

Е.Б.Романько, А.О.Мусабекова

Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова
(E-mail: aynash.musabekova.82@mail.ru)

Развитие транспортной логистики в Республике Казахстан

В статье раскрыта актуальность логистики в наше время, рассмотрены особенности транспортной логистики в Казахстане. Выделены резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования с помощью логистики. Особое внимание обращено на развитие транспортной логистики в Республике Казахстан и создание объединенной транспортно-логистической компании. Авторами даны рекомендации по формированию транспортно-логистических центров, развитой транспортно-логистической инфраструктуры, ее интеграции в мировую систему.

Ключевые слова: логистика, транспорт, транспортная логистика, транспортная инфраструктура, транспортно-логистические комплексы, транспортно-логистический потенциал, транспортно-логистическая система, транзитный потенциал, концепция транспортной логистики, мастер-план транспортно-логистической системы.

Термин «логистика» с языковедческих позиций имеет такие греческие корни, как *logos* (разум), *logismos* (расчет, раздумье, план), *logo* (думать, рассуждать), *logistika* (искусство проведения расчетов). Логистический подход к управлению материальными потоками известен давно. Однако экономикой в достаточно широком масштабе он был востребован сравнительно недавно. Это обусловлено как факторами, внешними по отношению к системам управления материальными потоками, так и развитием самого логистического подхода.

Актуальность логистики в наше время объясняется несколькими факторами:

1) экономическим, так как сейчас основной приоритет компании — поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю, поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип «расчет+выгода+потребитель» ведет к росту важности логистики;

2) информационным, так как информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов являются информационные потоки;

3) техническим, поскольку технический фактор проявляется в том, что логистика как система управления, ее субъекты и объекты развиваются на основе технических достижений в складском хозяйстве и сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Следует отметить, что логистика показывает резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования. Так, применение логистики в сфере производства позволяет: 1) снизить запасы на всем пути движения материального потока; 2) сократить время прохождения товаров по логистической цепочке, снизить транспортные расходы; 4) сократить затраты ручного труда и соответствующие расходы на операции с грузом [1; 85].

Т а б л и ц а 1

Периоды развития логистики

Название периода	Характеристика периода
Период «фрагментаризации» (1920–1950 гг.)	Формирование принципов логистики в области управления материальными потоками и снижения общих затрат
Период становления (1950–1970 гг.)	Формирование теории и практики логистики, поиск новых путей снижения затрат в производстве и распределении, развитие компьютерных информационных технологий
Период развития (1970–1980 гг.)	Поиск новых путей снижения затрат в производстве и распределении
Период интеграции (1980–1990 гг.)	Объединение логистических функций фирмы и ее партнеров в логистическую цепь (закупка-производство-распределение продаж)

В настоящее время сложилась модель отношений между маркетингом и логистикой в управлении всей хозяйственной деятельностью фирмы:

- 1) анализ окружающей среды и рыночное исследование;
- 2) анализ потребителей;
- 3) планирование товара, определение ассортиментной специализации производства;
- 4) планирование услуг, оптимизация рыночного поведения по эффективному сбыту.

Первые две маркетинговые задачи могут решаться без участия логистики, но третья и четвертая должны решаться совместно [2; 45].

Необходимо отметить, что объектом логистики является сквозной материальный поток, но на отдельных этапах его управление имеет специфику. Так, закупочная логистика — это управление материальными потоками в процессе обеспечения предприятия сырьем и материалами. На этом этапе выбираются пути, заключаются договоры и контролируется их исполнение, принимаются меры в случае нарушения условий поставки.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока осуществляется с помощью различных транспортных средств, а транспорт — это связующее звено между элементами логистических систем.

Транспортная логистика — это перемещение требуемого количества товара в нужную точку оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками.

Результат использования транспортной логистической системы — высокая вероятность выполнения «шести правил логистики»: нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами.

К задачам, решаемым транспортной логистикой, специалисты относят:

- создание транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- определение рационального маршрута доставки груза;
- выбор типа и вида транспортного средства и др.

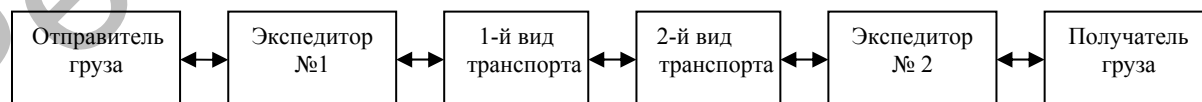
На уровне логистического менеджмента предприятия управление транспортной логистикой состоит из нескольких основных этапов:

- выбор способа транспортировки;
- выбор вида транспорта;
- выбор транспортного средства;
- выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
- оптимизация параметров транспортного процесса.

