

Түйіндеме
ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ БАЛАМАЛЫ
ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ДАМУ БОЛАШАҒЫ

Мақалада Қазақстандағы электр энергиясын өндірудің ағымдағы жағдайы және баламалы көздерді пайдалану болашағы қарастырылады. Статистикалық мәліметтер негізінде Қазақстан Республикасындағы энергияның баламалы көздерінің әр түрлері бағаланған. Баламалы көздердің ақырын дамудың негізгі себептері бөліп алынды. Жүргізілген талдау негізінде Қазақстан Республикасындағы энергияның баламалы көздерінің өсу болжамы жасалды.

Түйін сөздер: баламалы энергетика, энергия көздері, элеует, жел энергиясы, гидроэлектростанция күні, биомасса.

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЛОГИСТИКА

Абдикул Ш.Н., Оразымбетова А.Ш., Кубанова Н.Б.
^—————Қ.И.Сәтбаев ат. ҚазҰТУ
Алматы, Қазақстан

f : " - - . ' "

Қазақстан үйіпін логистикалық өндірістік, сауда, көлік және ақпараттық жүйелердің қалыптасуы мен дамуы өте маңызды, себебі ол біздің елдің әлемдік экономикалық және ақпараттық кеңістікке интеграциялануын тездетуге мүмкіндік береді. Логистика шикізат пен жартылай фабрикаттарды сатып алу мен дайын өнімді тұлғынушыға жеткізгенге дейінгі уақыт аралығын қысқартуға мүмкіндік береді, материалды қорлардың күрт қысқаруына әсер етеді. Логистиканы қолдану ақпарат алу үрдісін жеделдетіп, қызмет көрсету деңгейін жоғарылатады. Логистикаға деген отандық ғалымдардың, жоғарғы оқу орындарының оқытушыларының, ғылыми-техникалық жұмысшылардың, өнеркәсіп және көлік кәсіпорындарының менеджерлерінің, инженерлер мен бизнесмендердің қызығушылығы тек отандық экономика үшін жаңа және айтуға ыңғайсыз терминмен ғана емес, сондай-ақ өнеркәсібі дамыған елдер экономикасында логистикалық әдісті қолдану арқасында алынған әсерлі нәтижелерімен түсіндіріледі.

Логистика саласындағы қызмет көп қырлы. Тәуелсіздік алған жылдары елімізде отандық та, шетелдік те логистика болған жоқ. Кішігірім экспедиторлық мекемелер болған шығар, алайда нағыз мәніндегі логистиканы, тіпті логистика деген атаудың өзін ешкім білмеді десек те болады. Кеңес Одағынан ыдырап шыққаннан кейін ел өндірісі мен өнеркәсібін дамыту үшін мемлекет құшағын шетелге айқара ашты. Ол — еліміз табиғи қазбаларға бай болғанымен, не өндіріс, не өнеркәсіп« дамымай тұрған шақ болатын. Қақпамызды шетелге кеңінен ашқаннан кейін бізге шетелдік ірі компаниялар келді, мамандар келді, олар мол инвестиция қу_ю арқылы Қазақстанда өз өкілдіктерін ашып, жұмыс жасай бастады. Солардың қатарында логистикалық компаниялар да бар болатын. Міне, біз халықаралық тасымалда тек шетелдік компанияларға сүйенетініміздің жайы осында еді. Өйткені біз үшін бұл мүлде тың, жаңа сала болатын. Екіншіден, олар Қазақстанда өзіндік мықты жүйесін құрып алған. Алайда шүкіршілік айту қажет, 2000 жылдардан бастап, біз өзіміз логистиканы зерттеп, меңгеріп, тәжірибе алмасып, қызығушылық таныта бастадық.

Бүгінде; отандық логистикалық компаниялар бар, олар сәтті жұмыс істеп жатыр. Әлбетте, сан жылдық тарихы, қуатты техникалық базасы бар ірі компания деңгейіне жете қойған жоқ, алайда соған тура бағытта келе жатыр.

