

СЕКЦИЯ № 5**«ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА»****УДК 656.22**

Таиров Әли Аббасұлы – магистрант (г. Алматы, Евразийский технологический университет)

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАЗАХСТАНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Формирование экономики государства в первую очередь осуществляется на основе отраслей материальной сферы, одна из которых является транспорт - особая отрасль материального производства, без которого процесс производства не может считаться законченным.

В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта, который используется либо для перевозки грузов к местам их использования, либо людей к местам потребления товаров и услуг. Транспорт призван связывать производство и потребление. Он может доставить сырье к местам, где его легче переработать, или готовые продукты в пункты, где потребители могут их лучше использовать.

Обслуживание играет важную роль в производстве, но это вовсе не означает, что оно является составной частью производства, в то время как инфраструктура - его органическая часть, ибо доставка продукции - неотъемлемый элемент процесса производства. Надо учитывать то, что цель производства произвести не просто продукцию, а потребительские стоимости, но таковой продукция становится именно тогда, когда она доставлена потребителю. Поэтому транспортировка в данном случае продолжает процесс производства, так как делает продукцию доступной для потребления.

Необходимо отметить и роль фактора времени, которая в условиях рынка, как известно, резко возрастает. Время обращения, оказывающее исключительно большое влияние на экономическую эффективность производства, уменьшается за счет сокращения времени транспортировки товара к месту потребления, при этом уменьшаются издержки обращения. Напротив, несвоевременный вывоз продукции, удлинение сроков доставки грузов приводят к снижению темпов роста производства и его эффективности [1, с.194].

Переходная рыночная экономика страны предъявляет новые, более высокие требования к транспортной системе. Казахстан, развивая торговлю и связи со многими странами мира, развивает также и свою транспортную систему, т.е. железнодорожный, воздушный, автомобильный, морской и трубопроводный транспорт, ибо, только развивая транспортную систему, можно войти безболезненно в мировое сообщество.

Главным преимуществом нашей страны является географическое расположение. Мы граничим с пятью странами на суше и двумя странами на Каспийском море. Являясь остро востребованным на транзитном рынке для соседних стран, мы параллельно развиваем свою, внутреннюю, логистику. Новый коридор Западный Китай - Западная Европа позволит развивать свой внутренний рынок логистических услуг в направлении юг - запад и обратно [2].

На сегодняшний день у Казахстана, в силу его географического положения, есть определенные логистические особенности и преимущества. По территории республики проходит около пяти международных транзитных путей и несколько крупных

трубопроводов. Дополнительной возможностью для развития рынка логистических услуг в Казахстане является создание Таможенного союза (ТС), в результате которого внутрисоюзные границы стали официально открытыми и сухопутная граница с Китаем теперь стала более доступна для Европы.

На сегодняшний день внутренняя логистика, приближенная к международным стандартам качества, присутствует только в Алматинском регионе, где консолидировано много складов класса «А» и присутствует конкуренция на рынке логистики. В Астане логистическая инфраструктура только появляется. Наибольшая потребность состоит в качественной логистике в регионах Казахстана.

Новая модель экономического развития Республики Казахстан в числе важнейших условий, обеспечивающих эффективность, определяет необходимость инвестирования в инфраструктуру, в том числе транспортную. В настоящее время применяются различные формы привлечения и использования капитала извне для преобразования транспортно-коммуникационного комплекса, поскольку для эффективной интеграции в мировое пространство Казахстану необходимо в первую очередь создать условия, обеспечивающие доступ к морским и океанским побережьям. Формирование суверенной транспортной сети при этом предполагает необходимость модернизации всех существующих транспортных коммуникаций и создание собственной заводской ремонтной базы. Безусловно, это потребует перепрофилирования многих существующих производств. В целом около 30% инвестиций уже направлено на развитие железных дорог, воздушного и водного транспорта - 35%, автомобильного - 25%. Идущий в республику финансовый поток обеспечивается различными международными организациями, правительствами зарубежных стран и их банками. Особый вклад делается со стороны ЭСКАТО ООН, Комиссии Европейского Союза, банков ЕБРР, АБР, ИБР, Всемирным банком. Так, в частности, по одной из программ комиссии ЕС в 2012 г. было задействовано 12 проектов на сумму более 8 млн. ЭКЮ. По программе ТАСИС оказано технической помощи в осуществлении 17 проектов на сумму более 6 млн. ЭКЮ.

Но все же главной проблемой логистической отрасли страны остается удручающее состояние дорог. Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники. Значительная часть автотранспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока. В республике недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств в железнодорожной отрасли.

Дефицит пассажирского подвижного состава; низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции; недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта; действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента.

В области водного транспорта наблюдается недостаточная мощность портовой инфраструктуры, слабая развитость сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, необходима реконструкция судоходных шлюзов.

Кроме сложности в привлечении инвестиций в логистическую отрасль РК остро стоит вопрос о нехватке квалифицированных кадров.

Рынок логистики Казахстана только формируется. В настоящее время в стране логистика как целостная индустрия отсутствует и сконцентрирована в трех составляющих: транспорте, складах и самих компаниях — владельцах товаров.

В результате крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую часть этих операций in-house, т.е. используют собственные склады и определенный автопарк.

Как отмечает эксперт консалтинговой компании LogisticsSystems, на данный момент между отечественными логистическими компаниями и компаниями-производителями не происходит процесса интеграции сближения для предоставления комплекса услуг на долгосрочной основе. Компании-клиенты используют логистические компании только для исполнения краткосрочных задач — «отвезти то, привезти это, сделать растаможку» [3].

