ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЛОГИСТИКА

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.

Жұмыстың мақсаты болып табылмайтын экономикалық талдауға берілмей-ақ 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 стагфляциясы, монополизмің және мемлекеттік меншіктің маңызды салалардағы жоғары дәрежесі, қаржылық дағдарыс және төлемеушіліктері, 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 тұтынушыға жай жетуімен, қанағаттандырылмаған сұраныс жоғары дәрежесімен, төмен сенімділігімен және тұтынушыларға қызмет көрсету деңгейі сапасының төменділігімен сипатталады. Айналым сферасы қашанда қалдықтық принциппен қаржыландырылады; басқару персоналының жетекшілері экономикадағы айналым саласының рөлін дұрыс бағалай білмеген.

Үшіншіден, бүгінгі таңда Қазақстан экономика инфрақұрылымы даму деңгейінің әлемдік орташа деңгейінен әлдеқайда қалып бара жатыр (ең алдымен өнімді қолдау саласында). Осы жерде келесі негізгі негативті жағдайларды көрсетуге болады:

• тауар өндіруші құрылымдардың бейрационалды дамуы (өнеркәсіпте және саудада ойластырылған тауар өткізу жүйесінің стратегиясының жоқтығы, ірі және орташа көтерме деңгейлерінде ұйымдастырылған тауарлы нарықтың жоқтығы);

• заманауи электронды коммуникациялар жүйесінің, электронды желілердің, байланыс және телекоммуникация жүйелерінің даму деңгейінің төмендігі;

• автомобильді жолдар саласында қалып қойған транспорттық инфрақұрылымы; жүк автомобильдерінің, мультимодальдық және кедендік терминалдардың техника-технологиялық деңгейінің төмендігі және санының аздығы;

• транспорттың барлық түрлерінде әлемдік стандарттарға сай заманауи траспорттық құралдардың болмауы; транспорттың жылжымалы құрамының физикалық және моральдық жоғары дәрежелі тежелуі;

• қоймалық қожалықтардың өндірістік-техникалық базасының даму деңгейінің төмендігі; өнімді өңдеуге арналған қазіргі заманғы технологиялық құрылғының жетіспеуі; қоймалық жұмыстың механизация мен автоматтандыру деңгейінің төмендігі;

• қазіргі заманғы шөлмек пен қорапшаларды өндіруге арналған өнеркәсіптердің төмен деңгейде дамуы және т.б.

Жоғарыда көрсетілген факторлар мен негативті жағдайлардың Қазақстан экономикасына логистикалық концепцияларды енгізуді біршама дәрежеде тежейді, ал бұл жұмысты қысқа мерзім ішінде орындау мүмкін емес.

Дегенмен, 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) [7].

Ғылыми-техникалық қадамдар жоғары оқу орындарындағы логистикаға тура немесе жанама қатысы бар пәндерін кең ауқымымен мамандарды дайындаумен байланысты. Шетелде отандық ғалымдарымыздың заманауи логистиканың теориялық базасын құрайтын жүйелік талдау, техникалық және экономикалық кибернетика, операцияларды зерттеу, қорларды басқару теориясы, қоғамдық қызмет көрсету теориясы, байланыс және өзге ғылымдар теориясы салаларындағы жұмыстары кеңінен танымал. Жетекші ғалымдарымыз бен мамандарымыз материалдық-техникалық қамтамасыздандыру және өндірудің түрлі аспектілерінде, өндірісті жылдам түрде басқаруда, материалдық ресурстарда қажеттілікті оңтайлы түрде жоспарлауда, өнімді қолдану саласында көліктің жақсы жұмыс істеуін ұйымдастыруда, қойма қожалығын ұйымдастыруда және т.б. ауқымды ғылыми және тәжірибелік өзіндік үлесін қосты.

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 өңдеуді аяқтау, қаптау, тасымалдау, сақтауды тоқтату, мұнда тоқтату дегеніміз – қолдану саласындағы өндіріс үрдісінің созылуынан пайда болған. Қолдану саласындағы тасымалдауға, сақтауға және тауарларды өңдеуге 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 – матриалдарды, жанармайды және басқа да материалдық құндылықтарды оларды дайындау, эксплуатациялау, сақтау, жеткізу, қолдану үрдісінде шамадан тыс шығындау».

Осылайша, автор бейрационалды тоқтатуды жоюға негізделген логистиканың негізгі концепциясын толығымен түсіндіріп берді. Содан кейін оның айтуынша: «...қамтамасыздандыруды ұйымдастыру сапасы тек тұтынушыларға арналған материалдық ресурстардың санымен ғана емес, сонымен қатар, қамтамасыздандыру жүйесінің өзінің үнемділігімен және оның кәсіпорындардың белгілі уақытқа белгіленген және талап етілген түрлерінде қажеттілігін қанағаттандыру қабілетімен бағалануы керек». Егер осы принципті басқаша түсіндіретін болсақ, онда логистиканың алдыңғы параграфта тоқталып өткен негізгі қағидасы пайда болады. Яғни өнімді қажетті мөлшерде, қажетті уақытта, қажетті жерге, қажетті түрлерінде жеткізу.

