтер.

Жаһандық логистикалық желілерде оңтайлы бағыттар бойынша жүк ағындарының шоғырлануы байқалады. Дүние жүзінде тасымалдау қызметінің негізгі бөлігі жүзеге асырылатын жер шарында барлығы 80-ге жуық халықаралық көлік дәлізі (ККМ) бар. Жаһандық желілерді қалыптастыруда үлкен әлеуеті бар еуропалық нарық жетекші рөл атқарады.

ККМ дамуының басым бағыты жүктердің транзиттік тасымалын, яғни, мәні бойынша Көлік қызметтерінің экспортын қамтамасыз ету болып табылады. Ұлттық көлік жүйесінің даму деңгейі жоғарылаған сайын оларды қабылдау үнемі кеңейіп келеді. Транзиттік мемлекеттер тауарларды өткізу үшін қажетті жағдайлар жасауға, мақсатты тасымалдауға кепілдік беруге тиіс. Логистикамен қамтамасыз етілетін транзиттік тасымалдардың тиімділігі көптеген сапалық параметрлерден тұрады: транзиттік уақытты қысқарту, тасымалдау шығындарын азайту, тарифтерді оңтайландыру, жүктердің сақталуы, тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету, экологиялық талаптарды сақтау және т. б.

Қазіргі Қазақстан жағдайында логистика мәселелерін шешу көлік жұмысының басым көпшілігінің теміржол көлігіне тиесілі болуымен күрделене түседі, ал тауарларды

жеткізудің әлемдік жүйесінде сыртқы сауда мәмілелерінің 60% — ы теңіз көлігін тартумен жасалады. Қазақстанда оның кең аумағы, халықтың тығыздығы төмен (орта есеппен 1 шаршы метрге 6 адамнан аз), экономикалық белсенділік орталықтарының бытыраңқылығы, әлемдік нарықтардан едәуір қашықтығы кезінде теміржол көлігі Елдің көлік-коммуникация кешенінде аса маңызды рөл атқарады. Оның үлесіне жүк айналымының шамамен 70% — ы және көлік жұмысының жалпы көлеміндегі жолаушылар айналымының 50% — ы тиесілі.

Соңғы үш жылда өзен көлігімен тасымалдау көлемінің өсуі байқалады. Ертіс бойынша өтпелі кеме қатынасын ашу мақсатында Шүлбі кеме қатынасы шлюзі салынууда. Құрылыстың аяқталуы өзен бойынша жүктерді тасымалдауды жылына 2 млн. тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы транзиттік қозғалыстың негізін Еуропадан, Ресейден Оңтүстік-Шығыс және Орталық Азия елдеріне әуе тасымалдарын орындайтын алыс шетелдердің және ТМД елдерінің авиакомпанияларының ұшулары құрайды. Транзиттік ұшуларды орындау үшін маршруттардың кең желісі ұйымдастырылған. Қазақстан арқылы өтетін Трансазиялық маршруттар желісінің үлесіне Еуропа мен Азия арасындағы жалпы транзиттік қозғалыстың шамамен 30% — ы келеді. Қазақстандық авиатасымалдар нарығында Luftganza, KLM, Британдық, Түрік авиакомпаниялары және т. б. сияқты ірі халықаралық авиакомпаниялар жұмыс істейді. Олардың кейбіреулері өз қызметін әр түрлі аймақтарда кеңейтуді және республика қалаларын Еуропадағы ең ірі әуе порттарымен байланыстыруды жоспарлап отыр. Республиканың әуе кеңістігі арқылы транзиттік қозғалыс көлемін ұлғайту мақсатында ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз етудің жаңа құралдары енгізілді, нәтижесінде Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің өткізу қабілеттілігінің бес еседен астам қоры болады, транзиттік ұшуларды орындау үшін неғұрлым тартымды жаңа әуе трассалары мен дәліздер ашылды.

