

Р.Д.Мусалиева^{1,a}, М.Калиев^{1,b}, М.Сериккалиева^{1,c}

¹Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, г. Алматы, Казахстан,
^azhasmin_06@mail.ru, ^b make.3333@mail.ru, ^c mamyraevam@mail.ru

ОЦЕНКА И ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА АО «ҚТЖ-ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

Аннотация. В основе реализации логистики любого уровня должна лежать развитая инфраструктура: материнская компания АО «НК «КТЖ», обладая достаточно разветвлённой инфраструктурой, имеет возможность удовлетворять спрос на перемещение больших объёмов грузов на дальние расстояния, возможности их временного хранения на сети и на специализированных терминалах. В настоящее время в сфере производства происходят структурные трансформации, значительно меняющие характер и объёмы спроса на транспортные услуги.

Аңдатпа. Барлық деңгейде логистиканы жүзеге асыру негізінде, сондай-ақ дамыған инфрақұрылымы негізделуі тиіс: АҚ «ҰК «КТЖ» бас компаниясы, жеткілікті тармақталған инфрақұрылым бар, интернетте және мамандандырылған терминалдар бойынша уақытша сақтау мүмкіндігін алыс қашықтыққа жүктерді үлкен көлемде әрі қарай қозғалысы үшін сұранысты қанағаттандыруға қабілетті. Қазіргі уақытта өндірісте айтарлықтай сипаты мен көлік тасымалының қызметтеріне сұраныстың көлемінің өзгеруі, құрылымдық өзгерістерге ұшырады.

Abstract. The logistics infrastructure of any level should be based on a developed infrastructure: the parent company of JSC "NC" KTZh ", having a sufficiently extensive infrastructure, has the ability to meet the demand for moving large volumes of cargo for long distances, the possibility of their temporary storage on the network and on Specialized terminals. At present, structural transformations occur in the production sphere, significantly changing the nature and volume of demand for transport services.

Ключевые слова: Логистические услуги, инфраструктура, транспортировка, бизнес-интересы, диверсификация.

Түйінді сөздер: Логистикалық қызметтер, инфрақұрылым, көлік тасымалы, бизнес қызығушылықтары, әртараптандыру.

Keywords: Logistics services, infrastructure, transportation, business interests, diversification.

Всемирный Банк Реконструкции и Развития при оценке логистического потенциала макросистем использует следующие критерии LPI (Logistics Performance Index):

- эффективность таможенных операций и пограничного контроля;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- простоту организации отгрузок по конкурентоспособным ценам;
- компетентность и качество логистических услуг;
- возможность отслеживания и контроля грузов;
- частоту, с которой поставки достигают грузополучателей в запланированных или ожидаемых сроках поставки.

Оценка логистического потенциала должна складываться из нескольких показателей эффективности функционирования. При этом необходимо определение критериев оценки.

Обобщение различных направлений оценки логистического потенциала может быть представлено в виде агрегированного показателя, учитывающего территориальные коэффициенты взаимосвязи, уже рассчитанные индексы или рейтинги [1]:

$$L_p = a1E_g + az2E_t + a3 E_s + a4 H_{er} + a5 E_{tc} \quad (1)$$

где E_g - оценка привлекательности экономико-географического положения;
 E_{tc} - показатель транзитного потенциала территории;
 E_t - оценка эффективности функционирования транспортной инфраструктуры;
 E_s - оценка эффективности функционирования складской деятельности;
 E_{hr} - оценка кадрового потенциала в сфере логистики.

Стоит отметить, что $L_p = 100$, таким образом, значение каждого из составляющих показателей не может превышать 20. При этом оценка должна проводиться исходя из определённых критериев.

По данным LPI 2016 г., среди стран-членов ЕАЭС наибольших успехов добился Казахстан (77-я позиция), значительно улучшив рейтинг по субиндексам «эффективность таможи» (86-е место), «качество инфраструктуры» (65-е), «простота организации международных перевозок» (82-е), «возможности отслеживании грузов» (71-е).

На фоне ускоренного развития логистики в странах Европейского союза, эффективность логистической системы государств ЕАЭС по индексу Всемирного банка снижается. Впрочем, Индекс LPI, как и все международные рейтинги, в определенной степени субъективен, поскольку методология оценки эффективности логистики, предложенная Всемирным банком, не является научно обоснованной. Исследование основывается на результатах опросов преимущественно международных (транснациональных) логистических компаний. При этом не ведется опрос потребителей логистических услуг, не учитываются особенности отдельных стран, например, наличие выхода к морю, площадь территории и пр. Кроме того, во многих странах официальная статистика по рынку логистических услуг на национальном уровне в основном строится на экспертных оценках [2].

Таблица 1 - Страны-члены ЕАЭС по субиндексам эффективности логистики, LPI 2016 г.