Материалдық-техникалық қамсыздандыру оңтайландырудың мәселелерінің шешімін автор салааралық баланс көмегімен тұрмыстық байланыс талдауда көріп отыр. Кеңестік дәуірдегі экономика қожалықты тек жоспарлық жүргізумен сипатталған, сөзсіз бұл анализ экономиканың дамуына зор ықпал еткен. Бірақ бүгінгі күнде де оның өзекті екендігін айтпай кетуге болмайды. Сухова Л.Ф. былай деп жазады: «Салааралық баланс жалпыэкономикалық пропорциялар мен жеке салаларының даму пропорциялары арасындағы өзара объективті түрдегі функционалды байланысты көрсететін экономикалық-математикалық үлгісін ұсынады. ... Өндірістік кешендегі салааралық байланыс талдауы көрсеткендей, өндірістік кешеннің негізгі салалары – жанармай, электроэнергетика, машинақұру және металлөңдеу, қара металлургия, химиялық өндіріс - өзара байланысты кешен ретінде дамып келеді, бұл жалпы өндірістік кешеннің экономикалық нәтижелілігін жоғарылатады». Әрі қарай автор ауданаралық экономикалық байланыстарын жетілдіру мүмкіншіліктерін сараптайды: «Тұрмыстық байланыстардың нәтижелі құрылымдарының анықталуы, оның белгілі бір

қалпын таңдау алдағы дайындаушылардың, өнімді тұтынушылардың және материалды-техникалық қамтамасыздандыру органдарының оперативті жұмысына себепші болады; кәсіпорын өндірістік-техникалық мақсаттағы тауарларды сатып алу және ақшаға айналдыру тауар өткізуші желілердің қандай бөлімдерімен ара-қатынастарына түсетінін анықтайды. Ең нәтижелі және мақсатқа сәйкес өндірістік үрдістің үзілмеуін қамтамасыз ететін, өнімнің жоғарғы сапасын, өндірістік қордың мейлінше аздығын, минималды құжат айналымын, керекті ақпарат көлемін, сонымен қатар келісімшарт қатынастарының қарапайым құрылымын қамтамасыз ететін тұрмыстық ара-қатынастың түрі деп есептеу керек». Қазіргі заманның тілімен айтқанда автор экономиканың макрологистикалық және микрологистикалық жергілікті жүйесін зерттеген.

Сонымен қатар біздің ғалымдарымыз материалдық өндірістің инфрақұрылымының мәселелерін сараптамалады. Сухова Л.Ф., Сариев К.С. «Материалдық өндірістің инфрақұрылымы» атты кітабында авторлар өндірістік инфрақұрылымның жетекші салаларының нәтижелілігін көтеру мүмкіндіктерін игереді, соның ішінде транспорттың жұмысын қарастырады. Олар былай деп жазады: «орталықтандырылған тәсілмен жүкті тасымалдау территориалдық органдардың қоймалары мен базаларынан тікелей құрылыс алаңына, өндірістік кәсіпорынның цехына қамтамасыздандыру және өндіру ритмдерінің сәйкестігін қамтамасыз етеді, жүк айналымын азайтуға мүмкіндік береді, яғни аралық базалардың қойма сыйымдылығында қажеттілігін де азайтады, соған сәйкес өндірістік қордың деңгейін және оларды сақтауға арналған қаржыны да азайтады.

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры Тулембаева А.Н. айтуынша 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 қоймалар саны және т.б. есептелінеді. Логистика кез келген элементі логистикалық жүйе ретінде қарастырады, яғни микродеңгей-микрологистикалық жүйе, макродеңгей – маркологистикалық жүйе.

Қорытындылай келе, қоғамдық өндірістегі материалдық техникалық құралдардың қозғалыс үрдісінің нәтижелілігіне әсер етеді». Айта кетер жайт, бұл жапондық мамандары ойлап тапқан және бүкіл әлем бойынша кеңінен қолданылатын «Дәл мерзімде» атты дүниежүзіне танымал микрологистикалық концепцияға толық сай келеді.

Жоғарыда айтылып кеткен ғалымдармен қатар осы мәселелермен Сагадиев К.А., Хожаназаров К.Х., Есимжанова С.Р., Жемалдинов Ф.Ф. және т.б. ғалымдар айналысты.

«Логистика» терминінің өзі және сонымен қатар ғылыми пән бізде жақында ғана қолданылып, дәріс оқыла бастағанына қарамастан логистиканың бөлек теориялық жағдайлары экономикалық жоғарғы оқу орындарында экономика және материалды-техникалық қамтамасыздандыру

және өндіруін ұйымдастыру, қоймалық және шөлмектік қожалықты ұйымдастыру, қорларды басқару, материалды ресурстарды тұрақтандыру, өндірісті, оперативті-күнтізбелі жоспарлау, жүк тасымалдау ұйымдастыру және басқару, көтерме сауданы ұйымдастыру және т.б. пән кешендерінде игерілді.

Көрсетілген пәндердің нарығына көшуге дейін тәжірибелік қосымшаларда және ғылыми-зерттеулік өңдеулерде территориалдық, салалық және ведомстволық көзқарас басым болды. Өндіріс және тауарды қодану салаларындағы бір логистикалық үрдістің қатысушылары өзіндік жергілікті қызығушылықтарын және орталықтандырылған жоспарланған экономиканында жұмыс істеу мақсатын жүзеге асыру көзқарасымен қарағанда әрқашан бөлек қарастырылады. Біріккен парадигмалар және маркетингтік аспектілерде концептуалды түсінікте логистикалық көзқарас нарыққа көшуге дейін қабылдануы мүмкін емес еді.