Существуют два основных подхода к организации транспортного процесса:

- 1) традиционный;
- 2) логистический, с участием оператора мультимодальной перевозки.

При традиционном подходе единая функция управления сквозным материальным потоком отсутствует. Согласованность звеньев в вопросах продвижения информации и финансов низка, так как некому координировать их действия (рис.).



- ↔ – информационные и финансовые потоки;
- – материальный поток

Рисунок 1. Традиционный подход к смешанной транспортировке

При логистическом подходе к смешанной перевозке добавляется новый участок транспортного процесса — единый оператор мультимодальной перевозки. Наличие такого оператора создает возможность планировать продвижение материального потока и добиваться заданных параметров на выходе (рис. 2).



Рисунок 2. Логистический подход к смешанной транспортировке

В таблице 2 дана сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов к организации смешанных перевозок.

Таблица 2

Сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов

Традиционный подход (прямая и смешанная перевозки)	Логистический подход (мультимодальная перевозка)
Два и более вида транспорта	Два и более вида транспорта
Отсутствие единого оператора перевозки	Наличие единого оператора перевозки
Отсутствие сквозной ставки на перевозку	Единая сквозная ставка на транспортировку
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-центральная схема взаимодействия участников

Одной из самых известных концепций транспортной логистики является концепция «точно в срок» (jbst-in-time, JIT). Она основана на довольно простой логике поставки продукции, в которой материальные потоки материальных ресурсов тщательно синхронизированы с потребностью в них, задаваемой временным и производственным расписанием выпуска готовой продукции [3; 69].

Использование системы (jbst-in-time, JIT) позволяет доставить материальные ресурсы или готовую продукцию в определенную точку логистической цепи именно в тот момент, когда в них есть потребность. Многие современные логистические системы, использующие данную систему, ориентированы на короткие составляющие логистических циклов, что требует быстрой реакции звеньев логистической системы на изменение спроса и, соответственно, производственной программы.

Логистика — своеобразный катализатор индустриального развития, и ее совершенствование имеет огромное значение для любой страны. Этот процесс является тем столпом, на котором строится межгосударственная интеграция. И Казахстан, активный сторонник различных интеграционных процессов, обладает важным преимуществом — его геополитический и экономический ресурсы позволяют успешно реализовывать транзитный потенциал как самый оптимальный вариант наземной транспортной связи азиатских государств с Европой [4; 128].

Необходимо отметить, что в современных глобальных условиях логистика играет ключевую роль в индустриальном развитии государств. В ряде стран правительство сначала сделало ставку именно на развитие логистики как основного фактора стимулирования индустриального развития. В Республике Казахстан этот инструмент также может принести существенный экономический эффект для индустриального рывка:

- во-первых, это стимулирующее логистическое обслуживание действующих и новых предприятий в рамках ГП ФИИР РК. Сюда можно отнести ускорение, упрощение и удешевление внутренних перевозок при снабжении производства сырьем, доставку готовой продукции до потребителя, транспортировку на дальние расстояния, в труднодоступные районы;
- во-вторых, это национальные экспертные услуги, т.е. логистика, стимулирующая привлечение транзита через территорию Казахстана;
- в-третьих, логистика, способствующая активизации инвестиционных процессов в экономике страны, т.е. внешние эффекты логистики, когда иностранный партнер принимает решение о реализации инвестиционных проектов на территории Казахстана благодаря развитой логистической системе.

На 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов Президент Казахстана объявил о начале реализации проекта «Казахстан — Новый Шелковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского

региона, своеобразным мостом между Европой и Азией... Это создание на ключевых транспортных коридорах Казахстана единого комплекса хабов международного уровня — торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического».

Вице-президент по логистике АО «НК «КТЖ» презентовал стратегию транспортно-логистической системы Казахстана в свете реализации масштабного проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь». Им отмечена важная роль партнерства между бизнесом и властью в реализации транспортно-логистического потенциала Казахстана.

В Республике Казахстан при национальной компании АО «Қазақстан темір жолы» создана новая структура «Национальный центр развития транспортной логистики». Отмечено, что данный Центр станет партнером в области транспортно-логистических исследований, а также координатором всех новых бизнес-инициатив и проектов в области транспортной логистики.

