

## **АЙМАҚТЫҚ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕНІҢ ДАМУЫН ТАЛДАУ**

**Нұрбосынова Ж.Н**

**Ақтау халықаралық теңіз сауда порты республикалық мемлекеттік кәсіпорны («АХТСП» РМҚК) мысалында**

*Автор рассматривает возможность создания транспортно-логистического центра, удовлетворяющего развитию транспортных дорог и, в частности, развитие транзитных дорог .*

*The author considering the foreign government's affairs of logistical transport and appointed the ways of making good conditions (positions) of transport and the state transitor opportunities of developing the transport.*

Логистиканың жетістіктерін теңіз көлігінде пайдалану транзитті көлік әлеуетінің тиімділігін арттырудың кепілі, әрі әлемдік көлік жүйесіне белсенді интеграцияланудың формасы болып табылады. Қазақстан Республикасының 2015 жылдарға дейінгі Көлік стратегиясын жүзеге асыру әлемдік көлік жүйесіне интеграциялану, ұлттық көлік заңнамасының халықаралық заңдармен үйлесімін, көлік жүйесінің бәсекеге қабілетті болуын қамтамасыз ету, мультимодальді тасымалды дамыту, технологиялық процесс логистикасын халықаралық стандарттарға сәйкестендіру мақсатында транзиттік әлеуетті қарқынды дамытуды және республика территориясына халықаралық көлік ағындарын тартуды қарастырады.

Макрологистика деңгейінде берілген тар мағынадағы түсініктеме бойынша логистика – логистикалық тізбекке сай өнім шығару процесінде материалдық ағымдарды басқару дегенді білдереді. Осы тұрғыдан қарағанда логистиканың басты міндеті логистикалық жүйенің барлық звеноларында материалдық ресурстар қозғалысының пропорционалдылығын қамтамасыз ету болып табылады. Қорытындылай келгенде логистиканың негізгі қызметі осы пропорционалдылықты материалдар аяқталмаған өндіріс және дайын өнім қорлары мен резервтік өндіріс қуатын құру және басқа да іс-шараларды жүргізу арқылы қамтамасыз етуге бағытталады. Ағылшынша-орысша үлкен сөздіктерде логистика материалдық-техникалық қамтамасыз ету деп түсіндіріледі. Бірақ, ғалымдар мен мамандардың айтуынша логистика микрологистикалық деңгейдегі өзінің тар мағыналы анықтамасының шегінен

шығып кеткен. Кең мағынада логистика – фирманың экономикалық мақсаттарын іске асыру үшін қолданатын қаржылық, материалдық және еңбек ресурстарын оңтайландыру мақсатында тауар және қызмет өндіретін әр түрлі бірлік күштерін (бөлімшелерін) біріктіруіне мүмкіндік беретін кәсіпорын қызметін ұйымдастыру тәсілдері, нарықтағы сұраныс пен компанияның ұсынысын үйлестіру құралдары және әріптестер мен фирма арасындағы қарым-қатынасты реттеу әдістері мен тәсілдері дегенге келеді.

Микрологистика деңгейінде берілген кең мағынадағы анықтамада логистика - 1) нарықтағы сұранысты болжау; 2) өндірісті материалдық тұрғыдан қамтамасыз ету процесінің барлық кезеңдерінде кәсіпорын бөлімшелерінің қызметін бақылау, сараптау, реттеу, есептеу, ұйымдастыру және жоспарлау; 3) сапалы, пайдалылығы жоғары (рента-бельді) және бәсекеге қабілетті өнімдерді шығару және сату арқылы дайын өнімдер ағымы мен материалдар ағымын басқару әдісі болып табылады.

Сонымен, логистикалық жүйе бір мезгілде өзіне тән ұйымдық басқару құрылымы бар кәсіпорынның басқарылатын да (жабдықтаушы, өндірістік және өтім (сату істері) логистикасы) басқаратын да қосалқы жүйелері ретінде қызмет атқарады. Логистикалық жүйеде басқару объектісі ретінде материалдық және тауарлық ағымдар, ал басқару заты ретінде осы ағымдарды басқарудың ұйымдық-экономикалық механизмі (болжау, жоспарлау, реттеу және т.б.) қолға алынады. Логистиканың өзі логистикалық жүйені, оның экономикасын, қосалқы жүйелері мен ағымдарын басқару әдісі ретінде қарастырылады.

