

УДК 338.47:656

Мустапаева Алия Дженисбековна – д.т.н., профессор (г.Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

Қайрғазы Айгерім Жұмабекқызы – магистрант (г.Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПО КОРИДОРУ ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ

«Важное значение имеет завершение строительства казахстанского участка международного автомобильного коридора «Западная Европа - Западный Китай». Это действительно народная стройка века. Где еще за три года было построено 2700 км качественной автомобильной дороги? Мы должны в следующем году эту работу закончить»(Из Послания Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана "Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана». Январь 2012 года).

Международный транзитный коридор «Западная Европа — Западный Китай» является кратчайшим маршрутом для перевозки товаров из КНР в Казахстан, страны Центральной Азии, западные регионы России и Европе.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. При осуществлении перевозки грузов автомобильным транспортом срок доставки груза до Санкт-Петербурга из центральных провинций Китая составляет не более 10 дней. Тогда как морским путем грузы проходят такой же путь за 45 дней. Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км - Республики Казахстан по территории 5 областей республики, 3 425 км - Китайской Народной Республики.[1]

Реализация данного коридора, помимо усиления транзитного потенциала, позволяет получить и внутренний эффект в части развития регионов. Например, в Казахстане коридор охватывает 200 населенных пунктов общей численностью 5,5 млн. человек. Значительный импульс ожидается в развитии малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и других секторах экономики. То есть транзитный коридор «Западная Европа — Западный Китай» дает серьезный экономический эффект как для казахстанской стороны, так и для других стран-участниц коридора.

Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа. Маркетинговый анализ определяет три основных грузо-коридора: Китай – ЦАР, Казахстан – Китай и Казахстан – Россия. Из трех региональных грузо-коридоров коридор Китай-ЦАР имеет самый высокий потенциал роста грузооборота. Через 10 лет по международному транспортному коридору "Западная Европа - Западный Китай" будет перевозиться около 330 млн. тонн грузов в год.

Для эффективного использования геополитического потенциала Республики Казахстан создается современная транспортно-логистическая система, интегрированная в международную транспортно-логистическую цепь поставок, способную предложить качественные услуги добавленной стоимости. Также рассматривается проект обеспечения спутниковой навигации и отслеживания грузопотоков на международном транзитном коридоре «Западная Европа – Западный Китай», анализируется международный опыт

внедрения навигационных систем для мониторинга транспортных средств, функциональные возможности информационной телекоммуникационной сети.

Казахстан является активным участником таких международных транспортных коридоров, как ТРАСЕКА, Север-Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль. Налажено сотрудничество в рамках интеграционных структур и международных организаций, таких как ШОС, СНГ, ЕврАзЭС, ЕЭК и ЭСКАТО, ООН, ЦАРЭС, СПЕКА и др. Основные результаты проведенного анализа железнодорожных перевозок в республике Казахстан показали незначительную конкурентоспособность этого вида транспорта в рассматриваемом коридоре. В ближайшие 10-15 лет по заключению компании «TASC» (Израиль) улучшение железнодорожной сети не ожидается, что исключает ее конкуренцию с автотранспортом. [2]

Характеристики нового и действующих проектов:

1) Проект «Западная Европа – Западный Китай»: 8445 километров автотрассы. Проходит по территории России, Казахстана и Китая. Срок доставки грузов – 12 дней. На территории Казахстана основу маршрута составят автодороги международного значения Самара–Шымкент, Ташкент–Шымкент–Тараз–Кордай–Алматы–Хоргос протяженностью 2787 км.

2) Проект ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия) предложен в 1993 году Европейским союзом и предполагает организацию и развитие транспортного сообщения между странами Европы и Центральной Азии через Кавказ. Доставка одного контейнера между Европой и Азией по ленбриджу с использованием железнодорожного транспорта обходится заказчику в 1450 долларов. Срок доставки – 20 суток. В проекте задействованы Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан.

3) Морской путь (через Малаккский пролив и Суэцкий канал). Это на сегодня стратегический транспортный коридор, по которому идет основной грузопоток между Европой и Азией. Протяженность – 21000 км, срок доставки грузов – 30–35 дней. Стоимость перевозки одного контейнера – 1550–1750 долларов.

Сегодня, используя свое основное преимущество – геополитическое место расположения, Республика Казахстан может сосредоточиться на расширении пропускной способности транспортно-логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа» и предоставлении качественных услуг добавленной стоимости. Составной частью транспортно-логистической системы являются логистические центры, предоставляющие весь комплекс услуг по обработке, хранению, транспортировке груза, и управляющие растущими товаропотоками в современной глобальной экономике.

Рынок логистических услуг неуклонно развивается. Для того, чтобы оптимизировать основные логистические процессы (значительно сократить товарно-материальные запасы, ускорить оборачиваемость оборотного капитала, снизить логистические издержки, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей качеством товаров и сопутствующего сервиса), компании внедряют методы интегрированного логистического менеджмента.

