

ӘЛЕМДІК КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ ИНТЕГРАЦИЯЛАНУ ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ КӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ ДАМУ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ

Нұрбосынова Ж.Н

Автор рассматривая смысл термина- логистика, первичные центры развития, а также одну из ее отраслей, так если транспортную логистику отметила деятельность ведущих компании как инструментов конкуренции для сохранения клиентов и их увеличения.

The author points out the meaning of “Terminology logistics” and its first development centers, also enumerates the number of clients. As a tool of campitains it uses services of leading Companies.

Соңғы жылдары экономикалық теорияда салыстырмалы жаңа ғылыми салаға – компаниялардың материалдық және тауарлық ағындарын, көлік ағындарын жүйелі басқаруға бағытталған логистикалық әдістеменің теориялық қағидалары негізінде зерттеуге ерекше назар аударылуда. Шетелдік экономикалық тәжірибедегі негізгі тұжырымдамалар мен логистикалық модельдердің дамуы оны терең зерттеуді, талдауды, ғылыми тұрғыдан жалпылауды және Қазақстандағы тиімді көліктік–логистикалық кешен құру барысында ұтымды қолдануды талап етті.

Логистиканың концептуалды ерекшеліктері өндірістік – шаруашылық іс -әрекетті басқарудағы өзіндік бағыты бар белгілі бір әрекеттер жиынтығы арқылы көрінеді. Логистика термині «есептеу және пайымдау өнері» деген мағынаны беретін гректің «logistike» сөзінен шыққан. Бастапқыда ол айналым, кейіннен өндіріс саласындағы тауарлық – материалдық қор қозғалысын басқару туралы жаңа теория түрінде қалыптасты. XX ғасырдың 30 жылдарындағы экономикалық дағдарыс кезеңінде нарықтық экономикалы елдерде пайда болған, материалмен, шикізатпен қамтамасыз ету, өнімді өндіру, сақтау және тарату қызметтерін үйлестіретін қамсыздандыру - өндіру - тарату жүйелерін біріктіру идеялары ғылыми зерттеудің дербес бағытына және шаруашылық тәжірибенің жаңа түріне – логистикаға айналды. [4]

Логистиканың дамуы мен шаруашылық тәжірибеге қарқынды енуі XX ғасырдың 70 - жылдардың ортасынан басталды. Америкада, Еуропада, Жапонияда материалды ағындарды дәстүрлі басқаруға құрылған логистиканың негізінде логистикалық басқарудың объектісіне айналған «толассыз материалдық ағын» категориясы ажыратылды. XIXғ. көпірлер мен

жолдар құрылысын басқаруда логистикалық әдістемені қолданған француз әскери маманы А.Жомини логистика бойынша алғашқы ғылыми еңбектердің авторы деп саналады. Екінші дүние жүзілік соғыста логистика америка қарулы күштерін қару–жарақ, жанар–жағар май және азық – түлікпен қамтамасыз етуге бағытталған әскери өнеркәсіптің, жабдықтау базалары мен көліктің өзара үйлесімді әрекетін қамтамасыз етті. Кейіннен логистика біртіндеп әскери саладан шаруашылық саласына да тарала бастады.

Материалдық таратуды басқару жөніндегі АҚШ Ұлттық кеңесінің қызметкерлері, логистиканың мәнін анықтауда, басты назарды логистиканың басқарушылық аспектіне аударды. Франция экономистері логистиканы «...қажетті өнім көлемін белгіленген уақытта және белгіленген орында аз шығын көлемімен алу мақсатындағы түрлі қызметтердің жиынтығы» деп анықтай отырып, оның экономикалық мәніне назар аударды.

Сонымен, логистиканың анықтамалары оның басқарушылық, сонымен қатар экономикалық аспектілерін ажыратады. Осыған байланысты, тасымалдау және ақпараттық қамсыздандыру шығындарын қысқарту арқылы материалды құндылықтар қозғалысын жоспарлау мен бақылау процестерін біріктіруді қарастырған неміс профессоры Пфольдің логистикаға берген сипаты осыған дәл келеді. Бірқатар анықтамаларда логистиканың оперативті – қаржылық аспектісі, яғни мәміле уақытынан және жеткізушіге ақша төлеген сәттен бастап тұтынушыға қажетті өнімді жеткізгені үшін ақша алған сәтке дейінгі аралықтың есепке алынуы туралы айтылады [1].

