

## Тақырыбы 6: «Уақыт аралығында өзгертілетін көлік үрдісі»

### *Дәрістің жоспары:*

1. Қозғалыс көлемінің ауытқуы.
2. Жылжымалы құрамның санын белгіленген дәрежеде ұстау.
3. Толық емес ақпарат кезінде қызмет көрсету.

# Мәтін бойынша

Қазіргі уақытта экономикалық дамудың жағдайлары логистикалық тізбек бойынша тауарлар қозғалысын тиімді басқарудың талаптарын күшейтуді талап етеді. Тәжірибе көрсеткендей бүгінде біздің ең осал тұсымыз көліктік шығындардың азаюына ықпал ететін тауарларды қаттауды (складирования) жасаудың принциптерін өзгерту табылады.

Қаттау логистикалық жүйенің өндіргіштігі мен шығынының мөлшеріне ықпал етеді. Логистикалық жүйеде өнімді қаттау оталарына жүйелік ағым маңызды экономияны алып келуі мүмкін. Осы мақсатта мыналарды қарастыру керек:

# Логистиканың қаттау жүйесі

1. Логистикалық жүйенің барлық қалған элементтерімен қаттау функциясының өзара әрекеттілігі;
2. Қаттаудың базистік арналуы: өнімді қорғау, ақпаратты беру, жүк өндірудің тиімділігін арттыру;
3. Экологиялық мәселелерге ықпал ететін қаттаудың қазіргі технологиялары.

# Тасымалдаудың көптеген түрі

Қаттау барлық логистикалық тізбектің шығындарының деңгейіне ықпал етеді, ол келесідей негіздерде:

Қаттау маркировкасы бар жүктің нақты идентификациясымен анықталатын бос оталарды басқару;

Тапсырыстың тиімділігі, нақтылығы мен жылдамдығы қаттаудың, габариттің, нысанның, сатының қолайлылығына байланысты.

Жүкті қайта өндірудің құныны іріленген жүк бірлігін қаттаудың мүмкіндігі ықпал етеді;

Сақтаудың құны қаттаудың габаритіне тікелей байланысты.



# Қаттаулар анықталады:

Қаттау 2 түрге бөлінеді: тұтынатын – соңғы тұтынушыға негізделген, көбінесе логистиканың талаптарын сақтап, тұтынушыға қолайлы, қорғаныс, тұтыну орамы сипатында берілетін есеппен жүргізіледі, логистика үшін ерекше жақсы қаттау болып табылады.

Өндірістік қаттау – аса ірі жүк бірлігінің жеке компоненттерін біріктіріп, жүк тасымалының тиімділігін арттыру үшін қолданылады.

## Бірнеше өндіріс қаттаулары

Бірнеше өндіріс қаттауларын ірі жүк бірліктеріне топтастыру контейнерлеу деп аталады. Өндірістік қаттау мен іріленген жүк бірлігі логистикалық каналдарды бөлудің негізгі объектісі болып саналады, қаттаудың талапқа сәйкес келмеуі барлық логистикалық жүйеге тиімділік береді, өндірістік орауларды жүргізуде келесідей негізгі талаптар қойылады:

- стандартизация;
- типті мөлшерлер санын шектеу.

Контейнерлеу - іріленген жүк бірліктерін жасау.

Жүк бірлігінің тиімді шамасын анықтау: жүк бірліктерін қалыптастыру мен тарату қосымша шығындарға әкеледі. Себебі қалыптастыру мен тарату негіздері оның мөлшерімен тура пропорционалды болып келеді. Басқа жағынан тиеу-түсіру, тасымалдау, сақтау керісінше оның мөлшерімен пропорционал. Осылайша жүк бірліктерін таңдауда компромисты іздеу қажет.

Жүк бірліктері мен оның мөлшерін тиеу – тасу және сақтау үшін құрылғылар келісілген болуы керек. Бұған жан жағынан 600\*400 мм болатын тік бұрышты көрсететін базалық модульді пайдаланудың көмегімен қол жеткізуге болады. Осы модульдің негізінде қос көліктің бір жүйелік мөлшері жүргізілген.

Құрастыру принципі табандықтың көлемін математикалық торда қысқа мөлшерлерге бөлуден шығарылады. Мысалы, 1200\*800 табандық 4 базалық модульді, ал 1200\*1000 табандық – 5 модульді көрсетеді.



# Қазақстан Республикасындағы транзиттік тасымалдаулар логистикасының даму жағдайы мен үрдістері

Мультимодальді транзиттік тасымалдаулар тізбегіндегі логистикалық орталықтың көліктік-үлестіру жүйесінің қарастырылған құрылымы транзиттік көлік дәліздері мен көлік өткелдері логистикасын дамытудың алғышарттарын талдау, сондай-ақ «Еуропа–Қазақстан–Қытай» темір жол транзиттік маршруты бойынша контейнерлік жүк тасымалын талдау есебімен берілген.