Барлық логистикалық жүйе мен оның қосалқы жүйелері, яғни кәсіпорынның барлық инфрақұрылымы: барлық бөлімдері мен қызметтері, өндірістік және өндірістік емес бөлімшелері, өндірістік-диспетчерлік бөлімі (ӨДП) логистикалық қызметті атқарумен айналысады.[1]

Шетелдерде логистика өнімді өндіру, тарату және тұтыну саласындағы көліктік қызмет көрсетуді дамыту және жетілдірудің жетекші бағыты болып табылады. Батыс елдерде ұлттық және халықаралық бағдарламалар мен жобалар аумағында тиімді макроэкономикалық көліктік логистикалық жүйелерді қала, аймақ, мемлекет және халықаралық деңгейде әзірлеу мен жүзеге асырудың үлкен тәжірибесі жинақталды. Интермодальді тасымалдарды басқарудың терминалды логистикалық жүйелері, ірі көліктік-логистикалық орталықтар, таратушы компаниялар жұмыс істейді. АҚШ, Жапония, Франция, Германия сияқты елдердің жалпы ұлттық өнімінің 25 – 30% тауарлық - материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындарды басқарудың логистикалық жүйесінің үлесінде.

Теңіз порттары қызметінің тиімділігін арттыру мақсатында Қытайдың

тәжірибесін назарға алатын болсақ, ол елде арнайы экономикалық аймақ ұғымының орнына баж салығынсыз аймақ ұғымы орын алады. Бұл аймақтың портпен біріккен қызметі моделі ұсынылған. Бұл модельдегі қызметте, яғни баж салығынсыз аймаққа іргелес жатқан порт территориясында арнайы территория бөлінеді. Бұл бөлінген территорияла логистикалық қызметтің, оның ішінде қоймалардың, буып-жинақтайтын, қайта жинақтайтын, таңбалайтын, жинақтап-тарататын қызметтердің дамуына жағдай жасалады. Бұл территорияға айлақтар кірмейді. Бірақ баж салығынсыз жеңілдіктер қолданылады. Бұл аймақтардағы қызметтердің басты мақсаты қосымша құны жоғары операцияларды орындау болып табылады. Демек, қоймадағы жүктің сақталуы, жүктерді өңдеу, шоғырландыру және жинақтау қызметтерін басымды етіп, сервистік қызметті жетілдіру болып табылады . [2]

Жоғарыда келтірілген порт қызметін жетілдіруге қатысты басқару саясатымен қатар, халықаралық тәжірибеге сәйкес теңіз порттарын басқару жөнінде бірнеше модель бар. Жалпыға белгілі келесі 4 модель бар: сервис-порт, тул-порт, лэндлорд-порт және толық жекешелендірілген порт.

Қазіргі таңда Ақтау порты «тул-порт» моделі бойынша қызмет атқарып отыр. Порт кешені үшін барлық қызмет түрлері, порт активтерін ұстау, пайдалану республикалық мемлекеттік кәсіпорын «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» құзіретінде, тек астық жүктерін өңдеу бойынша өндірісітік инфрақұрылым порт қызметінен тыс жұмыс істейді.

Ақтау көлік байланысының кешенділігі мен сәйкестілігін аумақтық-өндірістік кешеннің қызмет ету талаптарына сай жоспарлау қажет. Бұл көзқарасты жүк өңдеудегі жүктеу кешенінің еңбек сыйымдылығы айқын көрінетін көлік байланысының аралық элементтерінің қуаттылығын арттыру мақсатын көздейді деп қарастыруға болады.

Порт өз жұмысын, яғни жыл сайынғы өндірістік қызметін Қазақстан республикасының Көлік және Коммуникация Министрлігімен қарастырылып, бекітілетін бизнес-жоспарға сай жүргізіп отырады.

Көлік және Коммуникация Министрлігімен және Еуразия Қайта Құру және Даму Банкімен келісілген бизнес жоспар поттың барлық мамандарының қызмет етуіне басшылық жасайды.

Ақтау порты арқылы тасымалданатын жүк түрлері мен көлемін төмендегі кестеден көруге болады:

Кесте 1. – Ақтау порты арқылы тасымалданатын жүк көлемі, мың т.