Қазақстандағы логистикалық концепцияның даму жолындағы негізгі проблемаларды қарастырып өтейік:

Біріншіден, қоғамның барлық қабаттарындағы ауыр жалпыэкономикалық жағдай және әлеуметтік қиыншылық көптеген қазақстандық кәсіпкерлер, менеджерлер, инженерлі-техникалық жұмысшылар үшін таңсық логистикалық идеялардың отандық бизнесте өрлеуіне көмегін тигізбейді. Экономиканың стагнациясы, монополизм және мемлекеттік меншіктің маңызды салалардағы жоғары дәрежесі, қаржылық дағдарыс және төлеушіліктері, өндіріс көлемдерінің және өмір сүру деңгейінің төмендеуі, созылмалы негативті экономика реструктуризациясы және инвестиция ашылуы - бұның барлығы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық жағдайдағы логистиканы енгізу және дамытудағы толық теріс сипаттамасы емес.

Екіншіден, 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 тулынушыға жай жетуімен, қанағаттандырылмаған сұраныс жоғары дәрежесімен, томен сенімділігімен және тулынушыларға қызмет көрсету деңгейі сапасының төменділігімен сипатталады. Айналым сферасы қашанда қалдықтық принциппен қаржыландырылады; басқару персоналының жетекшілері экономикадағы айналым саласының ролін дұрыс бағалай білмеген.

Үшіншіден, бүгінгі таңда Қазақстан экономика инфрақұрылымы даму деңгейінің әлемдік орташа деңгейінен әлдеқайда қалып бара жатыр (ең алдымен өнімді қолдау саласында).

1990-шы жылдардың басында, яғни нарықтық қатынастарға өтудің алғашқы қадамдары жасалып жатқан кезде, Қазақстанда экономиканың әртүрлі салаларында логистикалық идеяларды дамытуға арналған алғашқы нақты қадамдар жасалған болатын. Аталған қадамдарды екі үлкен топқа бөлуге болады: ғылыми-теориялық және өндірістік-техникалық (технологиялық).

Отандық экономист ғалымдарымыздың материалдық ағымдардың қозғалысы туралы ғылымының дамуына қосқан орасан зор үлестерін атап өтпеуге болмайды. Профессор Сухова Л.Ф. өзінің «Қазақстандағы материалдық-техникалық құралдарының қозғалысы» атты кітабында былай дейді: «Жалпыға белгілі, қоғамдық өндірісте қоғамдық үрдісімен байланысты ауқымды шығындар өз орнын алып отыр. Бұл тауарларды өндеуді аяқтау, қаптау, тасымалдау, сақтауды тоқтату, мұнда тоқтату дегеніміз - қолдану саласындағы өндіріс үрдісінің созылуынан пайда болған. Қолдану саласындағы тасымалдауға, сақтауға және тауарларды өндеуге кеткен еңбек өндіруші еңбек болып табылады. Ол тауарға өнімнің шығындалған құралдарының бағасына аударады және тауардың бағасының үстіне жаңа баға қосады. 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».

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры Тулембаева А.Н. айтуыша логистикалық шығындарды оңтайландыру арқасында кез келген кәсіпорынның бәсекеге қабілеттілігі жоғарлайды. Логистикалық шығындардың 1% азаюуы, табысты 14% көбейтеді деп есептелген. Логистикалық шығындар не есебінде оңтайландырады? Тек қана есептеу нәтижесінде. Яғни оңтайлы тасымалдау жолдар, тасымалдау түрлері, өткізу жүйесінде

коймалар саны және т.б. есептелінеді. Логистика кез келген элементі логистикалық жүйе ретінде қарастырады, яғни микродеңгей-микрологистикалық жүйе, макродеңгей - макрологистикалық жүйе.

ҚазСР, кейін Қазақстанның да экономикасындағы ұзақ мерзім бойы өндірістік және қолдану салаларындағы қазіргі кезде біз логистиканың ерекше билігіне жатқызып жүрген мақсаты материалдық ағымдарды басқару болған өндірістік-техникалық базалар қалыптасты. Өнеркәсіптік өндіріс салаларында бұл ішкі өндірістік технологиялық (өнеркәсіптік) транспорттың және қоймалық қожалықтың жұмысын, икемді автоматизацияланған өндірістерге және роботтандырылған кешендерге, жобалауды автоматтандыру жүйелерін жүйелерінің ұйымдастыруға жатады. Өнеркәсіпте отандық макрологистикалық РИТМ, КСОТО, САПР, оперативті өндірістік оптималды жоспарлау жүйелерін, MRP/DRP, KANBAN және т.б. шетелдік жүйелер секілді материалдық ресурстар қорын қадағалау және басқару сияқты жүйелерді нәтижелі қолдану мысалдары белгілі.

