

С.Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық университетінің 60 жылдығына арналған «Сейфуллин оқулары– 13: дәстүрлерді сақтай отырып, болашақты құру» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференциясының материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения – 13: сохраняя традиции, создавая будущее», посвященная 60-летию Казахского агротехнического университета имени С.Сейфуллина. - 2017. - Т.1, Ч.4. - Б.58-61

ҚАЗАҚСТАНДА ЛОГИСТИКАЛЫҚ ТЕРМИНАЛДАРДЫ ДАМУДЫҢ ПРОБЛЕМАЛАРЫ МЕН ШЕШУ ЖОЛДАРЫ

Саметова Р.М., Нуртаева Ж.Ш.

Қазақстандағы логистиканың дамуының осы келешегі бар бағыты «Қазақстан-2030» жолдауында өз орнын тапқан. Ол жерде Н.Ә.Назарбаев былай деген: «Транспорттық ағымдар шығыстан батысқа және керісінше тарихи біздің еліміздің территориясы арқылы өткен бүгінгі күні де тоқтамады. Қазақстанның мақсаты отандық транспорттық коммуникациялық кешенді әлемдік нарықта бәсекеге қабілетті ету және біздің территориямыздан өтетін сауда ағымын көбейту. 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 концепциялардың эволюциясы көрсеткендей, нақты теориялық аппаратта және логистикалық менеджменттің тәжірибелік әдістеріне қажеттілік өндіруші күштердің, технологиялардың, саяси жағдайдың, белгілі тарихи уақытта қалыптасқан нарықтық қатынастардың ересектігіне 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.

Көп уақыт бойы отандық экономикада логистиканы қолдану саласы (қамтамасыздандыру және өнім өндіру) бағаланбаған, ал Батыста логистика негізгі (фундаменталды) орынды алады. Тарихқа қарасақ, елімізде қолдану саласы өндірістік саладан, соның ішінде, тауарды және қызметті өндіруді ұйымдастырудан біршама артта қалып қойған. Айналым сферасы тауардың өндірушіден тұтынушыға жай жетуімен, қанағаттандырылмаған сұраныс жоғары дәрежесімен, төмен сенімділігімен және тұтынушыларға қызмет көрсету деңгейі сапасының төменділігімен сипатталады. Айналым сферасы қашанда қалдықтық принциппен қаржыландырылады; басқару персоналының жетекшілері экономикадағы айналым саласының рөлін дұрыс бағалай білмеген.

Бүгінгі таңда Қазақстан экономика инфрақұрылымы даму деңгейінің әлемдік орташа деңгейінен әлдеқайда қалып бара жатыр (ең алдымен өнімді қолдау саласында). Осы жерде келесі негізгі негативті жағдайларды көрсетуге болады:

· тауар өндіруші құрылымдардың бейрационалды дамуы (өнеркәсіпте және саудада ойластырылған тауар өткізу жүйесінің стратегиясының жоқтығы, ірі және орташа көтерме деңгейлерінде ұйымдастырылған тауарлы нарықтың жоқтығы);

· заманауи электронды коммуникациялар жүйесінің, электронды желілердің, байланыс және телекоммуникация жүйелерінің даму деңгейінің төмендігі;

· автомобильді жолдар саласында қалып қойған транспорттық инфрақұрылымы; жүк автомобильдерінің, мультимодальдық және кедендік терминалдардың техника-технологиялық деңгейінің төмендігі және санының аздығы және т.б.

Жоғарыда көрсетілген факторлар мен негативті жағдайлардың Қазақстан экономикасына логистикалық концепцияларды енгізуді біршама дәрежеде тежейді, ал бұл жұмысты қысқа мерзім ішінде орындау мүмкін емес.

Ғылыми-техникалық қадамдар жоғары оқу орындарындағы логистикаға тура немесе жанама қатысы бар пәндерін кең ауқымымен мамандарды дайындаумен байланысты. Шетелде отандық ғалымдарымыздың заманауи логистиканың теориялық базасын құрайтын жүйелік талдау, техникалық және экономикалық кибернетика, операцияларды зерттеу, қорларды басқару теориясы, қоғамдық қызмет көрсету теориясы, байланыс және өзге ғылымдар теориясы салаларындағы жұмыстары кеңінен танымал. 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 қосты.