Жүк түрлері	2007ж	2008ж	2008ж/ 2007ж%	2009ж	2009ж/ 2008ж%	2010ж болжам	2010ж/ 2009ж%
мұнай	9293	8900	96%	10300	116%	10600	103%
металл	1161	1309	113%	1150	88%	1200	104%
басқа жүктер	92	95	103%	125	132%	130	104%
астық	188	200	106%	300	150%	350	117%
паром	238	240	101%	300	125%	300	100%
барлығы	10972,0	10744	98%	12175	113%	12580	103%

Ақтау порты арқылы тасымалданатын жүк көлемі 2008-2010 жылдары 35 499 мың тоннаны құрайды.

Ақтау порты арқылы мұнай 2008 жылы - 8900 мың тонна, ал 2009 жылы – 10300 мың тонна тасымалданды. Бұл көрсеткіш 2008 жылмен салыстырғанда 16%-ға жоғары болып табылады.

Бұл кестеде Ақтау теңіз сауда порты арқылы негізгі мұнай жіберуші компаниялар анықталған, атап айтқанда:

- «Маңғыстаумұнайгаз» ЖШС,
- «Қаражанбасмұнай» АҚ,
- «СНР- Актөбемұнайгаз» АҚ,
- «ҚұмкөлМұнай» АҚ.

«Маңғыстаумұнайгаз» мұнай компаниясы 2008 жылы да Ақтау портының басты әріптесі болып табылады. Өйткені Ақтау порты географиялық жағынан қолайлы, ал экономикалық жағынан тиімді қызмет көрсетеді. Компания 2008 жылы 6850 мың тонна мұнай өндіріді. Оның экспортқа жіберілгені 5600,3 мың тонна мұнайды құрады. Тұтынушыларға мұнай темір жол арқылы да, Атырау – Самара құбыры арқылы да, Ақтау порты арқылы да тасымалданды. Ақтау порты арқылы 3110,0 мың тонна мұнай тасымалданды.

«Қаражанбасмұнай» Акционерлік қоғамы Маңғыстау облысының ірі мұнай компанияларының бірі болып табылады. 2009 жылы Ақтау порты арқылы Ақтау – Баку – Батуми маршрутымен мұнай тасымалданды.

Ақтау порты арқылы металл 2008 жылы - 1309 мың тонна тасымалданды, ал 2009 жылы – 1150 мың тонна тасымалданды. Бұл 2008 жылмен салыстырғанда 12%-ға төмен болғанын айғақтайды.

Ақтау порты арқылы тасымалданатын жүк көлеміне кері әсер ететін негативті факторлардың бірі Иран Ислам Республикасындағы металлопрокатқа деген сұраныстың төмендеуі, себебі бұл мемлекет металл өнімдері өндірісін жандандырып өндірістік қуаттарын осы өндіріске жұмылдырып өз металл өнімдерін шығарып отыруы. [3]

Салыстырмалы түрде «Mittal Steel Temirtau» кәсіпорнында өндірілетін шикізаттарға деген сұраныс тұрақты деңгейде, бұл шикізаттардың номенклатурасы бұрынғыша сол бағытта тасымалдана береді.

Жыл сайын республикада 350 мың т астам мыс өндіріліп, оның 250 мың тоннадай мөлшері баламалы бағыттарды Ақтау портымен тасымалданады. Бірақ, мыс пен мырышты Алтынсарин – Хромтау теміржол бөлігі арқылы Ақтау портымен тасымалдау Новороссийск порты арқылы тасымалдаумен салыстырғанда барынша тиімдірек болып саналады. Бұл жерде аталған жүкті тасымалын тартуға кедергі болып отырған негізгі фактор порт инфрақұрылымына жүк ағымдарын бағыттайтын мемлекеттік қолдаудың жоқтығы. Бұл жерде тағы бір айта кететін жағдай, ол Кавказ территориясы бағытында жүк жөнелтушілердің тұрақсыз саяси жағдайға байланысты сенімсіздігі де әсер етіп отыр. Бәсекеге қабілетті тарифті бекітіп, жүк жөнелтушілермен келісімге келіп, тасымалдауға қажетті технологиялық шарттар құрылған кездеқысқа мерзімде күкірт пен «Орал болаты» компаниясының өнімдерін тасымалдау мүмкіндігіміз бар.