Жақын арада Қазақстандағы логистиканың дамуындағы басым бағыт оны транспорттық кешенде қолдану болады. Халықаралық жүк тасымалына қатысатын отандық транспорттық және экспедициялық кәсіпорындар тасымалдау және жүк: жүк тасымалдаудың интер, мультимодальдық және терминалды жүйелері, «Нақты уақытында» және «Есіктен-есікке дейін» тасымал технологиялары, жүк тасымалдау, алып барудың заманауи телекоммуникациялық жүйелері өңдеудің заманауи логистикалық технологияларын енгізу керектігін түсінді. Ірі Қазақстандық мемлекеттік немесе жеке транспорттық және экспедиторлық кәсіпорындар өздерінің терминалды желілерін, жүк таратушы және логистикалық орталықтарын, ақпараттық-компьютерлік логистикалық сервисті қолдау жүйесін шығара бастады.

Тауарды жер шарының кез келген нүктесіне жеткізуді басқарудың заманауи логистикалық концепциясын тұғынушы 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 үлкен 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 орыс алады. Әрбір ауданының экономикасының қолдану саласында қандай да бір логистикалық функцияларды атқаратын кәсіпорындардың үлкен тобы жұмыс жасайды: транспорттық фирмалар, көтерме сауда делдалдары, банктер, транспорттық-қоймалық кешендер, жүктік терминалдар және т.б.

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.

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».

Қазақстандағы логистиканың басқа да болашағы бар даму бағыттары алдағы жылдары оны ұйымдастыруда және ішкі өндірістік жүйелердің өнеркәсіптік кәсіпорындарды жетілдіруде, тұрмыстық және материал жүргізуші байланыстарда технологиялық кешендерде және экономикалық аудандарда жақсарту үшін пайдаланылады.

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.

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 қуралдарының жеткіліксіздігі, өндірістік шығындардың үнемі өсуі отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігін төмендетіп, өткізуді қиындатуда.

Қазақстан Республикасы кәсіпорындарының негізгі даму бағыттары- бұл «сатып алу-тасымалдау-қоймалау-өткізу» логистикалық жүйенің негізгі элементінің үйлесімін икемді және тиімді түрде жұмыс істеуін қамтамасыз ету механизімін құрастыру болып табылады.

Экономикалық талдаудан бұрын, Қазақстанда логистикалық концепцияның даму үстіндегі жолда негізгі кедергілерді қарастырайық.

Біріншіден, көп уақытқа дейін отандық экономикада Батыста логистиканың негізгі орнын алатын айналым (тауарды жабдықтау және өткізу) сфераның ролін жете бағаламады.

Екіншіден, Қазақстанның қазіргі кезде экономикалық инфрақұрылымының дамуы дүниежүзілік орта деңгейінен артта қалуда (тауар айналым сферасында).

Сонымен жақын арада Қазақстанда логистиканың дамуы транспорттық кешенде және қоймалау жүйесінде қолдануға болады. Отандық транспорттық және экспедиторлық кәсіпорындар бірінші болып, өздерінде қазіргі заманғы тасымалдау және тауарды өндеудің логистикалық технологияларды енгізді. Интермультимодальды және терминалды жүкті тасымалдау жүйесі дәл уақытта және есіктен-есікке тасымалдау технологиялары және т.с.с. Қазақстанның көптеген мемлекеттік және жеке меншік кәсіпорындары белсенді түрде өздерінің терминалды желіні, жүкті бөлшектеу және логистикалық орталықтарды, ақпараттық-коммуникациялық қамтамасыз ету логистикалық қызмет көрсету жүйелерін құра бастады.

Осындай кәсіпорындардың бірі «High Tech Logistic») БК ЖШС, кәсіпорын осындай мәселелерді шешіп, Қазақстандағы логистикалық қоймалау нарығының бірден бір көшбасшысына айналды.