Следует отметить, что создание Центра логистики будет служить решению задачи, поставленной Президентом Казахстана Н.А.Назарбаевым, — обеспечить к 2016 г. становление Казахстана как торгового, логистического и делового хаба региона. На вновь созданную структуру возложены функции развития транспортно-логистической системы и оказания полного спектра логистических услуг.

Намечены перспективные направления деятельности нового Центра, среди которых:

- информационно-аналитическое обеспечение;
- сопровождение, разработка практических рекомендаций для принятия решений по вопросам транспортной политики. Кроме того, Центр по логистике будет проводить профильные конференции и бизнес-форумы для специалистов отрасли и осуществлять повышение квалификации специалистов, создавать единый информационный портал по транспортной логистике, а также справочники-путеводители для логистических операторов в РК.

Словом, концепция транспортной логистики «скорость + сервис + стоимость + сохранность + стабильность» должна, наконец, соответствовать всем заявленным в ней элементам.

О Концепции создания транспортно-логистических центров, ее разработке сообщено 11 июня 2012 г. Комитетом таможенного контроля Республики Казахстан. Согласно этой Концепции транспортно-логистические центры оказывают услуги по терминальной обработке грузов, логистике, таможенный очистке и декларированию.

В целях развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан разработан Мастер-план ее развития с привлечением международных консультантов. Данный документ представляет собой программу развития отрасли транспортной логистики в рамках текущих программ Правительства, в частности, Государственной программы форсированного и индустриально-инновационного развития. Актуальность проекта обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом страны и применением новой современной парадигмы транспортно-логистической системы. Основной целью является повышение качества транспортно-логистических услуг и доведение их до мирового уровня, доступность глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта.

В Республике Казахстан проводится системная работа по улучшению качества транспортных услуг. Это прежде всего сокращение транспортного времени, снижение затрат на перевозки, оптимизация тарифов, сохранность грузов и, что немаловажно, подготовка качественного кадрового потенциала, который призван обеспечить нормальное функционирование всей логистической системы.

Около 70 % всех транспортных перевозок в республике осуществляется по железной дороге. В связи с этим Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев поставил задачу по созданию транспортного логистического кластера. В настоящее время в доверительное управление национальной компании АО «Қазақстан Темір Жолы» передан морской порт Актау, решается вопрос о передаче компании ряда крупных терминалов в аэропортах и автомобильных терминальных комплексах.

Крупные логистические проекты осуществляет коллектив Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева — завершено технико-экономическое обоснование трансканжарстанской железной дороги, что позволит сократить на 10–15 суток транспортировку грузов из южных портов Китая по сравнению с морскими перевозками.

По итогам 2012 г. Казахстан занял 86-е место в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики, а намеченные комплексные меры по улучшению качества транспортной инфраструктуры, а также снятию физических и нефизических барьеров предоставят Казахстану возможность подняться на 40-ю позицию в этом рейтинге.

Основные направления развития транспортной системы изложены в Государственной программе (рис. 3).