Паром арқылы тасымалданатын жүктер 2008 жылы 240 мың тоннаны құраса, ал 2009 жылы бұл көрсеткіш 300 мың тонна құраған.

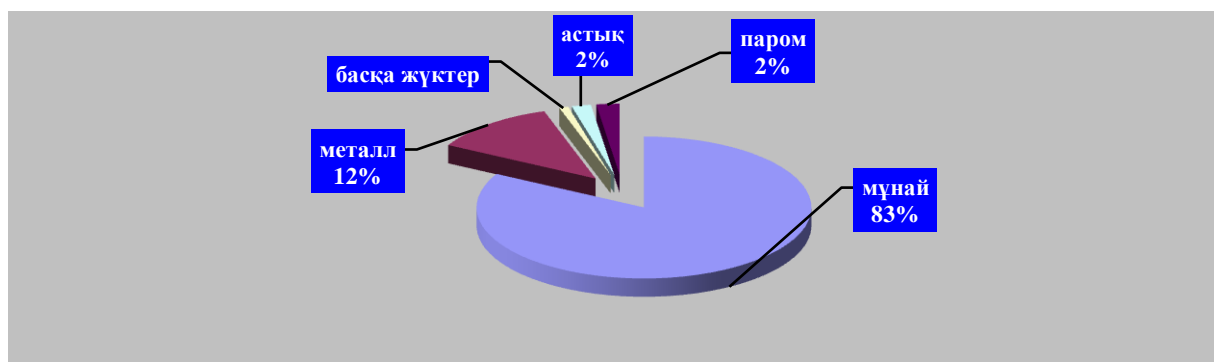
Контейнерлер. Қазіргі уақытта Ақтау порты арқылы тасымалданатын контейнерлік жүктердің үлес салмағы өте төмен. Бұл бағыттағы қиыншылықтардың бірі – бұл ТРАСЕКА коридоры негізінде «Қазақстан Темір Жолы» ұлттық компаниясы транзиттік контейнерлік жүктерге жеңілдіктер беруіне тікелей байланысты.

Оңтүстік-Солтүстік бағыты шеңберіндегі және ТРАСЕКА бағытындағы контейнерлік жүк ағымдарын тасымалдауды дамыту эксперттердің талдауы бойынша маңызды мәселе болып отыр. Шығыс-батыс-шығыс (ТРАСЕКА) және Иран Ислам Республикасы мен Парсы шығанағымен Түркия – Қазақстан, Ресей Федерациясының Урал аудандары бағытындағы контейнерлік жүк ағымдарын жандандыру мәселелері қарастырылуда. Бірақ, қазіргі кезде бұл жүктерді Ақтау порты арқылы тасымалдау Транссиб балама бағытындағы тасымалмен салыстырғанда бәсекеге қабілетсіз.

Бұл жайлардан басқа Солтүстік-Оңтүстік және ТРАСЕКА халықаралық коридорлары шеңберіндегі транзит сферасындағы тариф саясатына

жақындау үшін темір жол құрылымының дайын еместігі, барлық бағыттар бойынша тасымалдау тарифтерінің қымбаттығы біздің әлі де жақын уақыттағы контейнерлік ағымдағы жүктердің тасымалын ұйымдастыру мүмкіндігімізді шектеп отыр. Жүргізілген талдауларды саралай келе жүк ағымдарының минималды көлемін тасымалдау мен құрылыс материалдары мен акцизделетін өнімдердің жекелеген партияларын тасымалдау қажеттілігі айқындалған. Құрылғылар негізінен Батыс Қазақстандағы мұнай компанияларының қажеттіліктері мен Каспий қайраңындағы кен орындары үшін тасымалданады.

Минералды тыңайтқыштар «Казфосфат» кәсіпорынның негізгі өндіретін өнімдері: натрий триполифосфаты, минералды тыңайтқыштармен сұйық аммиак. Жыл сайын бұл өнімдер 100-150мың тонна шамасында өндіріліп отырады.