«High Tech Logistic») логистикалық оператор 2005 жылдың басында құрылған. Ол «Amanat Invest Group» компаниялар тобының құрамына кіреді. Сол жылы бірінші эксплуатацияланатын алаң «ИКаР» іске қосылған болатын. «ИКаР» қойма кешені 25000 паллето-орынды құрайды. Онда кеден-брокерлік қызмет пен транспорттық қызметкөрсетеді. УСҚ-ны ұйымдастыру мен кедендік қызметті жүзеге асыруға лицензия алынған болатын. 2006 жылы көлемі 35000 паллето-орынды құрайтын «Первомайский» кеден-қоймалы терминал салышып, іске қосылды. 2007 жылдың басында Алматы қаласынан 10 км қашықтықта орналасқан жерде (Алматы-Қапшағай трассасы) «DAMU» Индустриальды-логистикалық орталық салына басталды. Ерекше «DAMU» Индустриальды-логистикалық орталық 210 га жерді алып жатыр. Компанияның жоспары бойынша «DAMU» орталықта 150000 паллето-орынға қойма бөлмелері болды. Сонымен қатар, Астана қаласында 40000 паллето-орынға арналған «DAMU Astana» логистикалық орталық салына басталды.

Қазақстан Республикасында логистиканың дамыту бағытта жетекші орын алатын кәсіпорындардың мысалы мен даму бағытына тоқталып өтейік.

«Хак Групп» компаниясы холдингтік құрылым. Компания өзінің қызметін Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы территориясында атқарады. Құрылу кезеңі-1998 жыл. Өзінің даму уақыты ішінде компания ірі инфрақұрылымға айналған болатын. Компанияға жұмысшылар саны 300-ден асатын 29 мекеме кіреді.

Қазіргі таңда компания қызметі келесі бағыттарды қамтиды:

Автошинды бизнес.

Аутсорсинг материалды-техникалық жабдықтау саласында.

Жеткізу, болу және импорттық тауарларды тарату саласында қызмет корсету.

Қойма қызметтері.

Экспорттық-импорттық жеткізулер.

Автомобильді жүк тасу.

Ғимараттар мен құрылыстарды жылутезникалық жабдықпен комплектациялау.

Зандық қызметтер.

«Хак Групп» компаниясының құрамыа 10 аймақтық бөлімшелер кіреді. Олар Қазақстанның Алматы, Астана, Талдықорған, Өскемен, Павлодар, Караганды, Көкшетау, Орал, Шымкент, Қызыл-Орда қалаларында және 3 аймақ Ресей Федерациясында Челны жағалауында, Мәскеу, Омск қалаларында орналасқан. Компанияның клиенттері-Қазақстанның ірі кәсіпорындары ААҚ «Алюминий Қазақстана», «ҰК Қазақстан Темир Жолы», ҰАК «Қазатомпром», ААҚ «Қаз-цинк», ААҚ «ЕЭК», Компания «Фуд Мастер», «Трансстроймост» компаниясы және т.б.

Тағы бір отандық компанияның бірі 2004 жылы құрылған «ТАККО» компаниясы. Логистиканың жаңа қырларын ашқаннан кейін «ТАККО» 5 жылдық есеп беру жиынын өткізіп, халықаралық логистикаға белсенді қадам басып кетті. Сөйтіп, халықаралық логистикалық «CRUZ Logistics» компаниясы құрылды. Республика бойынша 8 қалада және бірқатар шет мемлекеттерде, оның ішінде БАӘ мен Еуропа елдерінде кеңселері бар. Одан бөлек, көптеген мемлекеттермен әріптестік қарым-қатынаста жұмыс жасайды.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасына сәйкес келесідей мәселелерді алға қойылды:

Қазақстандық тауарлардың халықаралық нарықтарға қол жеткізуін жақсарту, жаңа экспорттық "орындарды" алу және ықпалдастық бастамаларды одан әрі тереңдету.