Дифференциациялау және ғылыми табиғатын терең зерттеу барысында нақтылықты, дәлдікті талап ететін логистиканың экономикалық табиғатын пайымдау оның дамуының алғашқы кезеңдеріне тән. Сатып алу және тарату логистикасына, шоғырланған логистикаға, қорлар қозғалысының логистикасына және қорлар ағындарының сандық параметрлерінің өзгеру сипатына (1- кесте) сәйкес логистиканың басқа да бөлімдері анықталды.

1 –кесте. Логистикалық жүйелер тұжырымдамасы

Логистикалық жүйелердің жіктелуі	Бәсекелестік артықшылықтар (ерешеліктер сипаты)	Даму және үйлестіру үрдістері
Физикалық таратуды үйлестірудің тұжырымдамасы.		
Қызмет ету деңгейін көтеру үшін ағындардың логистикалық менеджмент әдісі.		
Сатып алу логистикасы	Жеткізушілермен тығыз және тұрақты байланыстар (стратегиялық одақтар)	Материалды, қаржылық, ақпараттық ағындардың өзара байланысының элементтеріне қатысты жүйелі әдістеменің дамуы.

Өндірістік логистика	Өндірістің инновациялық технологияларын синхронизациялау	Көлік құралдарын шикізат, материал сатып алу, дайын өнімді тұтынушыға жеткізу үшін де пайдалану
Сату (өткізу, сату) логистикасы	Тапсырыстар мен тауар қорлары қозғалысын өңдеуге қажетті компьютерлік программаларды пайдалану.	Айналым шығындарын төмендету
Біріккен шығындар тұжырымдамасы. Барлық шығындар қажетті қызмет ету деңгейін қамтамасыз ететін жүйелі әдістеме әдісі.		
Интеграцияланған логистика	Таратуды, өндірісті және жеткізуді ырғақтық пен ағындарды үйлесімділік мақсатындағы үйлестіру. Жетекші өндіруші фирмалар жүйесі	Логистикалық жүйенің сенімділігін арттыру
Стратегиялық логистика	Компанияның шикізат пен материалдарды басты жеткізушілермен тиімді одағы. Жеткізушілермен стратегиялық одақтар құру.	Компания ішіндегі операциялар уақытын үнемдеу, жеткізушілер және клиенттермен өзара әрекеттесу шығындарын арттыру.
Көліктік логистика	Көлік ағындарын интеграциялау және үйлестіру стратегиясы. Клиенттер санын көбейту.	Көлік компанияларының бәсекеге қабілетін әрі қарай арттыру

Көлік логистикасының экономикалық табиғаты бірқатар экономистермен табыс алуға бағытталған коммерциялық делдалдық іс-әрекет тұрғысынан зерттеледі. Көлік логистикасы тұтынушылардың төлеуге қабілетті сұранысын қанағаттандыру мен тауар өндірушілердің пайда түсіруі мақсатында орындайтын тауарлар мен қызмет көрсетулерді тарату және алмастыру барысындағы көліктік жеткізулерді ұйымдастырумен байланыстырылады [3]. Өндіруші – фирма сатып алу және материалдық қорларды жеткізу, сонымен бірге тұтынушыларға өнімді таратып өткізу, өнімді логистикалық тізбектің нақты орындарына жеткізуді ұйымдастыру барысында логистикалық серіктестердің қызметін, бірнеше көлік түрлерімен тасымалдау нұсқаларын пайдалана алады. Фирманың логистикалық менеджменті көліктің меншікті паркін құру немесе көлікті (меншікті немесе жеке меншік) жалға алу мәселесін шешуі тиіс. Балама нұсқаларды таңдау барысында көрсеткіштердің белгі бір жүйесі басшылыққа алынады. Көрсеткіштер жүйесін көлік құралдарының меншікті паркін (жалға алу, жылжымалы құрам лизингі) құру мен пайдалану шығындары; көлік, көлік–экспедициялық фирмалар мен басқа да логистикалық делдалдар қызмет көрсетулеріне жұмсалатын шығындар; тасымалдау жылдамдығы (уақыты); тасымалдау сапасы (сенімді жеткізу, жүктің сақталуы және т.б.) құрайды.