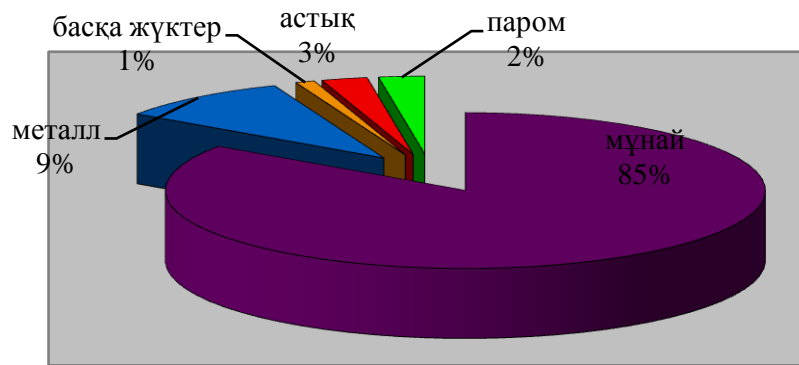


**Сурет 1. Ақтау теңіз порты бойынша тасымалданатын жүктер құрылымы, 2008ж**

1 сурет 1 кесте негізінде құрылған. 2008 жыл бойынша жалпы тасымалданатын жүк құрылымын талдасам, мұнай тасымалының үлесі 83%, металл тасымалының үлесі 12%, астық тасымалының үлесі 2%, паром 2% алады.

Сонымен, Ақтау порты арқылы тасымалданын жүктердің барлығы 2008 жылы 10740 мың тоннаға жеткен.

Ал 2009 жылы 12175 мың тонна жүк тасымалданған. Бұл көрсеткіш 2008 жылмен салыстырғанда 13 %-ға жоғары болып табылады.



**Сурет 2. Ақтау теңіз порты бойынша тасымалданатын жүктер құрылымы, 2009ж**

2 сурет 1 кесте негізінде құрылған. 2008 жыл бойынша жалпы тасымалданатын жүк құрылымын талдасам, мұнай тасымалының үлесі 86%, металл тасымалының үлесі 9%, астық тасымалының үлесі 2%, паром 2% алады.

2008-2009 жылдарда Ақтау порты арқылы тасымалданатын мұнайдың өсуі негізінен келесі факторларға байланысты:

- мұнай өндіру компаниялардың мұнайды өндіруді арттыру;
- Ақтау портының мұнай өндіруші компанияларға географиялық жағынан жақын орналасуы. [4]

Ақтау теңіз портында жүк тасымалын дамытуды болжау кезінде төмендегі жадайларды ескеру қажет:

- көлік жүйесін жалпы алғанда және оның құрамдас бөліктерін дамыту болжамдары мен гипотезаларын жасау;
- тариф жүйесін түбегейлі қайта қарау және көлік тарифтерін унификациялау (теңестіру);
- көліктің әрбір түрін жеке немесе көліктің басқа түрлерімен бірге тиімді пайдалану үшін техникалық және экономикалық көрсеткіштерді бекіту;
- жолаушылар мен жүктерді қайта жүктеусіз және ауысымсыз тасымалдауды дамытуды қамтамасыз етудің экономикалық және техникалық алғышарттарын құру және жолдарын анықтау.