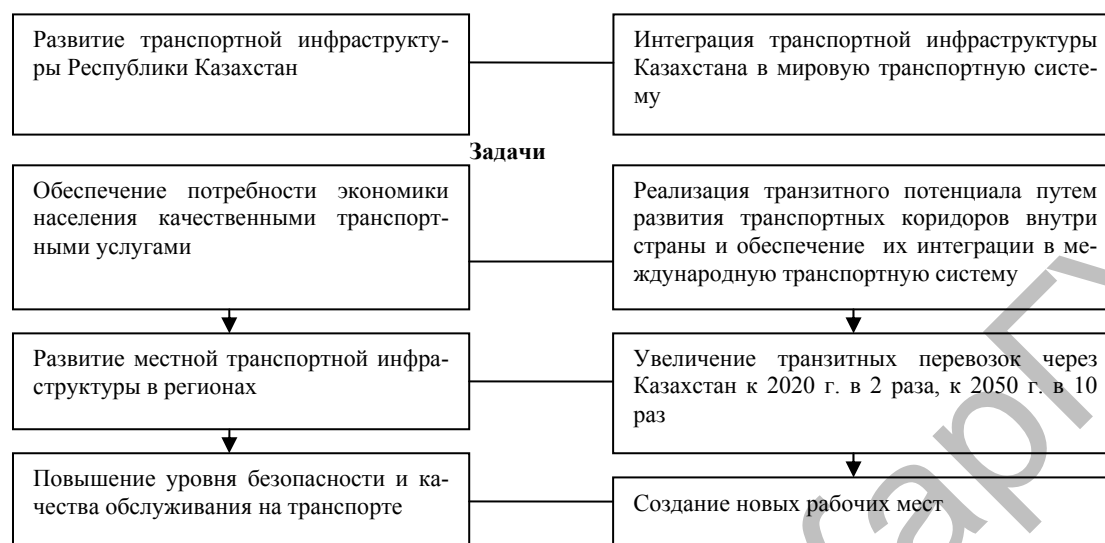


Рисунок 3. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 г.

В Послании Главы государства народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» поставлена задача увеличить вдвое транзитные перевозки через Казахстан к 2020 г. и в 10 раз — к 2050 г. «Важно сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов...», — подчеркнул Нурсултан Назарбаев [5; 6]. На практическое воплощение этих ключевых задач и нацелена Государственная программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 г.

Казахстан, находясь на стыке международных коридоров, имеет все предпосылки стать основным логистическим звеном, соединяющим Европу и Азию. Базой для формирования мультимодального логистического оператора транснационального масштаба с полным сектором активов и компетенций определено АО «НК КТЖ». В состав мультимодальной компании войдут морской порт Актау, СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», аэропорты, терминальная сеть Казахстана.

Интеграция транспортных активов в единую структуру позволит обеспечить необходимый уровень координации управления, формирования целостности мультимодальных услуг и реализацию принципа «одного окна», создав тем самым благоприятные условия для реализации экспортного и транзитного потенциала страны. При этом дополнительный импульс развитию транспортно-логистической системы республики придаст привлечение в портовую и терминальную инфраструктуру Казахстана глобального оператора Dubai Port World.

Привлечение транзитных грузопотоков через территорию Казахстана требует формирования развитой транспортно-логистической инфраструктуры, ее интеграции в мировую систему. Для этого реализуются инвестиционные проекты по развитию и модернизации инфраструктуры транспортно-логистического комплекса. Так, в 2014 г. будут введены в эксплуатацию новые железнодорожные линии «Жезказган — Бейнеу» и «Аркалык — Шубарколь», которые оптимизируют конфигурацию международных и транспортных коридоров в направлениях восток, запад, север, юг.

До конца года впервые будет создана сухогрузная морская компания. Проводится модернизация инфраструктуры аэропорта, и в течение 2 лет полностью сформируется сеть транспортно-логистических центров класса А и Б с участием частного сектора.

За пределами Казахстана также формируется сеть транспортно-логистических комплексов — центров консолидации и дистрибуции транзитных грузопотоков и центров продвижения казахстанского экспорта.

В рамках Единого экономического пространства ключевым проектом является создание объединенной транспортно-логистической компании, деятельность которой будет заключаться в предоставлении железнодорожными администрациями Казахстана, России и Беларуси интегрированных услуг, основанных на принципах «одного окна», единой технологии, стандартов качества и це-

новой политики, и, как следствие, в координации технологических параметров развития магистральной терминальной инфраструктуры транспортных коридоров. Транспортно-логистической комплекс может стать одним из драйверов роста экономики. Общий эффект валовой добавленной стоимости от реализации программы развития транспортно-логистической системы на период до 2020 г. составит 15 миллиардов долл., среднегодовой эффект в приросте ВВП будет на уровне 1 %. Для этого в развитие инфраструктуры будет привлечено около 5 триллионов тенге государственных и частных инвестиций.

Без строительства соответствующей инфраструктуры невозможно как развитие транзита через территорию Казахстана, так и развитие транспортной логистики.

Правительства многих стран делают ставку на развитие логистики, которая является основным фактором для стимулирования экономического развития. В современных условиях логистике отводится ключевая роль для индустриального развития страны, так как все грузоперевозки в Казахстане и доставляемые товары из Казахстана зависят от правильных логистических схем.