## Көлік кешенінде толассыз материалдық ағындарды басқарудың бірыңғай жүйесі әзірге жасалмаған

Қазақстан территориясындағы ақпарат және қаржы қозғалысы бойынша көптеген жүк тасымалдау буындарының өзара үйлесімді жұмысының дәрежесі төмен. Логистиканы көлікте пайдалану көлік үрдісіне қатысушылардың техникалық және технологиялық байланысын, экономикалық мүдделерін үйлестіру негізінде контрагенттерді бәсекелес тараптардан, бірін-бірі толықтыратын серіктестерге айналдырады. Осы әрекеттердің өзара үйлесімі модальді тасымалдау логистикасын пайдалануға, контейнерлер және жүк пакеттерімен жұмыс істеуге мүмкіндік береді, тасымалдаудың бірыңғай технологиясын, тікелей тиеп – түсіруді, тиеп – түсірусіз қатынастарды қолдануды қарастырады.

Қазіргі уақытта инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландырудағы мемлекеттік және жеке серіктестіктердің сұлбасы жасалуда, оның үстіне инфрақұрылымдық облигациялар арқылы зейнетақы қорларының ұзақмерзімді қаражаттарын тарту түріндегі серіктестер құру тәжірибесі бар.

Көліктік-логистикалық қызметтер кластерін дамыту бойынша техникалық тапсырмалар әзірленді, үйлестіру кеңестері туралы ережелер жасалды, Қазақстан Логистика қауымдастығының қызметі мен құрылымы анықталды.

Келешекте қаржылық шығындарды шоғырландыру, қор нарығында тиімді әрекет ету, инфрақұрылымдық объектілерді дамытумен байланысты инвестициялар тарту мақсатында бірқатар инфрақұрылымдық компанияларды біріктіретін көлік холдингін құру көзделіп отыр. Фирмалар мен көлік компаниялары профильді емес активтерден (аутсорсинг) құтылу және қызметтер аталымын кеңейте отырып, өз өндірісін әртараптандырады. Отандық компаниялар мен көліктік қызметтерді ынталандыратын делдалдық құрылымдар: сауда агенттері, брокерлік фирмалар, дилерлер, экспедиторлық компаниялар нарығы да дамуда.



Осы салада еліміздің территориясы арқылы өтетін батыс Еуропа мемлекеттері мен оңтүстік-шығыс Азия елдері арасындағы қашықтықты шамамен, бір жарым мың километрге қысқартатын балама трансконтинентальді маршруттар қалыптасуда.

Қазақстан территориясы арқылы өтетін трансконтинентальді транзит стратегиясының екі айқын бағыты бар: Батыс – Шығыс және Солтүстік – Оңтүстік. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында қалыптасқан және ұтымды саналатын келесі көлік дәліздері бар: Ресей Федерациясын қытайдың батыс аймақтарымен байланыстыратын трансазиялық темір жолдың Солтүстік дәлізі (ТАТЖ) – Еуропаны Азия құрлығының шығыс жағалауымен байланыстыратын Транссиб трансконтинентальді дәлізінің бір бөлігі.



Қазақстан арқылы ТАТЖ Солтүстік дәлізі бойынша Ресей – Орта Азия транзитінің жақын болашақтағы дамуы ең әуелі, Қытай-Ресей және Қытай –Еуропа транзиті есебінен жүзеге асырылмақ.

Орта Азия республикаларын Қытайдың батыс аймақтарымен байланыстыратын Оңтүстік дәліз оңтүстік Еуропа елдерін Қытайдың шығыс жағалауымен байланыстыратын басқа «Шығыс – Азия» трансконтинентальді дәлізінің бөлігі болып табылады. Ресей Федерациясының еуропалық бөлігін Өзбекстан және Түркменстанмен байланыстыратын Солтүстік – Оңтүстік дәлізінде өзбекстан және түркменстан транзиті жеке бағдарлама бойынша қарастырылады.

Аталған дәліз Еуропаның солтүстік және солтүстік – шығыс бөлігін Оңтүстік Азия және үнді субконтинентімен байланыстыруды көздеген «Транс-Азия» транс-континентальді дәлізінің бір бөлігі. TRACECA арқылы Қазақстан Оңтүстік – Шығыс және Орталық Еуропа елдерімен, сонымен бірге Ресей Федерациясы территориясын айналып өтіп, Жерорта теңізінің басқа да мемлекеттерімен байланысы қамтамасыз етіледі.

Қарастырылған дәліздер Қазақстан Республикасының ішкі және экспорттық – импорттық тасымалдарының басым көлемі жүзеге асырылатын ұлттық темір жол және автомобиль жолдары желісіне негізделген. Қазақстан - Қытай шекарасында орналасқан Достық станциясының Трансазиялық темір жол магистралі арқылы халықаралық тасымалды қамтамасыз етудегі ролі ерекше. Отанымыздың территориясы арқылы өтетін трансконтинентальді бағыттар батыс еуропа мемлекеттері мен оңтүстік – шығыс Азия мемлекеттері арасындағы қашықтықты бір жарым мың километрге қысқартады.

ТЫҢДАҒАНДАРЫҢЫЗҒА  
РАХМЕТ !!!