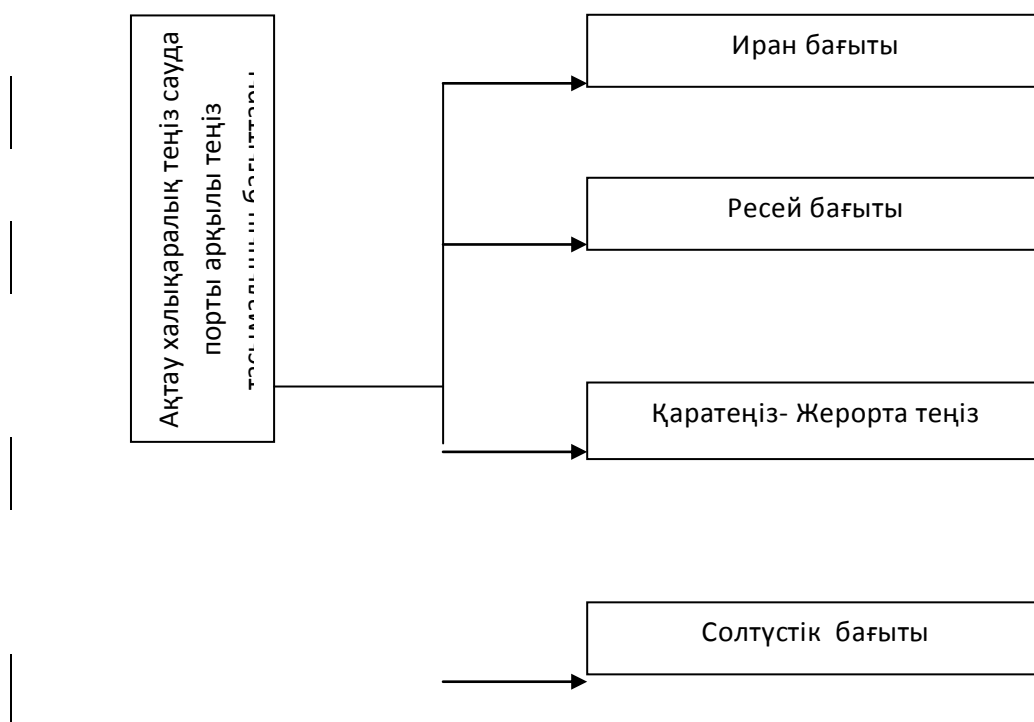
Территориалық шоғырлану, процестердің жоғары динамикасы, көп түрлі маусымдық тасымалдар көлікті бизнес-жоспарлау мен басқарудың барыша күрделі салаларының бірі ретінде қарастыруға бағыттайды. Басқару механизмі мен бизнес - жоспарлауды жетілдіру бұл дамумен тығыз байланысты. Теңіз немесе басқа да көлік қызметтің басқа да салаларымен байланысты, мысалы құрылыспен байланысты өндірісті жедел басқарудың функцияларына бағытталатын күрделі өндірістік-шаруашылық кешенді

құрады.

Жүк тасымалын жетілдіру және теңіз және басқа да көлік қызметін пайдалануды айтарлықтай деңгейде жетілдіру көп жағдайларда көлік түрлері арасындағы тасымалды тиімді бөлуге және олардың көлік байланысындағы өзара тығыз байланысын орнатуға мүмкіндік береді.

Ақтау теңіз портының қазіргі жағдайы мен даму тенденцияларын зерттеу нәтижесі жүк ағымдарының масштабын ұлғайту жағдайында көлік жүйесінің инфрақұрылымын күрделендіру, сондай-ақ қазақстандық теңіз порттары арқылы жүк тасымалының ұзақ мерзімді болжамдарының алғышарттарын жасау және бизнес жоспарлау теориясы мен тәжірибелерін ары қарай жетілдіру қажет.

Ақтау порты арқылы халықаралық тасымалдар дамуы, басқа каспий жағалауы мемлекеттерінің порт және шектес көлік инфрақұрымымен, каспий бассейнін басқа дүниежүзілік бассейндермен байланыстырушы су көлік жолдарының дамуымен тікелей байланысты.



**Сурет 3.— Ақтау халықаралық теңіз сауда порты арқылы теңіз тасымалының бағыттары**

Иран бағыты Ақтау-Баку-Ноушахр паром желісімен, порттардың салыстырмалы дамығандығымен, Иранның ТМД елдерміен дамыған халықаралық саудасымен сипатталады. Сонымен қатар басты жүктерді қабылдауға бағытталған порт инфрақұрылымының, келіп тұрған



теміржолдың жоқтығымен басты бірқатар мәселелер бар. [5]

### **Қорытынды**

Қорыта айтқанда, кәсіпорынның коммерциялық қызметіне қатысты ақпараттар ағымы мен өндіріс процесін ұйымдастыру, өнімдердің сапасын, рентабельділігін және бәсекеге қабілеттілік деңгейін арттыру, жаңа өнімдер өндірісін игеру және дайындау, құқықтық-шарттық негіздерді қамтамасыз ету жұмыстарынан бастап кәсіпорынды басқару ісімен айналысатын барлық бөлімшелер коммерциялық қызмет функцияларын атқарумен шұғылданады.

### **Әдебиеттер:**

1. Белоусов А.Г., Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Коммерческая логистика. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001.-С.7-14.
2. Логистика товародвижения. М.: Маркетинг, 2000.-с.. 120 — 126.
3. Джонсон Д.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л. и др. Современная логистика. - М.-СПб.-Киев, 2002.-С.23-29, 95.
4. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика. Учеб. пособие. СПб.: СПбУЭФ, 1995.-110с.
5. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. М.: Биржи и банки, 1997. – 271с.