Особенно важен тот факт, что неотъемлемым компонентом успешного экономического развития является реализация на практике внутреннего компонента — Логистической карты Казахстана. Этот инструмент планирования всей транспортно-логистической системы дает возможность на долгосрочной основе многим промышленным предприятиям делать прогнозы доходов и расходов, реализовывать долгосрочную маркетинговую политику, финансово стабильно учитывать все положительные факторы. Его структура должна подходить как для бизнеса в целом, так и для отдельных компаний и госструктур. Важным внешним инструментом должна стать реализация проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь», нацеленного на казахстанской транзит. Казахстан здесь будет иметь сразу несколько преимуществ, главные из которых: сроки доставки, замораживание финансов и времени; маршрут, который в основном пройдет по территории Китая, а также строительство зеленого коридора — Торгово-транспортного хаба и немаловажный фактор — исторический маршрут Шелкового пути.

Во всем мире логистика сама по себе является очень прибыльным сегментом. Мировой рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 триллиона долларов США, т.е. порядка 7 % мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики составляет где-то 13–14 % от ВВП. Так в Ирландии этот показатель достигает 14,2 %, в Сингапуре — 13,9 %, Гонконге — 13,7 %, в Германии — 13 %. Это свидетельствует о том, что эти страны обращают особое внимание на развитие данного сектора как одного из источников национального дохода. В Казахстане доля логистики приблизительно равна 8 %.

Можно с уверенностью отметить, что транзитный потенциал нужно рассматривать как точку экономического роста страны. С этой целью необходимо обеспечить повышение привлекательности и создание самой современной эффективной транспортно-логистической системы в СНГ, совершенствование транспортно-логистических операций на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг, предложение конкурентоспособных тарифов, дальнейшее совершенствование коридоров для транзитных грузопотоков на постоянной, линейной, основе, где будут четко определены сроки прохождения, стоимость и систематичность использования данных коридоров, организация и разработка оптимальных условий и инфраструктуры для входящих и выходящих грузопотоков, с последующим локальным распределением до конечных пунктов назначения. Следует отметить, что это еще далеко не полный список задач, которые нужно выполнить, чтобы максимально использовать транзитный потенциал Казахстана. Если это будет сделано, то Казахстан значительно выиграет от вклада транспортной логистики в экономическое развитие.

Список литературы

- 1 Савенкова Т.И. Логистика: Учеб. пособие — М.: Омега, 2008. — 225 с.
- 2 Громов Н.Н., Персианов В.А. Менеджмент на транспорте. Учеб. пособие. — М.: Академия, 2003 — 186 с.
- 3 Джонсон Дж. С. Современная логистика. — М., СПб., Киев: Вильямс, 2005 — 386 с.
- 4 Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник / Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2003 — 242 с.
- 5 Назарбаев Н.А. Программа «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства // [ЭР]. Режим доступа: online.zakon.kz

Е.Б.Романько, А.О.Мұсабекова

Қазақстан Республикасында көліктік логистиканың дамуы

Мақалада логистиканың қазіргі кездегі өзектілігі ашылып, Қазақстандағы көлік логистикасының ерекшеліктері қарастырылған. Логистиканың көмегімен шаруашылық жүргізуші тұлғалардың экономикалық көрсеткіштерін жақсарту қорлары көрсетілген. Қазақстан Республикасында көлік логистикасының дамуына және біріккен транспорттық логистикалық компания құруға көңіл бөлінген. Авторлар көліктік-логистикалық орталықтар және дамыған көліктік-логистикалық инфрақұрылым құру, оларды әлемдік жүйеге интеграциялау бойынша ұсыныстар берген.

E.B.Romanko, A.O.Musabekova

Development of transport logistics in Republic of Kazakhstan

In the article explains the relevance of logistics in modern time, discusses the features of transport logistics in Kazakhstan. Reserves are allocated to improve economic performance of business entities through logistics. Particular attention is paid to the development of transport logistics in the Republic of Kazakhstan and the creation of an integrated transport and logistics company. The authors give advice on the formation of transportation-logistics centers, development of transport and logistics infrastructure and its integration into the global system.

References

- 1 Savenkova T.I. *Logistics: Textbook*, Moscow: Omega, 2008, p. 225.
- 2 Gromov N.N., Persianov V.A. *Management in Transport. Textbook*, Moscow: Academy, 2003, p. 186.
- 3 Johnson J.S. *Modern Logistics*, Moscow, St. Petersburg, Kiev: Williams, 2005, p. 386.
- 4 *Logistics freight cargo systems: tutorial* / Ed. V.M.Nikolashina, Moscow: Academy, 2003, p. 242.
- 5 Nazarbayev N.A. *Program «Strategy» Kazakhstan – 2050»: a new political policy of the held state* // [ER]. Access mode: online.zakon.kz