

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІКТІК – ЛОГИСТИКА ҚЫЗМЕТ НАРЫҒЫНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ МЕН ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ

Қуанышбекова Құндыз Қуанышбекқызы

kundyzo903@list.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасының «Логистика (сала бойынша)» мамандығының магистранты,

Нұр – Сұлтан, Қазақстан

Ғылыми жетекші - Ж.М. Қуанышбаев

Бұл мақалада Қазақстан Республикасында көліктік-логистика қызметтерін дамыту қажеттілігі сипатталған. Тірек сөздер: көлік, логистика, қызмет нарығы, инфраструктура.

Қолайлы экономикалық жағдай, тұтыну нарықтарының өсуі, компаниялардың жедел даму қарқыны логистикамен байланысты проблемаларды көтерді. 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[5]. Мәселелердің бірінші блогы - инфрақұрылымның дамымауы ірі қалаларда, сондай – ақ өңірлерде бизнеске бағдарланған қазіргі заманғы қоймалық үй-жайлардың іс жүзінде толық болмауы және одан да маңыздысы-тиісті көлік паркінің, теміржолдың да, автомобильдің де, сондай-ақ сапасыз автожолдардың жетіспеуінен тұрады[1]. Логистикалық қызмет көрсететін компаниялардың басты мәселесі, ішкі коммуникациялардың дамымауы (60 %) және логистика саласындағы мамандардың жетіспеуі (40%) болып табылады. Логистикалық қызметтер нарығында ұсынылатын қызметтердің әлсіз сапасымен (42,5 %), көлік инфрақұрылымының дамымағандығымен (29 %) және қойма шаруашылығының дамымағандығымен (14%) проблемалар бар [1].

Екінші блок – логистикалық операторлардың төмен кәсібилігі (40%) және ұсынылатын қызметтердің тар ассортименті (14,5%). Сондықтан клиенттің -компаниялармен өзара қарым-қатынасы әлсіз, себебі бұл операторлардың қызметтері бөлек және үйлесімді жүйе болып табылмайды[1]. КЭҚ нарығы жүк тасымалдарынан, қоймалаудан және дистрибуциядан, көлік-экспедиторлық қызметтерден, басқару логистикасынан тұрады. Қойма шаруашылығында жағдай төмен. Бүкіл Қазақстан бойынша сыйымдылық қойма жылжымайтын мүлік нарығы 2 миллион шаршы метрге тең. Жыл сайын нарықтың 20 -25% өсуі болжанады [2]. Қоймалық үй-жайлар көлемінің 70% - ға жуығы Алматы облысында шоғырланған. High Tech Logistic компаниясының деректері бойынша бүгінгі күні Алматыда 600-ге жуық түрлі қойма бар, және олардың барлығы температуралық режим, шаң мен

ылғалдылық деңгейін бақылау және т.б. сияқты базалық стандарттарға сәйкес келмейді. Сондықтан мұнда жағдай келесідей болды. Егер осы уақытқа дейін кәсіби қоймалар нарық көлемінің 2% – ын ғана алса (А сыныбы), 13% – бұл ангарлардан, басқа да өндірістік ғимараттардан қайта жасалған жартылай кәсіби қоймалар (В сыныбы) және 85% - қазіргі заманғы талаптарға сәйкес келмейтін кеңес дәуірінің қоймалары (С және Д санаттары). 2030 жылға дейін А класты қоймалардың үлесі бұл жерде басым болады деп болжануда [2].

Сауалнама нәтижелері көрсеткендей, компаниялардың 60 % - ы "С" класындағы үй-жайларды пайдаланады, бұл олардың тауарларды сақтауға ыңғайлылығын білдіреді. Алайда, мұнда қоймалық арнайы техникамен және белгілі бір бағдарламалық қамтамасыз етумен жабдықталған қоймаларды көп қабатты қоймалау жүйелеріне жаңғырту озық тәжірибе болып табылады. Компаниялардың 20 % - ы тауар айналымын электрондық есепке алуды, стандарттар бойынша жинақталатын өнімдерге сәйкес келетін жалға алынған белгілі бір сыныпты қоймаларда сақтауды жүзеге асырады. Компаниялардың қалған 20 % - ы кешенді қоймалық қызметтерді пайдаланады сақтау, тиеу-тиеу операциялары, электрондық тауар айналымы, нақты уақыт режимінде қорларды есепке алады. Бұл қойма шаруашылықтарын басқаруда басқару логистикасы элементтерінің болуын білдіреді [3].