Экспорттық белсенділікке кедергі келтіретін әкімшілік, инфрақұрылымдық тосқауылдарды анықтау және қазақстандық тауарлар үшін неғұрлым перспективалы нарықтарды айқындау жөнінде бірқатар елдердің тауарлы нарықтарына талдамалық зерттеулер жүргізіледі. Экспортқа арналған бәсекелі отандық өнімді жылжыту жөніндегі мақсатқа бағытталған саясатты қамтамасыз ету үшін қазақстандық тауарлар экспортын сыртқы нарықтарға жылжытуға жәрдемдесу бағдарламасы әзірленетін болады.

Біздің елімізге басқа шетелдік капиталистік елдерде қолданылатын логистикалық жүйелер мен концепцияларды қайталаудың қажеті жоқ. Олардың жинаған тәжірибесін және өзіміздің потенциалды және елдің спецификалық ерекшелігін ескере отырып, біз тез қарқынмен заманауи логистикалық көзқарасты және отандық бизнестегі нарықтық бағытталған құрылымдардағы жүйені енгізуіміз қажет. Дүние жүзінде таңымал, кең қолданылатын JIT, KANBAN, MRP, DRP, ROP, QR, CR, AR, LEAN PRODUCTION және т.б. концепцияларын Қазақстан Республикасы кәсіпорындарының ерекшеліктерін ескере отырып, енгізу, жетілдіру жақсы болар еді.

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. Әрбір ауданның экономикасының қолдану саласында қандай да бір логистикалық функцияларды

«Хак Групп» компаниясы холдингтік қурылым. Компания өзінің қызметін Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы территориясында атқарады. Қурылу кезеңі-1998 жыл. Өзінің даму уақыты ішінде компания ірі инфрақұрылымға айналған болатын. Компанияға жұмысшылар саны 300-ден асатын 29 мекеме кіреді.

Қазіргі таңда компания қызметі келесі бағыттарды қамтиды:

Автошинды бизнес.

Аутсорсинг материалды-техникалық жабдықтау саласында.

Жеткізу, болу және импорттық тауарларды тарату саласында қызмет корсету.

Қойма қызметтері.

Экспорттық-импорттық жеткізулер.

Автомобильді жүк тасу.

Ғимараттар мен құрылыстарды жылутезникалық жабдықпен комплектациялау.

Зандық қызметтер.

«Хак Групп» компаниясының құрамына 10 аймақтық бөлімшелер кіреді. Олар Қазақстанның Алматы, Астана, Талдықорған, Өскемен, Павлодар, Караганды, Көкшетау, Орал, Шымкент, Қызыл-Орда қалаларында және 3 аймақ Ресей Федерациясында Челны жағалауында, Мәскеу, Омск қалаларында орналасқан. Компанияның клиенттері-Қазақстанның ірі кәсіпорындары ААҚ «Алюминий Қазақстана», «ҰК Қазақстан Темир Жолы», ҰАК «Казатомпром», ААҚ «Каз-цинк», ААҚ «ЕЭК», Компания «Фуд Мастер», «Трансстроймост» компаниясы және т.б.

Тағы бір отандық компанияның бірі 2004 жылы құрылған «ТАККО» компаниясы. Логистиканың жаңа қырларын ашқаннан кейін «ТАККО» 5 жылдық есеп беру жиынын өткізіп, халықаралық логистикаға белсенді қадам басып кетті. Сөйтіп, халықаралық логистикалық «CRUZ Logistics» компаниясы құрылды. Республика бойынша 8 қалада және бірқатар шет мемлекеттерде, оның ішінде БАӘ мен Еуропа елдерінде кеңселері бар. Одан бөлек, көптеген мемлекеттермен эріптестік қарым-қатынаста жұмыс жасайды.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасына сәйкес келесідей мәселелерді алға қойылды:

Қазақстандық тауарлардың халықаралық нарықтарға қол жеткізуін жақсарту, жаңа экспорттық "орындарды" алу және ықпалдастық бастамаларды одан эрі тереңдету.

Экспорттық белсенділікке кедергі келтіретін әкімшілік, инфрақұрылымдық тосқауылдарды анықтау және қазақстандық тауарлар үшін неғұрлым перспективалы нарықтарды айқындау жөнінде бірқатар елдердің тауарлы нарықтарына талдамалық зерттеулер жүргізіледі. Экспортқа арналған бәсекелі отандық өнімді жылжыту жөніндегі мақсатқа бағытталған саясатты қамтамасыз ету үшін қазақстандық тауарлар экспортын сыртқы нарықтарға жылжытуға жәрдемдесу бағдарламасы эзірленетін болады.