Сонымен қатар, қоғамдық өндіріс саласында тоқтатудың басқа - өтелмейтін, өндірілмейтін шығындар сияқты түрлері бар. Бұл — көбінесе технологиялық үрдістің жете дамымауынан, еңбектің әлсіз механизациясынан, өндіріс пәнінің төмендігінен пайда болатын өндіріс үрдісінде бейрационалды түрде жұмсалған тірі еңбекті жоғалту; қоғамдық еңбекті жоғалту – материалдарды, жанармайды және басқа да материалдық құндылықтарды оларды дайындау, эксплуатациялау, сақтау, жеткізу, қолдану үрдісінде шамадан тыс шығындау». Материалдық-техникалық қамсыздандыру оңтайландырудың мәселелерінің шешімін автор салааралық баланс көмегімен тұрмыстық байланыс талдауда көріп отыр. Кеңестік дәуірдегі экономика қожалықты тек жоспарлық жүргізумен сипатталған, сөзсіз бұл анализ экономиканың дамуына зор ықпал еткен. Бірақ бүгінгі күнде де оның өзекті екендігін айтпай кетуге болмайды.

Қорытындылай келе, қоғамдық өндірістегі материалдық техникалық құралдардың қозғалыс үрдісінің нәтижелілігіне әсер етеді». Атап өтетін болсақ, бұл жапондық мамандары ойлап тапқан және бүкіл әлем бойынша кеңінен қолданылатын «Дәл мерзімде» атты дүниежүзіне танымал микрологистикалық концепцияға толық сай келеді.

Көрсетілген пәндердің нарығына көшуге дейін тәжірибелік қосымшаларда және ғылыми-зерттеулік өңдеулерде территориалдық, салалық және ведомстволық көзқарас басым болды. Өндіріс және тауарды қолдану салаларындағы бір логистикалық үрдістің қатысушылары өзіндік жергілікті қызығушылықтарын және орталықтандырылған жоспарланған экономиканың

жұмыс істеу мақсатын жүзеге асыру көзқарасымен қарағанда әрқашан бөлек қарастырылады.

Осылайша, қарастырылған объективті алғышарттар Қазақстан экономикасындағы өндіріс және өнім қатынасы сфераларындағы логистикалық концепцияның түпнұсқалық шығуын құрайды.

Экономиканың әр түрлі салаларында логистиканың техникалық және технологиялық, өндірістік базасын дамыту және жетілдіру, логистикалық тауар өткізуші құрылымдарын, әр түрлі дәрежедегі микро — макрожүйелерді, сонымен қатар кең ауқымды жүйелерді шығару керек.

Біздің мемлекеттің ұстанатын көрші мемлекеттермен интеграция саясаты территорияда кең ауқымды логистикалық жүйелердің үкіметтік институттармен, ұйымдармен, бірлестіктермен, ТҰК немесе ҚӨТ қалыптастырылатын интегралданған мемлекеттердің құрылуына алып келеді. Кең ауқымды логистикалық жүйелерді құру сәйкес инфрақұрылымсыз мүмкін емес, оған ең алдымен транспорттық жүйелер жатады.

Халықаралық ынтымақтастықты кеңейту, интеграциялық үрдістердің тереңдеуі және халықаралық сауда көлемінің ұлғаюы транзиттік жүк және жолаушылар ағымы тосқауылсыз өтуі үшін қолайлы жағдайлар жасауды талап етеді. Олар мемлекет аралық экономикалық және мәдени байланыстарын қамтамасыз етумен байланысты.

Транзитті тасымалдың өсуі ұлттық транспорттық жүйелердің тасымалдау мүмкіншіліктерінің қорларын пайдалану нәтижелілігін жоғарылатады, олардың қайта шығару және жетілдіруіне жағдай жасайды. Әлемдік экономика дамуының болжамдық бағалары осы ғасырдың негізгі тауарлық және қаржылық ағымдар АҚШ – Еуропа – Оңтүстік Шығыс Азия және Қытай үшбұрышында бағытталатын болады деседі. Қазақстанның негізгі мақсаты елдің Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір болып саналатын қолайлы географиялық жағдайын толық пайдалана білу.