Критерии оценки индекса эффективности логистики	Субиндекс эффективности логистики (место страны)									
	Россия		Беларусь		Казахстан		Армения		Кыргызстан	
	2014	2016	2014	2016	2014	2016	2014	2016	2014	2016
Эффективность таможенного оформления	2,20 (133)	2,01 (141)	2,50 (87)	2,06 (136)	2,33 (121)	2,52 (86)	2,63 (75)	1,95 (148)	2,03 (145)	1,80 (156)
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	2,59 (77)	2,43 (94)	2,55 (86)	2,19 (135)	2,38 (106)	2,76 (65)	2,38 (107)	2,22 (122)	2,05 (147)	1,96 (150)
Простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам	2,64 (102)	2,45 (115)	2,74 (91)	2,62 (92)	2,68 (100)	2,75 (82)	2,75 (90)	2,22 (146)	2,43 (127)	2,10 (152)
Качество логистических услуг и компетентность	2,74 (80)	2,76 (72)	2,46 (116)	2,32 (125)	2,72 (83)	2,57 (92)	2,75 (79)	2,21 (137)	2,13 (151)	1,96 (151)
Отслеживание прохождения грузов	2,85 (79)	2,62 (90)	2,51 (113)	2,16 (134)	2,83 (81)	2,86 (71)	2,50 (114)	2,02 (147)	2,20 (145)	2,39 (115)
Своевременность поставок грузов	3,14 (84)	3,15 (87)	3,05 (93)	3,04 (96)	3,24 (69)	3,06 (92)	3,00 (98)	2,60 (139)	2,36 (155)	2,72 (126)

Показатели Казахстана снизились по разделам «качество логистической инфраструктуры», «международные перевозки», «отслеживание прохождения грузов», «своевременность поставок». При этом отмечается незначительное улучшение по позициям «таможня», «качество и компетентность».

На настоящий момент сфера интересов АО «КТЖ-Грузовые перевозки» достаточно

обширна. Рассматривая только сектор, связанный с организацией грузовых перевозок, выделяются следующие направления деятельности: транспортно-логистическое обслуживание, таможенное оформление грузов, перевозка железнодорожным транспортом, терминально-складские услуги, предоставление и оперирование подвижным составом, доставка сборных грузов [3]. Анализируя сферу бизнес-интересов каждой из компаний, мы можем сделать вывод о диверсификации деятельности дочерних предприятий холдинга на основе выделенного в их активы имущества АО «КТЖ-Грузовые перевозки» (рисунок 1).