Логистиканың осындай тұжырымдамасы отандық экономикалық әдебиетте алғаш рет О.А. Новиков және С.А. Уваровпен әзірленді. Олардың пайымдауынша, логистика өндіріс шығындарын төмендету және пайданы арттыру мақсатындағы материалдық, қаражаттық және ақпараттық ағындарды реттеу мен қадағалаудың интеграцияланған жүйесі болып табылады. [4]

Көлік логистикасының нәтижесінде көлікпен тасымалдау және жеткізушілермен, клиенттермен өзара әрекеттесу уақыты қысқарады. Осындай тиімді әрекеттесудің мысалы ретінде Norfolk Southern және Ford Motor Company көлік агенттіктерінің әрекеттесуін айтуға болады. Жеткізу уақытын 60 күннен 15 күнге қысқарта отырып, Ford компаниясы темір жолмен жеткізу жүйесіне өзгерістер енгізді. Вагондарға автокөліктің әр түрін тиіп, оларды Ford компаниясының тарату орталығына жеткізудің орнына, Norfolk Southern көлік агенттігінде автомобильдердің бір типтері түсіріліп, тағайындалған бекетке автомобильдердің қажетті түрлері жіберілетін төрт аймақтық орталық ашты. Бұл Ford компаниясы үшін автомобильдерді зауыттан дилерлерге жеткізу уақытын елеулі қысқартуға және қызмет көрсету сапасын арттыруға мүмкіндік берді .

Көлік логистикасы клиенттерін сақтау және олардың санын ұлғайту мақсатындағы бәсекелесудің құралы ретінде озық және жетекші компаниялардың қызметін пайдаланатындығын атап өту қажет. Көлік компаниялары жеткізушілермен тығыз ынтымақтасып, қазіргі технологияларды кеңінен қолданып, көліктік тасымалдауларды дамытудың стратегиялық бағыттарын ұстанып отырады.

Логистикалық шешімдерді қабылдау барысында «біріктірілген шығындар тұжырымдамасын» пайдалану оны жалпы логистика (Total Logistics) деп атауға мүмкіндік берді. Бұл әдіснамалық тұрғыдан барлық логистикалық қызметтердің интеграциялануы нәтижесінде түрлі қызметтердің (тасымалдау, қоймалау) барлығын біркелкі орындалатынын білдіреді.

Логистер жалпы схемаға жеткізушілер мен клиенттерді қосып, аталған тұжырымдаманы кеңейтіп отырады. Жеткізу тізбегін басқаруда бастапқы шикізат көзінен дайын өнімді тұтынушыға дейін жеткізудің барлық кезеңдері уақытылы әрі толассыз жүзеге асуына ерекше назар аударылады. Бұл логистиканы фирманың басқа да қызметтерімен үйлестіруге мүмкіндік береді [2].

Көлік логистикасының қазіргі кезеңде бизнестің кең тараған және мойындалған қызметі екендігіне көз жеткіземіз. Логистика өзінің мәні бойынша көлік ағындары қозғалысын жетілдіру мақсатындағы жаңа схемалар мен технологияларды талап ететін көлік компаниясының корпоративті стратегиясының маңызды бөлігі. Логистиканы бәсекелес

әлемдік жүк тасымалы нарығындағы стратегиялық құрал ретінде пайдаланады.

Көлік логистикасы, кез келген экономикалық жүйе ретінде, әсіресе, микродеңгейде көрініс табатын өзіндік құрылым мен мазмұныны ие. Көлік логистикасының мақсатына және элементтерінің функционалдық бағытына сәйкес шартты түрде қаржылық және ақпараттық ағындарды біріктіретін басқарудың дәстүрлі салаларына (1-сурет) бөлінуі мүмкін.