Тауарды жер шарының кез келген нүктесіне жеткізуді басқарудың заманауи логистикалық концепциясын тұтынушы сервисінің орнынан қарағанда, былайша қарастыруға болады: «Керекті тауар белгілі сапасымен және санымен – белгіленген уақытта және минималды шығындармен, керек жерге жеткізіледі». Соның ішінде шығындар тауарды өндірудің өз бағасы ретінде және де әлемдік өткізу жүйелерінде тауар шығарушы және сауда делдалдарының физикалық таратылуымен логистикалық операциялар шығындарына байланысты. Логистикалық шығындар құрылымында транспорттық шығыны 20%-дан 70%-ға дейін құрайды, сондықтан транспорт глобалды логистикалық жүйенің құрылуында орасан зор рөл атқарады.

Қазақстан үшін оның үлкен территориясымен қайта шығарудың жергілікті ерекшеліктері, соның ішінде жергілікті транспорттық факторлар: транспорттық коммуникациялар, сол аудандағы транспорттық және транспорттық-экспедициялық кәсіпорындар, транспорттық түйіндер, терминалдар және т.б. маңызды орын алады. Қазақстанның жергілікті макрологистикалық жүйесінің құрамындағы транспорттық дәліздердің логистикалық қолдау көрсетуі мыналарды қамтамасыз етеді:

· аудандардың әлеуметтік-экономикалық сауалдарын шешу, жаңа жұмыс орындарын туғызу және инвестиция тарту арқылы халықтың жұмыс істеу деңгейін жоғарылату;

· тұтынушыларға транспорттық-логистикалық қызмет көрсету сапасының жақсаруы, қызмет көрсету сапасының заманауи біріккен логистикалық технологияларды енгізу және логистикалық сервистің жергілікті өндірістік техникалық базасының дамуы арқасында әлемдік стандарттарға жақындату;

Бұл сала белгілі жағдайда дамыған және ұзақ уақыт бойы шоғырланған өсу стратегиясымен жүру керек, ұлттық диверсификацияда және жаңа нарықтық іздеуге негізделеді. Олар біздің транспорттық және коммуникациялық қызметімізді пайдаланады. Бұл стратегия автомобиль құрылысы, туризм, сервис жүйесі, жол және капиталдық құрылыс және отандық өнімнің өз бағасының төмендеуіне әсер ететін болады».

Біздің елімізге басқа шетелдік капиталистік елдерде логистиканың тарихи жолды қайталаудың қажеті жоқ. Олардың жинаған тәжірибесін және өзіміздің потенциалды пайдалана отырып, біз тез қарқынмен заманауи логистикалық көзқарасты және отандық бизнестегі нарықтық бағытталған құрылымдардағы жүйені енгізуіміз қажет.

Қазақстан нарығының көп бөлігін шағын ойнаушылар иеленуде. Бәсекелестіктің классикалық түрдегі түсінігі рейтинг нарығында жоқ. Қазіргі күні желілік ритейл, мамандардың пікірінше көтерме тауар айналымның 5-10 пайызын алады. Мұндай жағдайдың болуы аймақтар мен нарықтың дамуына шектелуіне себептер бар:

- жоғары логистикалық шығындар;
- халықтың төмен тығыздығы.

Логистикалық қызметтің отандық провайдер-компаниялары 5 суретте қарастырылған. Қазақстан нарығында логистикалық қызмет көрсетуді дамытуда тиімді транспорттық-логистикалық жүйе мұқтажға ие халықаралық логистикалық операторлар бар.

Қорыта келгенде, 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.

Әдебиеттер тізімі

1. KaskataevN.M., Zholmukhanova A. Scientific and methodological basis for the competition of information and advisory support to agriculture. Actual Problems of Economics. (135),2012 – Thomson Reuters (2012) – 0.039. ISSN 1993-6788.