Айта кету керек, жетекші компаниялардың топ-менеджменті қазірдің өзінде нақты компанияның логистика қызметі үшін жауап беруі тиіс екенін түсінеді:

1. ақпараттық (тапсырыстар, келісім-шарттар) ағындар;
2. физикалық (тасымалдау, қоймалау, бөлу) ағындар;
3. қаржылық (жеткізушілерге, мердігерлерге ақы төлеу) ағындар;
4. кірістерді ұйымдастыру және ұлғайту кезінде жалпы шығындарды барынша азайту;
5. қызмет көрсетудің тұрақты деңгейі [3].

Автомобиль сегменті неғұрлым бәсекелі болып табылады. Алайда басты сектордың мәселелері - жолдардың нашар сапасы және автопарктің жетіспеушілігі. Сарапшылардың пайымдауынша, негізгі себеп Қытай мен Өзбекстанмен көлік-кеден қақпасындағы автомобильдердің салмағын нашар бақылау болып табылады. Нәтижесінде қайта тиелген машиналар мемлекет инвестициясын пайдасыз ете отырып, біздің жолымызды бұзады. Темір жол тасымалдарына келетін болсақ, бұл мерзімдерге қарай жиі ұзағырақ және қол жетімділігі бойынша тұрақты емес. Темір жол тасымалы проблемаларының негізінде тұтыну секторының өніміне қатысты шикізаттық жүк тасымалы басымдығымен "Қазақстан Темір Жолы" монополиясы да бар. Ұлттық оператор жұмысының жетіспеушілігі түріндегі төмен тиімділігі және жеткізі-лімдердің жүйеленбеуі, тарифтерді тұрақты көтеру өндірушілер мен бүкіл экономиканың дамуының нақты тежегіші болып табылады. Вагондардың жетіспеуі маусымдық проблема болды, ал қазір іс жүзінде күнделікті болып отыр. Осы уақыт ішінде қазақстандық өндірушілердің көлемі еселеніп, тұтынушылардың үміті де өсті, оларды біз тасымалдаудың тұрақсыз болуына байланысты шетелдік өндірушілердің пайдасына жоғалтамыз [4]. Сонымен қатар, қиындататын бірнеше факторлар бар ірі шетелдік компанияның кіруі. Шетелдік инвестор үшін аутсорсинг жағдайында логистикалық инфрақұрылымды дамытугеографиялық ерекшеліктерге байланысты өте тиімді. Мысалы, өйткені логистикалық тізбекте ірі елді мекендер, ілеспе жүкті басып алмау, бөлмеу жоқ [4]. Бұдан басқа, компания үшін ең маңызды өлшем логистикалық қызметтердің құны болып табылады. Шетелдік оператордың бағасы жоғары болады, алайда маңыздылығы жағынан келесі критерийлер өте жоғары болуы мүмкін. Сондықтан қызметтердің құны мен сапасы арасында орта табу маңызды. Барлық оң және теріс сәттер кезінде бұл логистикалық қызмет нарығының өзі ғана емес, сонымен қатар бизнестің, жалпы экономиканың дамуын одан әрі жеделдетеді [4]. Үлкен тәжірибесі бар ірі оператор іс жүзінде компаниялардың қажеттіліктерін қалай жақсы түсіну, қуатты жоспарлау, қызметтер кешенін қамтамасыз ету, ұзақ мерзімді активтерге инвестиция салу, сол арқылы жоғары тұрақты қызмет көрсетуді қамтамасыз ету және шығындарды азайту екендігін көрсете алар еді. Бұл тез арада клиенттердің бизнесіне әсер ететін еді және көптеген ірі компаниялар үшін іс-қимылға белгі