1- сурет. Көлік логистикасы элементтерінің өзара әрекеттесуінің құрылымдық моделі (автормен құрастырылған)

Негізгі өндірісті қажетті материалдық – техникалық қорлармен минималды жиынтық шығындар негізінде белгіленген уақытта көліктік жеткізулермен қамтамасыз етуді жоспарлау, ұйымдастыру және бақылау көлік логистикасының маңызды кешенді қызметі болып табылады. Материалдық ағындарды басқарудың осы кезеңінде–ақ жеткізуші – кәсіпорындардың, көлік, қойма және тұтынушылардың өндірістік бөлімдері арқылы өтетін логистиканың ұйымдастырған ағындары мүдделерін мейлінше қанағаттандыратын шешімдер қабылдау қажеттігі пайда болады.

Өндірістің маңызды факторы саналатын көліктік - материалдық ағындар көлік логистикасының басты объектісі болып табылады. Материалдық ағындарды құрайтын материалдық қорлар шектеулі болғандықтан, олардың қоймалануы, өндіріске жеткізілуі көлік логистикасында аса маңызды. [5]

Логистика тұжырымдамасын пайдалану үшін тасымалдау кезеңінде болатын немесе болуы мүмкін сұраныстың барлық сипаттамаларына лайық дайын өнім өндірісін ұйымдастыру философиясының өзгеретіндігіне дайын болу қажет. Темір жолмен транзитті тасымалданатын материалдық ағындардың қозғалу процестерін үйлестіру және тиімді интеграциялау проблемасы көлік логистикасында маңызды. Оны шешу орталықтандырылған оперативті басқарудың, өндірісті көліктік–логистикалық орталықтармен қамтамасыз етуді, реттеу мен бақылау процестерінің икемді жүйесін құруды қарастырады.

Логистикалық процедуралар:

- тасымалдау түрін таңдау (арнайы әдебиеттерде тасымалдау тәсілі немесе жүкті жеткізу жүйесі деп аталады);
- көлік түрін (немесе бірнеше түрін) таңдау;
- тасымалдаудағы негізгі және қосымша логистикалық делдалдарды таңдау.

Аталған барлық процедуралар белгіленген шектеулерді сақтаумен бір немесе бірнеше көрсеткіштер негізінде орындалады. Шектеулер сыртқы логистикалық жүйелердің мақсатты функцияларымен немесе қоршаған микро және макро ортаның факторларымен байланысты. Мысалы, дистрибуция жүйесіндегі шектеулер жеткізу уақытына, тасымалдау шығындарына, жүктің сақталуына; жүктің көліктік бір түрінен екінші түріне ауыстырылып тиелуі немесе қоймалау жүзеге асатын қоймалардың – терминалдардың орналасуына тәуелді.

Унимодалды (көліктің бір түрімен) тасымалдау көліктің бір нақты түрімен (мысалы, автомобиль немесе темір жол) жүзеге асады және қоймалау мен жүк өңдеудің аралық операцияларынсыз логистикалық тізбектің бастапқы және соңғы бекеттері белгілі болғанда қолданылады. Жүктің түрі, жөнелту көлемі, жеткізу уақыты, тасымалдау шығындары көлікті таңдау көрсеткіші болады. Мысалы, ірі тонналық жөнелтулер кезінде жүктерді бекеттерге кірме жолдармен, ал топтамасы шағын жүктерді қысқа қашықтықтарға автокөліктермен тасымалданғаны дұрыс. Осыған байланысты жүк иесі көліктің екі түрімен де келісім – шарттық қатынаста болады, олардың әрқайсысы жүк иесімен есеп айырысады және маршруттың сәйкес учаскесінде жүктің сақталуына материалды жауапты болады.

Аралас тасымал бірнеше көлік түрін пайдаланумен ерекшеленеді. Тасымалдаудың аралас түрін пайдалану көбінде дистрибутивті арналардың құрылымымен (немесе қамтамасыз етудің логистикалық каналдарының) байланысты, мысалы, өндіруші зауыт ірі партияны көтерме базаға темір жолмен (шығындарды азайту мақсатында) жөнелтеді, ал көтерме базадан жүк бөлшектеп сату орындарына автокөлікпен тасымалданады. [2]

Логистикалық тізбекті мультимодальді ұйымдастырудың ерекшеліктері. Тасымалдаудың қазіргі логистикалық тәжірибесінде тасымалдауды бір экспедитор (оператор) бір диспетчерлік орталықтан және бірыңғай көлік құжатымен (мультимодальді, интермодальді, трансмодальді, А-модальді, аралас, сегменттелген және т.б.) орындайды.