Мәселелерді қорыта келе, перспективада бірыңғай көлік жүйесін дамытуды қамтамасыз ету жөніндегі іс-шараларды іске асыру Қазақстан Республикасының экономикасын дамытуда оң әлеуметтік-экономикалық әсер ететін болады:

Бүкіл көлік жүйесі жұмыс істеудің сапалы жаңа деңгейіне көшеді. Қажетті талаптарға сәйкес келетін оңтайлы көлік желісі қалыптасады және экономика мен халықтың сенімді және қауіпсіз көлік қызметтеріне қажеттіліктерін қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізіледі.

Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік жүйесімен біртұтас интеграцияланатын болады. Көлік инфрақұрылымы, нормативтік база және экология саласындағы бақылау жүйесі халықаралық стандарттарға жақындайтын болады. Көліктің қоршаған ортаға теріс әсерін азайту жөнінде шаралар қабылданатын болады.

Қолайлы инвестициялық ахуалды құру есебінен көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді

активтері жаңартылады, еңбекті және өндірістік процесті ұйымдастырудың прогрессивті технологиялары енгізіледі, бейінді отандық өндірістер құрылады. Ұлттық көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру көрші мемлекеттердің сыртқы экономикалық және сауда мүдделерін оны пайдалануға бағыттауға мүмкіндік береді.

Көліктің барлық түрлері үйлесімді өзара іс-қимыл жасайды. Интермодальды тасымалдаудың транспортнологиялық орталықтарының желісі құрылатын болады. Мұның бәрі транзиттік тасымалдар үлесін едәуір арттыруға мүмкіндік береді, олардың негізін контейнерлік тасымалдар құрайтын болады. Транзит мемлекет пен көлік компанияларының бюджетіне елеулі қаржылық түсімдерді қамтамасыз етеді.

Көлік жүйесінің тиімділігін арттыру оны Қазақстан экономикасының бәсекеге қабілетті элементіне айналдыруға мүмкіндік береді. Жолаушылар мен жүк тасымалының айтарлықтай өсуі қамтамасыз етіледі.

Экономика мен халықтың сенімді және қауіпсіз көлік қызметтеріне қажеттілігін қамтамасыз етудің ең жоғары деңгейіне қол жеткізілетін болады. Көлік халық үшін қолжетімді болады, оның техногендік және экологиялық қауіптілігі төмендейді.

Көліктегі экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешілетін болады, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне ықпал ететін болады.

Өнімдер мен қызметтердің өзіндік құнының көліктік құрамдас бөлігі айтарлықтай төмендейді, отандық экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады. Көлік кешені мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқыштарының біріне айналады.

Пайдаланылған әдебиеттер:

1. Неруш Ю.М. Логистика: Учебник. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. — 495 с.
2. Логистика: Учебник / Под.ред. Б.А. Аникина. —М.: ИНФРА-М, 2005. — 368 с.
3. Саркисов С.В. Управление логистикой: Учебное пособие. — М.: Дело, 2004. — 368 с.
4. Левиков ГА. Глобализация мировой экономики и логистика // Бюллетень транспортной информации (БТИ). — 2002. — № 8. — С. 21-25.
5. Плужников К.И., ЧунталоваЮА. Транспортные условия контрактов, транспортная продукция и цена товара // БТИ. — № 7. — С. 34-39.
6. Айдарова А.Б. Роль железнодорожного транспорта в транзитно-транспортном потенциале Казахстана // Труды Между- нар. научно-практич. конф. «Ауэзовские чтения-5»: «Казахстан в гуманитарном измерении: тенденции, поиск, перспективы развития». — Шымкент: ЮКГУ им. М.Ауезова, 2006. — С. 91-94.
7. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 г.: Указ Президента Республики Казахстан от 11 апр. 2006 г. № 86 // Казахстанская правда. — 2006. — 13 апр. (№ 87, 25058).

ҚМ АА Куәлік нөмірі: **KZ45VPY00102718** — ҚР Мәдениет және Ақпарат министрлігі

© 2026 **Bilimger.kz** Ақпараттық-танымдық білім порталы. Барлық мазмұн авторлық құқықпен қорғалған.