Интегрированная логистика призвана управлять потоками логистической системы, проходящими через все ее этапы. На практике это согласуется со структурным делением по принципу функциональности (снабжение, производство, хранение, распределение и т. п.). Процесс формирования логистической системы основан на обеспечении и поддержании жизненного цикла продукта от замысла до ликвидации. [3]

Упрощенно структуру интегрированной логистики можно изобразить следующим образом: проектирование → закупки → производство → распределение → продажи → сервис. Интегрированный подход позволяет:

• разделять вопросы распределения, управления производством и снабжения, устраняя вместе с тем возможные разногласия между функциональными областями и соответствующими подразделениями;

- минимизировать противоречия между производственной сферой и маркетингом;
- систематизировать и упорядочить информационные потоки.

Кроме того, он создает реальную возможность объединения функциональных областей логистики путем координации действий, выполняемых независимыми звеньями логистической системы, разделяющими общую ответственность в рамках целевой функции (рис. 1).

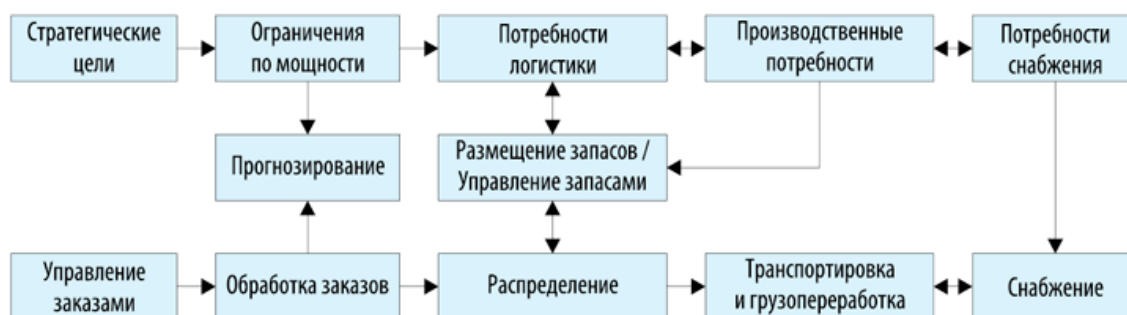


Рисунок 1—Планирование и координация логистических операций

Функциональный цикл, или цикл исполнения заказа, — основа интегрированной логистики. Именно исследование отдельных параметров интеграции на основании названных циклов, в совокупности образующих операционную систему логистики, позволяет определить динамику, найти взаимосвязи и решения. С поставщиками и потребителями компанию связывают информационные и транспортные сети. Помимо узлов (объектов логистической инфраструктуры, взаимосвязанных функциональным циклом) и каналов связи, для завершения функционального цикла логистики требуются запасы.

Как правило, запасы оцениваются величиной активов, предназначенных для поддержки логистических операций. Общий объем запасов, размещенных в логистической системе, складывается из текущих и страховых запасов, создаваемых для защиты от возможных рисков. Эти запасы накапливаются и перемещаются между объектами, что, разумеется, порождает потребность в некоторых видах грузопереработки и хранения. Необходимость согласования потребностей в ресурсах в начале и в конце цикла придает динамику работе в целом. Первоначальные потребности функционального цикла определяются заказом на конкретное количество конкретных продуктов и материалов.

Функциональный цикл— это основной объект планирования и оперативного управления в логистике, поэтому совершенно ясно, что он играет важнейшую роль в удовлетворении логистических потребностей, создавая структурную основу интегрированной логистики. На рисунке 2 показана структура цикла исполнения заказа в трех главных функциональных областях логистики.

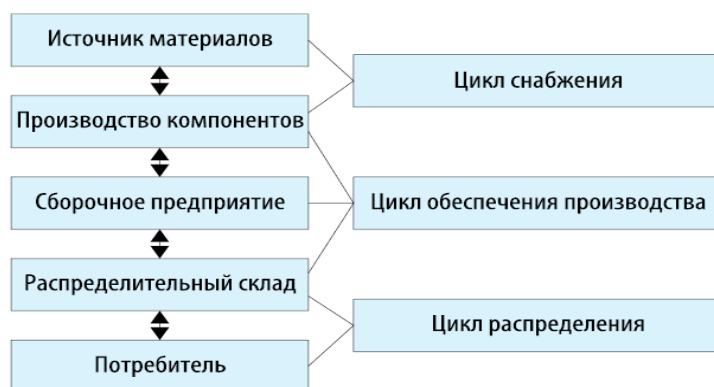


Рисунок 2– Функциональные циклы логистики

Динамика рыночных отношений, глобализация международного бизнеса и ресурсные ограничения приводят к существенному возрастанию скорости обращения материальных, финансовых и информационных потоков, сокращению числа посредников в логистических цепях, уменьшению устойчивости и надежности их функционирования. Поэтому достижение стратегических целей предприятий становится возможным при трансформации существующих логистических систем в интегрированные логистические сети. [4]

Работа предприятий в составе логистических сетей определяет целый ряд преимуществ, связанных с объединением независимых рисков, то есть с уменьшением числа «колебаний» в системе, а также существенным снижением затрат и повышением качества функционирования всей системы. Основная причина их создания заключается в том, что успех фирмы зависит не только от наличия собственных ресурсов, но и от умения привлекать их и конкурентные возможности других участников.