В целях развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан с привлечением международных консультантов разработан Мастер-план развития транспортно— логистической системы (ТЛС). Данный документ представляет собой программу развития отрасли транспортной логистики в рамках текущих программ Правительства, в частности Государственной программы форсированного и индустриально-инновационного развития.

Актуальность работы обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом страны, что подразумевает отход от традиционного «узко транспортного» подхода и применение новой современной парадигмы ТЛС. Основной целью является повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, доступность глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентоспособности РК на глобальном рынке в целом.

При этом компании достигли определенных результатов, по данным опроса, в сфере транспортировки. В транспортной составляющей логистики 80 % опрошенных, имеют свой автопарк либо долгосрочные контракты с транспортной компанией. Остальные 20 % заказ транспортных средств осуществляют по мере необходимости у логистических компаний или частных лиц. При этом нет никакого соответствия стандартам перевозок, никаких гарантий по срокам и сохранности. На мировом рынке ТЛУ в основном осуществляют специализированные организации.

2014 год был достаточно продуктивным для логистического рынка Казахстана. В настоящее время завершаются работы на казахстанском участке масштабного транспортного коридора Западный Китай - Западная Европа. Эта магистраль улучшит транспортные связи между Европой и Азией, а также существенно облегчит импорт товаров из Китая.

Большим достижением уходящего года является усовершенствование транзитного потенциала морских путей. Завершился первый этап расширения Актауского международного торгового порта. В рамках этапа были построены защитные гидротехнические сооружения, которые позволяют расширить порт с севера и обезопасить мореплавание и стоянки судов.

В развитии логистической инфраструктуры важно то, что на 85% реализована программа «Транспортная стратегия 2015 года». Было определено направление развития транспортного комплекса страны и установлена единая для транспортной отрасли система приоритетов, которая является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с ним отраслях экономики.

В рамках программы значительно вырос объем грузоперевозок Казахстана, что составило 88,1% от общей доли логистического рынка в экономике.

Казахстанский рынок логистических услуг привлекателен с точки зрения инвестиций в отрасль. Ожидается приход на казахстанский рынок крупного иностранного оператора со своими логистическими компаниями, с улучшенным качеством предоставляемых услуг и сервиса.

При всех положительных и отрицательных моментах вхождения крупного оператора одно, несомненно — приход инновационных технологий и стандартов мирового уровня, что еще больше ускорило бы развитие не только самого рынка логистических услуг, но и бизнеса, экономики в целом.

Крупный оператор, имеющий большой опыт оказания логистических услуг, на практике мог бы продемонстрировать, как лучше понять потребности компаний, планировать мощности, обеспечить комплекс услуг, инвестировать в долгосрочные активы, тем самым обеспечить высокий стабильный сервис и снизить издержки. Это незамедлительно отразилось бы на бизнесе клиентов и стало бы сигналом для многих крупных компаний к действию.

По данным экспертов, из-за отсутствия качественных предложений на местном рынке несколько компаний уже ведет работу по покупке участков и подбору персонала. Поэтому в скором времени можно ожидать структурное изменение на рынке логистических услуг вследствие укрупнения и поглощения игроков.

В Казахстане профессиональный рынок логистики только зарождается и ожидается очень бурное его развитие. Это связано с целым рядом причин:

- наблюдается повышение спроса на рынок аутсорсинговой логистики класса А, потребителями которых являются как небольшие компании, не имеющие собственных складов, так и крупные компании;
- перенос и строительство новых складов за чертой города и концентрация вокруг них индустриально-инновационных предприятий;
- повышение спроса на логистические услуги, в первую очередь на склады класса А и В в регионах, и строительство их частными компаниями без участия государства;
- ежегодный рост грузооборота в стране сопровождается ростом спроса на логистические услуги и необеспеченностью отечественными компаниями, ожиданием прихода зарубежной компании логистических услуг со своей технологией;
- отсутствие полноценного рынка логистических услуг; имеются отдельные элементы логистики, такие как грузоперевозка, экспедиторские услуги, неразвитое складское хозяйство;
- происходит спрос на логистику в регионах, что приводит к расширению логистической деятельности компании в регионах, где отсутствуют современные склады, терминальные комплексы.

Таким образом, можно с уверенностью отметить, что транзитный потенциал нужно рассматривать как точку экономического роста страны.

Выводы:

1. Необходимо обеспечить повышение привлекательности и создание самой современной эффективной транспортно-логистической системы в СНГ.
2. Совершенствовать транспортно-логистические операции на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг.
3. 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.

ЛИТЕРАТУРА

1. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник/ Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2003 —242 с.
2. Лавриненко Ю.Н. Транспортный комплекс Казахстана и его роль в обеспечении экономических связей и транзитных перевозок на континенте. Документы Международной конференции «Транспорт и торговая политика». Алматы, май. 2010.
3. Раимбеков Ж.С.Предпосылки формирования региональных логистических центров Казахстана //Железнодорожный транспорт Казахстана: история и перспективы экономического роста: Материалы междунар. науч.-практ. конф.: В 2 т. Т.1. — Алматы, 2004. — С.275–281.
4. Бекетова К.Н., Тулендиев Е.Е. Разработка экономической модели создания систем региональных логистических центров // Соискатель – Алматы.: 2008.- 1,0 п.л. (авторских – 0,7 п.л.).
5. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 11 ноября 2014 г. «НҰРЛЫ ЖОЛ – ПУТЬ В БУДУЩЕЕ».