Интермодальді тасымалдауда жүктің иесі бір тұлғамен (оператор) келісім –шарт жасайды. Жүкті жеткізу маршрутында түрлі көлік түрін пайдаланатын, жүк иесін өзге көлік кәсіпорындарымен қосымша шарт жасаудан босататын экспедиторлық компания оператор бола алады. Интермодальді (мультимо-дальді) тасымалдаудың белгілері: логистикалық тізбектің (каналдың) бастапқы және ақырғы бекеттеріне дейін жеткізетін оператордың болуы; фрахттың бірыңғай мөлшерлемесі; бірыңғай көлік құжаты; жүкке және тасымалдау шартын орындауға деген ортақ жауапкершілік.

Тасымалдаудың интермодальді және мультимодальді жүйелерін іске асырудың негізгі қағидалары:

- бірыңғай коммерциялық - құқықтық режим;
- тасымалдауды ұйымдастырудың қаржылық – экономикалық мәселелерін кешенді шешу;
- электронды құжат айналымы жүйелерін және телекоммуникациялық жүйелерді кеңінен пайдалану;
- тасымалдауды басқарудың бірыңғай ұйымдастырушылық – технологиялық принципі және тасымалдауға қатысатын барлық логистикалық делдалдардың әрекетін үйлестіру;
- логистикалық делдалдар кооперациясы;
- түрлі көлік түрімен тасымалдау инфрақұрылымының кешенді дамуы.

Мемлекет сыртына шығатын (экспорттық-импорттық операцияларда) мультимодальді тасымалдауларды жүзеге асыруда жүктерді кедендік рәсімдеу, көлік саласы заңнамасы және маршрут өтетін елдердегі тасымалдаудың коммерциялық–құқықтық аспектілерінің маңыздылығы артады. Халықаралық мультимодальді тасымалдауда коммерциялық–құқықтық режим принципінде: физикалық таратудың тасымалдау бөлігіндегі УДЕ унификация; кедендік рәсімдеулерді жеңілдету; халықаралық үлгідегі

стандартты коммерциялық жүк және көлік құжаттарын енгізу қарастырылады.

Тасымалдау барысына ақпараттық – компьютерлік қолдау көрсету мульти- және интермодальді тасымалдауда аса маңызды. Еліміздің әлемдік ақпараттық кеңістікке (соның ішінде тасымалдау саласындағы) интеграциялануы үшін логистикалық жүйеде мәліметтерімен электронды алмасудың қазіргі EDI, EDIFACT халықаралық стандарттарын пайдалану, электронды құжат айналымын дамыту қажет. Халықаралық телекоммуникациялық, коммерциялық (CompuServe, America Online, Relcom) және коммерциялық емес (Internet) желілер, көлік құралдарына арналған байланыс және навигацияның спутниктік жүйелер (Inmarsat-C, GPS және т.б.) тасымалдауда аса маңызды роль атқарады. [3]

Соңғы жылдары тасымалдау, әсіресе мульти- және интермодальді тасымалдау технологиясы логистикалық тізбектер мен каналдарда жүк терминалдары мен терминал кешендерін пайдаланумен байланысты. Сондықтан, сәйкес тасымалдаулар терминалды тасымалдаулар деп аталатын болды. Тасымалдау түрін, тасымалдауды жүзеге асыратын көлік түрін және логистикалық делдалдарды таңдау көрсеткіштер жүйесі негізінде орындалады. Тасымалдау тәсілі мен көлік түрін таңдаудың негізгі көрсеткіштері:

- тасымалдаудың аз шығындылығы;
- транзит (жүкті жеткізу) уақыты;
- сенімділік пен қауіпсіздік;
- жолдағы қорлармен байланысты аз шығындылық;
- көлік түрінің сенімділігі мен қол жетерлігі;
- өнімнің саралануы.

Тасымалдау шығындары жүктің белгілі көлемін тасымалдаудың көліктік тарифтерін, көліктік – экспедициялық операциялармен, тиеу, түсіру, ыдысқа салу, қайта тиеу, сұрыптау және т.б., яғни жүкті тасымалдаумен қатар, іске асырылатын логистикалық операциялармен байланысты шығындарды қамти-ды. Әдетте, көліктік шығындар (жеткізу уақытымен қатар) көлік түрін және тасымалдау тәсілін таңдауда негізгі көрсеткіш болып табылады.