Біздің елімізге басқа шетелдік капиталистік елдерде қолданылатын логистикалық жүйелер мен концепцияларды қайталаудың қажеті жоқ. Олардың жинаған тәжірибесін және өзіміздің потенциалды және елдің спецификалық ерекшелігін ескере отырып, біз тез қарқынмен заманауи логистикалық көзқарасты және отандық бизнестегі нарықтық бағытталған құрылымдардағы жүйені енгізуіміз қажет. Дүние жүзінде таңымал, кең қолданылатын JIT, KANBAN, MRP, DRP, ROP, QR, CR, AR, LEAN PRODUCTION және т.б. концепцияларын Қазақстан Республикасы кәсіпорындарының ерекшеліктерін ескере отырып, енгізу, жетілдіру жақсы болар еді.

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. Әрбір ауданның экономикасының қолдану саласында қандай да бір логистикалық функцияларды

атқаратын кәсіпорындардың үлкен тобы жұмыс жасайды: транспорттық фирмалар, көтерме сауда делдалдары, банктер, транспорттық-қоймалық кешендер, жүктік Терминалдар және т.б.

Қазақстанның жергілікті макрологистикалық жүйесінің құрамындағы транспорттың дәліздердің логистикалық қолдау көрсетуі мыналарды қамтамасыз етеді:

- аудандардың элеуметтік-экономикалық сауалдарын шешу, жаңа жұмыс орындарын тудыру және инвестиция тарту арқылы халықтың жұмыс істеу деңгейін жоғарылату; қала бюджеттеріне түсімнің көбеюі макрологистикалық жүйенің жұмыс жасауынан және тұтынушы транспорттық-логистикалық сервис нарығының кеңеюінен;

-; 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;

- сыртқы экономикалық байланыстарды шетелдік инвестицияларды және серіктестерді қалыптасатын жатқан макрологистикалық жүйеге тарту, әлемдік стандарттарға сай экспорттық-импорттық операциялардың транспорттық-логистикалық қызмет көрсетудің жоғары деңгейін қамтамасыз ету. Транспорттың дәліздер арқылы жүзеге асырылатын интермодальді тасымалдаудағы әлемдік нарықтағы Қазақстандық тасымалдаушылар мен логистикалық фирмалардың бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату;

- логистикалық орталықтар және сертификациялау орталығының транспорттық-логистикалық фирмалардың атқарушы билік органдарының қадағалауымен қызметтер жүйесі арқылы мониторинг жүйесінің, транспорттық-логистикалық қызметтердің нарығын қалпына келтіру, қадағалау және нарықтың нәтижелі қалыптасуы;

-; транспорттық қоршаған ортаға кері әсерін азайту жергілікті материалдық-транспорттық ағымды рационалды қалыптастыру, тасымалдаудың оңтайлы маршрутты таңдау, қозғалмалы құрамның және технологиялық тасымалдаудың халықаралық стандарттарға сәйкес рационалды таңдау арқылы;

- ауданда отандық және халықаралық биржалық және банктік іскерлікті жүзеге асыру;

- отандық және шетелдік транспорттық және логистикалық фирмалары үшін бір нормативті құқықтық базаны және кепілдік жүйесін дайындау;

- логистикалық координация және оның жұмысының мультимодальдық және интермодальдық тасымалдау арқылы оны қолдау арқасында ауданда транспорт жұмыс жасауының нәтижелілігін жақсарту.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Концепция развития автодорожной отрасли РК до 2008 года. Астана, 2002 .
2. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта РК на 2001-2005 годы. - Астана, 2002
3. Концепция государственной Вордлоу Д.Л., Вуд Д.Ф., Джонсон Дж., Мерфи П.Р. Современная логистика. М.: Инфра-М., 2002.
4. Гаджинский А. Логистика: Учебник. -М.: ИТК «Дашков и К», 2005.
5. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок. С-Пб.: Питер, 2004.