Интегрированной логистике свойственны черты движения экономических ресурсов, которые обеспечивают функционирование любого делового предприятия.

Для того чтобы наиболее эффективно реализовать глобальные цели бизнеса и государства в целом, нужна развитая интегрированная система логистики. Следует помнить, что на максимизацию прибыли будут влиять такие факторы, как конкурентная позиция (позиционирование), конкурентная цена, низкие издержки и структура отрасли. В этом случае интегральная ответственность за уровень издержек связана не только с внутрифирменными затратами, она включает в себя также ответственность за эффективность и своевременность поставок, выбор между производством продукции и ее приобретением у поставщиков.

Вовлечение отдельных взаимосвязанных элементов в интегрированный логистический процесс с целью предотвращения нерациональных потерь материальных и других ресурсов позволяет решать управленческие задачи с максимальной эффективностью. Интегрированные логистические цепочки содержат пять показателей эффективности:

- 1) связь с поставщиками;
- 2) связь с потребителями;
- 3) технологические процессы внутри одного подразделения;
- 4) логистические процессы между подразделениями внутри предприятия;
- 5) логистические связи между предприятиями в логистической цепочке.

Подобные системы нацелены на существенное снижение затрат за счет ускорения оборачиваемости капитала, сокращения времени выполнения заказов, координацию работы с сетью поставщиков.

Как уже отмечалось ранее, среди ключевых сфер компетентности логистики находятся управление запасами, транспортировка, логистическая информация, логистическая инфраструктура, складское хозяйство, грузопереработка и упаковка. Направленность на достижение высокого качества обслуживания потребителей на основе интеграции ключевых компетенций позволяет выработать современные технологии логистического менеджмента и добиться высокого уровня конкурентоспособности. Понятно, что успехи в каждой из указанных сфер имеют смысл только в том случае, если они обеспечивают повышение общей эффективности интегрированной логистической системы.

Как считают классики интегрированной логистики Д. Бауэрсокс и Д. Клосс, дешевле с помощью информации искать оптимальные решения, чем осуществлять неоптимальные перемещения запасов. Интегрированная логистика на Западе послужила толчком к созданию концепции SupplyChainManagement—SCM — «управление цепью поставок».

Отсутствие в Республике Казахстан транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал.

В ближайшие 3-5 лет здесь ожидается высокий спрос на логистические услуги при обслуживании товарных и транспортных потоков, обеспечивающих взаимодействие участников международной торговли Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Европы.

В условиях возрастающего внешнеторгового оборота Республики Казахстан, роста экспортно-импортных перевозок грузов первостепенное значение приобретает создание специализированных терминальных, в том числе мультимодальных, комплексов с таможенной обработкой грузов.

Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западный Китай – Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и транспортировку транзитных потоков.

На основе исходных данных о регионе исследования и описанной системы критериев определены приоритеты освоения потенциальных мест расположения транспортно-логистических центров в рамках этапов реконструкции этого международного транспортного коридора.

Схема транспортно-логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа» включает в себя:

- четыре международных логистических центра (на территории Алматинской области, в г. Актобе, в Таскалинском районе Западно-Казахстанской области и в г. Шымкент Южно-Казахстанской области);
- двенадцать региональных транспортно-логистических центров в городах и населенных пунктах Уральск, Актюбинск, Карабутақ, Аральск, Байконур, Кызылорда, Туркестан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Хоргос.

Модель транспортно-логистической системы Казахстана дает обоснование для привлечения инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

Выводы. Обобщая вышесказанное, отметим, что принципы и методы интегрированной логистики направлены на получение оптимальных решений, в частности за счет минимизации общих логистических издержек. Поэтому становится ясно, что сокращение всех видов издержек, связанных с управлением материальным потоком,

затрат на транспортировку, складирование, управление заказами, закупками и запасами, упаковку, уменьшение логистических рисков позволяет высвободить финансовые средства на дополнительные инвестиции в складское оборудование, информационно-компьютерные системы, рекламу, маркетинговые исследования и т. д. При этом оптимальные решения, принимаемые менеджментом компании — логистическим интегратором, могут быть приняты не только по критерию минимума общих затрат, но и по таким ключевым показателям, как время исполнения заказа и качество логистического сервиса.

ЛИТЕРАТУРА

1 Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 гг./ Справочная правовая система «Юрист» (ежедневное обновление).

2 Тенденции и перспективы развития дорожного хозяйства Казахстана // Саясат. - №10(111). - 2011. - С.63-66.

3 Баймахамбетов К. С. Методические основы оценки инвестиционных проектов по развитию сети железных дорог // Международная научно-техническая конференция «Актуальные вопросы проектирования, строительства и эксплуатации транспортно-коммуникационных сооружений». - Алматы: Казахская академия транспорта и коммуникаций, 1999. - 11-16 с.

4 Нурмагамбетов Б. Экономическое обоснование инвестиционных аспектов в реформировании железнодорожного комплекса РК в условиях рынка. - 2012. - 130 с.