Жүк жеткізу уақыты (транзиттік уақыт) шығындармен қатар басты көрсеткіш, себебі қазіргі логистикалық тұжырымдамаларда уақыт шешуші роль атқарады. Оған қоса, жүктің нақты белгіленген мерзімде жеткізілуі (тең жағдайларда) таңдалған тасымалдау схемасының (тасымалдаушы және басқа да логистикалық делдалдар) сенімді екендігін растайды. Жеткізу уақытының қысқартылуы фирмаға өнімнің саралану стратегиясын енгізуді, жүктің жол

бойында сақталуын, жүк сапасы стандарттарының талаптарын, халықаралық экологиялық талаптар-дың орындалуын қамтамасыз етіп, дайын өнімді өткізу нарығында бәсекелік артықшылықтар береді.

Тасымалдаумен байланысты логистикалық шешімдерді қабылдауда тасымалдаушыны (немесе бірнеше тасымалдаушыны) дұрыс таңдаудың да маңызы зор. Әдетте бұл жұмыс жүк иесінің ұзақ уақыттар бойы жалғасып келе жатқан іс-кер қатынастары бар көлік – экспедициялық фирманың логистикалық менеджере-ріне тапсырылады.

АҚШ-тың түрлі экономикалық салаларында 350–ден астам кәсіпорындарға қызмет ететін көліктік – экспедициялық фирмалардың іс - әрекеттері зерттелген болатын. Зерттеу нәтижесі кәсіпорындардың 70%-дан астамы есептеулерді көліктік–экспедициялық фирмалардың құзырына тапсыратындығы анықталды. Дайын өнімді және басқа жүктерді қоймалау кәсіпорындардың 22% үшін орындалады. Жеткізудің тиімді нұсқасын таңдау, тасымалдаушылардың пайдаланатын тарифтерін келісімдеу тапсырмасын 22% кәсіпорын; жүктің жөнелтілуін бақылау кәсіпорындардың 15% үшін орында-лады. Кәсіпорындардың 13% логистикалық мәліметтерді сақтау мен өңдеуге қажетті ақпараттық жүйелердің жасалуына, ал 12% серіктестермен мәлімет алмасудың электронды жүйесін жасауға мүдделі болып шықты. 11% кәсіп-орындар үшін меншігіндегі жылжымалы құрам паркін пайдалану, ал 7% үшін қоймадағы материалдық қорлар деңгейіне бақылау қамтамасыз етіледі [1].

Көптеген көліктік–экспедициялық фирмалардың ірі жүк терминалдары бар, сондықтан олар өндірушілердің өнімін ұзақ сақтай алады, ал кей жағдайда ірі көтерме сауда делдалдары қызметін орындай отырып, терминалдағы өнімді түгелімен сатып алады. Тасымалдау, қоймалау, сақтау, жүк өңдеу, өнімді сату және консолидациялаумен байланысты логистикалық белсенділіктерді біріктіре отырып, көліктік–экспедициялық фирмалар қызметтердің тұрақты нарығын, ұзақ уақыттық пайданы және өндірушілердің логистикалық шығындарын азайтуды қамтамасыз етіп, логистикалық көлік орталықтарына айналады. Логистикалық белсенділіктердің сыртқы логистикалық жүйелерде біріктірілу уақыт талабы. Мысалы, дүние жүзінің көптеген елдерінде 200-ден астам бөлімдері мен филиалдары бар белгілі TNT Express Worldwide корпорациясы өз клиенттеріне: тауар өндірушілердің логистикалық тізбектерін басқаруды; сақтау, сұрыптау және жүк өңдеу бойынша қойма кешендері мен қызметтерді; мамандандырылған дистрибутивті орталықтардан өнімді таратуды; логистикалық экологиялық таза жобаларды; тауарларды қайтару мен көлікті жөндеу; жұмыс күні басында өндірушілердің өндірістік қорларын тікелей толықтыруды; қосалқы бөлшектер мен көпсалалы жабдықтауды қамтитын логистикалық қызметтердің кең спектрін ұсынады. Көліктік–экспедициялық қызметтер негізінен шағын партиялы, ыдыстама–даралы жүктер, контейнерлер мен пакеттер (палеттер) үшін орындалады. Ірі габаритті өнеркәсіптік, құрылыс

жүктері, шикізат, астық өнімдері әдетте, жүк иесі және тасымалдаушы арасындағы тікелей келісімшарт бойынша жүзеге асады.