болар еді. [4]. Сарапшылардың мәліметі бойынша, жергілікті нарықта сапалы ұсыныстардың болмауына байланысты бірнеше компания учаскелерді сатып алу және персоналды іріктеу жұмыстарын жүргізіп жатыр[4]. Қазақстанда КЭҚ кәсіби нарығы пайда болып, оның қарқынды дамуы күтіледі. Бұл бірқатар себептерге байланысты:

1. А класты аутсорсингтік логистика нарығына сұраныстың артуы байқалады, олардың тұтынушылары жеке қоймалары жоқ шағын компаниялар да, ірі компаниялар да болып табылады;

2. қала шегінен тыс жаңа қоймаларды көшіру және салу және шоғырландыру, олардың айналасында индустриялық-инновациялық кәсіпорындар;

3. логистикалық қызметтерге, бірінші кезекте қоймаларға сұранысты арттыру және оларды жеке компаниялардың мемлекеттің қатысуынсыз салу;

4. елдегі жүк айналымының жыл сайынғы өсуі сұраныстың өсуімен қатар жүреді

5. логистикалық қызметтерге және отандық компаниялардың қамтамасыз етілмеуіне, шетелдік компанияның өз технологиясымен логистикалық қызметтердің келуін күтуіне байланысты;

6. логистикалық қызметтердің толыққанды нарығының болмауы, жүк тасымалдау, экспедиторлық қызметтер, дамымаған логистика элементтері, қойма шаруашылығы;

7. өңірлерде КЭҚ-ға сұраныс бар, бұл кеңеюге әкеледі қазіргі заманғы қоймалар, терминалдық кешендер жоқ аймақтарда компанияның логистикалық қызметі өседі [4].

Көлік саласындағы мемлекеттің инвестициялық саясатын іске асыру біршама күрделі және ол кешенді талдау мен әрбір инвестициялық іс-шараның сарабынан негізделетін жалпыға танылған халықаралық тәсілдерді ескеруі тиіс. Нақты жобалар мен бағдарламалар түрінде жоспарланған инвестициялар автокөлік сияқты инфрақұрылымдық салаларда, әдетте, мемлекеттік құрылымдар арқылы ынталандырылады және әзірленеді. Соған қарамастан, оларға меншіктің өзге нысандарындағы кәсіпорындардың қатысуы әлемде кеңінен таралған. Инфрақұрылымдық саланың дамуына тікелей мүдделі тұлға ретіндегі мемлекет, жалпы стратегия жасауда, инвестициялық басымдықтарды белгілеуде, қолайлы рай қалыптастыруда және инвестицияларға қолдау көрсетуде басты роль атқарады[3].

Жалпы логистика экономиканы дамыту үшін маңызды мәселелерді көтереді, қазір олар бәсекеге қабілеттілікке компания арқылы әсер етеді. Алдағы уақытта оның рөлі артады. Үкіметтің бұған қаншалықты назар аударатыны компанияларға да байланысты. Біздің ойымызша, Қазақстанның жеке бизнесі Логистикалық қызмет көрсету саласындағы ірі инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыруға дайын деп ойлаймын. Мемлекет көлік-логистикалық қызмет көрсету саласындағы инвестициялық жобаларды іске асыруға қатысу үшін жеке бизнесті ынталандыруы тиіс деп [4].

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1 Ж.М.Куанышбаев, М.И.Арпабеков, Н.К.Айдикенова/ Ашық жылжымалы құрамда жүкті орналастыру мен бекіту. Оқу құралы/ Алматы: Эверо, 2016.

2 Тасымалдау процесіндегі көліктік логистика: оқу құралы/ Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К., Н.Д – У. Адилова – Астана: ЕНУ им. Лумилева, 2014. – 191 с

3 Шодыров, Е. Қоймалар, вагон шаруашылығы // National Business. – 2006. – № 3.

4 Тойлыбаев, С. Invest Capital Realty: қоймалар, логистика, инфрақұрылым // KAZAKHSTAN халықаралық іскерлік журналы. – 2005. – № 2.

5 Сайт: <http://melimde.com/logistika-fimi.html>