Тасымалдау бойынша қосалқы логистикалық серіктестер қатарында сақтандыру, күзет, ақпараттық фирмалар мен компанияларды, банк және басқа да қаржы мекемелерін, жүк терминалдарын, жүк өңдеу, қаптау, ыдысқа салу, мамандандырылған агенттер мен брокерлерді атауға болады. Делдалдарды таңдау көрсеткіштер жүйесі, процедурасы алуан түрлі. Таңдаудың негізгі критерилері: тарифтер, сенімділік, қаржылық тұрақтылық, сервистің кешенділік сипаты және т.б..

Терминалды тасымалдаулар. Терминалдар арқылы ұйымдастырылатын және жүзеге асырылатын жүк тасымалы терминалды тасымалдаулар деп аталатынын жоғарыда айтқан болатынбыз. Қазіргі микро – макро жүйелерде тасымалдаудың осы түрінің маңызы арта түсті.

Терминалды тасымалдаулар шетелде жүкті қалааралық және халықаралық қатынастардағы аралас тасымалдауда: ірі теңіз порттарында, көлік тораптарында, кейіннен Батыс Еуропа мен Солтүстік Американың жүк құрайтын құрлықты аймақтарында пайда болды. Терминалды тасымалдауларды әдетте тасымалдаудың түрлі тәсілдері үшін әмбебап немесе арнаулы терминалдар мен терминал кешендерін пайдаланатын көліктік–экспедициялық фирмалар немесе әр түрлі көлік операторлары ұйымдастырады. [2]

Жүктің әр түрлі партияларын қабылдау, тиеу–түсіру, өңдеу, сұрыптау, сақтаумен, сондай-ақ уни, мульти, интермодальді және басқа да тасымалдауларда жүк алушыларға, тасымалдаушылар мен басқа логистикалық делдалдарға коммерциялық-ақпараттық қызмет көрсетумен байланысты логистикалық операцияларды орындауға арналған және өзара байланысты ғимараттардың, қызметкерлердің, техникалық және технологиялық қондырғылардың мамандандырылған кешені жүк терминалы деп аталады. Бүгінде терминалдар шағын жөнелтулерді жинақтаушы бекеттер болумен қатар, өндірушілердің логистикалық тізбегіндегі маңызды тораптарға айнала отырып, ірі жүк таратушы орталықтар мен жабдықтаушы базаларға айналды.

Терминалдардың әмбебап және мамандандырылған түрлері мен кешендері бар. Дистрибутивті орталығы бар қоймалар тобы әмбебап терминал болып саналады. Бұндай терминалдың қызметіне: негізінен шағын жөнелтулерді (жөнелтулердің 60%-ы) жинақтау, жүк әкелу, оны әкету өңдеу, сақтау және басқа да қарапайым логистикалық белсенділіктер жатады. Әмбебап терминалдарда ауырсалмақты, ұзын өлшемді, тез бүлінетін жүктерді өңдеуге арналған арнайы қоймалар мен жабдықтар, контейнерлік алаңдар бар. Әдетте бұндай терминалдардың кірме темір жолдары бар. Әмбебап терминалдарда орындалатын негізгі операцияларға: көліктік–логистикалық сервис нарығын маркетингтік зерттеу; клиенттермен

келісімшарт жасасу; тапсырыстарды қабылдау мен өңдеу; жүктерді жинақтау және тарату; қысқа мерзімдік сақтау; жүк өңдеудің консолидация, даралау, сұрыптау, жинақтау және тағы осы сияқты операциялары; терминал аралық тасымалдау және жүкті ақырғы тұтынушыға жеткізу; терминалдардың сервистік қызметтерін ақпараттық – компьютерлік қолдау; көліктік-логистикалық қызметтер бойынша есеп айырысулар жатады.

Соңғы жылдары ірі терминалдарда жүктерді ұзақ сақтау және кедендік өңдеу («тазалау») операциялары жүзеге асырылады. Батыс елдерде терминалдар, терминал желілері мен кешендерін өнімді өндіруші фирмалар, көліктік-экспедиторлық фирмалар және көтерме сауда делдалдары сияқты логистикалық делдалдар салады.

Әмбебап терминалдардың ірі терминалдық желілерінде дүние жүзі бойынша, жоғарыда аталған «ASG AB», «Schenker», «BTL», «TNT EW» және т.б. сияқты ұлт аралық көліктік–логистикалық фирмалары бар. Стокгольмдағы «ASG AB» фирмасының ірі әмбебап терминалының сипаты 5-кестеде берілген. Әдетте ірі әмбебап терминалдар әкімшілік ғимарат, шағын жөнелтулерді сұрыптау, жүкті ұзақ сақтау, кедендік тексерілетін халықаралық жүктер, тез бұзылатын жүктер қоймасы, ауырсалмақты, ұзын өлшемді жүктер мен контейнерлерге арналған алаң, жүргізушілер демалатын бөлмелер мен автопойыз тұрақтары бар. [1]

Мамандандырылған терминалдар жүктердің белгілі бір түрі немесе ассортименті, мысалы, тез бұзылатын, азық–түлік, дәрі–дәрмек, қағаз және т.б. үшін көліктік–логистикалық операцияларды орындайды. Жүк терминалдарының мамандандырылуы клиенттердің жүк тасымалдауға, сақтау мен өңдеуге, логистикалық менеджмент тиімділігін және сервис сапасын арттыруға, логистикалық шығындарды азайтуға мүмкіндік береді. Жапония мен Францияда мамандандырылған жүк терминалдары бойынша үлкен тәжірибе жинақталған. Мысалы, Жапонияда 2000-ға жуық мамандандырылған терминалдар бар.

Халықаралық тасымалдауларда терминалдарға кедендік рәсімдеуді, топтау мен сақтауды қажет ететін жүктер әкелінеді. Қандай да бір логистикалық операция түрі жүк түріне, партия мөлшеріне, тасымалдау қашықтығына, жүк өңдеу уақытына және т.б. байланысты. Шағын жөнелтулер мөлшері бірнеше киллограмнан үш - бес тоннаға дейін жетеді. Шетелдік көлік–экспедиторлық фирмаларда қораптағы, пакеттердегі, контейнерлердегі штрих–белгілерді автоматты оқитын автоматтандырылған сұрыптау желілерінің көмегімен жүкті сұрыптау мен жөнелтулерді жинақтау операциялары кеңінен қолданылады.

Терминалдар арасындағы желілік (магистралді) тасымалдаулар көлікті әр түрімен және әр түрлі схемалармен орындалуы мүмкін. Автокөлікпен тасымалдауда әдетте белгіленген кесте мен тұрақты рейстер бойынша жұмыс істейтін ірі жүкті автопойыздар пайдаланылады. Терминалдағы тиеу

жұмыстары кешкілік уақытта орындалады, ал автопойыз жүкті түсіру пунктіне (терминалға) таңертең жету үшін түнде жолға шығады. Терминалды тасымалдаулардың сапасы жүктің шапшаң жеткізілуімен және көлік құралдарын тиімді пайдаланумен ерекшеленеді. [5]

Қорытынды

Қорыта келе көлік логистикасының қазіргі кезеңде бизнестің кең тараған және мойындалған қызметі екендігіне көз жеткіземіз. Логистика өзінің мәні бойынша көлік ағындары қозғалысын жетілдіру мақсатындағы жаңа схемалар мен технологияларды талап ететін көлік компаниясының корпоративті стратегиясының маңызды бөлігі. Логистиканы бәсекелес әлемдік жүк тасымалы нарығындағы стратегиялық құрал ретінде пайдаланады.

Әдебиеттер:

1. Белоусов А.Г., Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Коммерческая логистика. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001.-С.7-14.
2. Джонсон Д.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л. и др. Современная логистика. - М.-СПб.- Киев, 2002.-С.23-29, 95.
3. Логистика товародвижения. М.: Маркетинг, 2000.-с.. 120 — 126.
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.