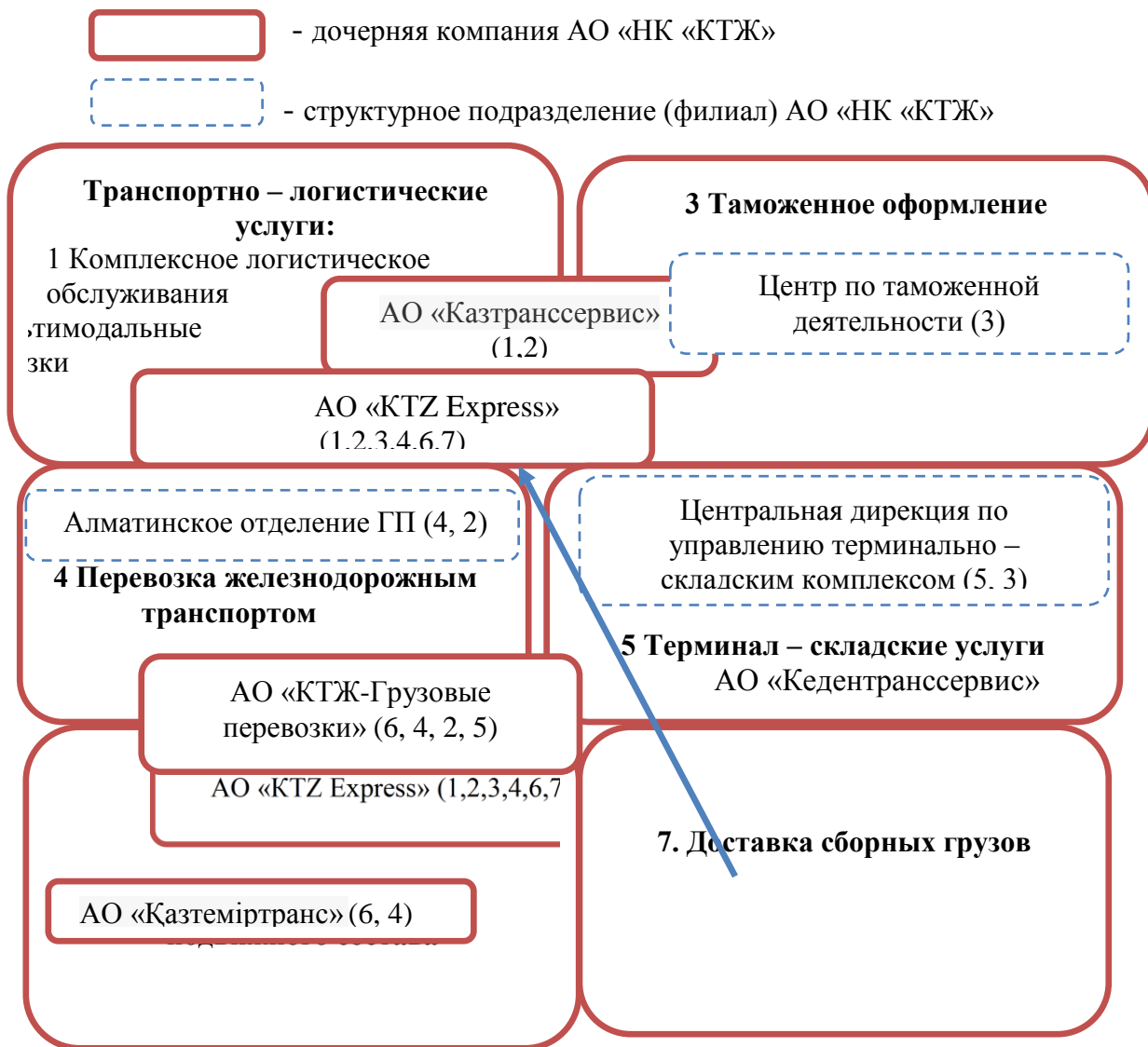


Рисунок 1 - Сферы экономических интересов дочерних компаний АО «КТЖ-Грузовые перевозки» на рынке транспортно-логистических услуг

Таким образом, сферы интересов компаний лежат в области транспортно - логистического обслуживания клиентов, однако не существует предпосылок для создания конкуренции внутри АО «НК «КТЖ». Вместе с тем интересы Алматинского отделения ГП, в области логистического обслуживания оказываются весьма разнообразны, и в целом можно говорить о достаточном покрытии существующих рынков подразделениями компании. По-другому обстоит ситуация, если выйти за рамки департамента управления транспортно-логистическим блоком. Помимо рассмотренных дочерних компаний на уровне холдинга можно выделить ещё одну структуру, заинтересованную в активном

выходе на рынок логистических услуг, что неоднократно позиционировалось её представителями.

Говоря о рынке логистических услуг, которые могут быть оказаны на базе этого АО «KTZ Express», необходимо опираться на начальную базу создания дочерних компаний и диверсификации их деятельности в сфере железнодорожных перевозок. Возможный перехлест интересов должен быть минимальным, полное исключение также не представляется возможным в силу функционирования на едином рынке железнодорожных перевозок. Вместе с тем на рынке оперирования подвижного состава достаточно примеров крупных сделок по покупке компаний, где зачастую или происходит слияние, или идет процесс передачи подвижного состава в аренду более крупному оператору [4]. При этом финансовые показатели компании-арендодателя получаются за счет средств, вырученных по договорам аренды другого оператора, более крупная компания получает доход за счет оперирования собственным и арендованным подвижным составом. На рисунке 2 представлена общая схема логистической цепи.



Рисунок 2 - Общая схема взаимодействия контрагентов при организации транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте

Клиент имеет возможность обратиться как напрямую в АО «КТЖ-Грузовые перевозки» в случае появления потребности в транспортировании, так и обозначить зарождение информационного потока через другие компании: логистических провайдеров, операторов подвижного состава, дочерние предприятия холдинга. При таком взаимодействии вторым звеном обязательно будет обращение в АО «КТЖ-Грузовые перевозки» с заявкой на перевозку груза клиента. Такая схема предпочтительнее в том случае, если действия этих компаний несут добавленную ценность в цепочку поставок клиента, как, например, в случае реализации услуги комплексной логистики или организации интермодальных перевозок, когда железнодорожный транспорт является лишь одним из звеньев общей цепи движения

материального потока. Вместе с тем необходимо понимание того, что изначально представленные звенья оказывают разный спектр услуг, ориентируясь на оказание либо базовой, либо комплексной услуги. При этом вторая невозможна без обращения в звено базовой. Таким образом, предполагается, что весь поток, вне зависимости от количества звеньев до этого этапа (подачи заявки на перевозку), проходит через звено оказания базовой услуги перевозки, тем самым обеспечивая положительные финансовые и эксплуатационные показатели последнего.

Опираясь на аналогичные модели европейских компаний и исходя из предпосылок необходимости предотвращения возможного конфликта интересов внутри холдинга, можно предложить следующие схемы взаимодействия и закреплённые функции за каждой из структур, на настоящий момент имеющих схожие коммерческие интересы. Диверсификация бизнес-интересов каждого из звеньев данной логистической схемы позволит организовать взаимодействие таким образом, чтобы на общесистемном уровне совокупный эффект от его реализации был оптимальным (рисунок 3). При этом нами рассмотрена эволюция логистических услуг в рамках холдинга и определена ниша основных звеньев, исходя из необходимости исключения конкуренции внутри мезологистической системы, описанной ранее.

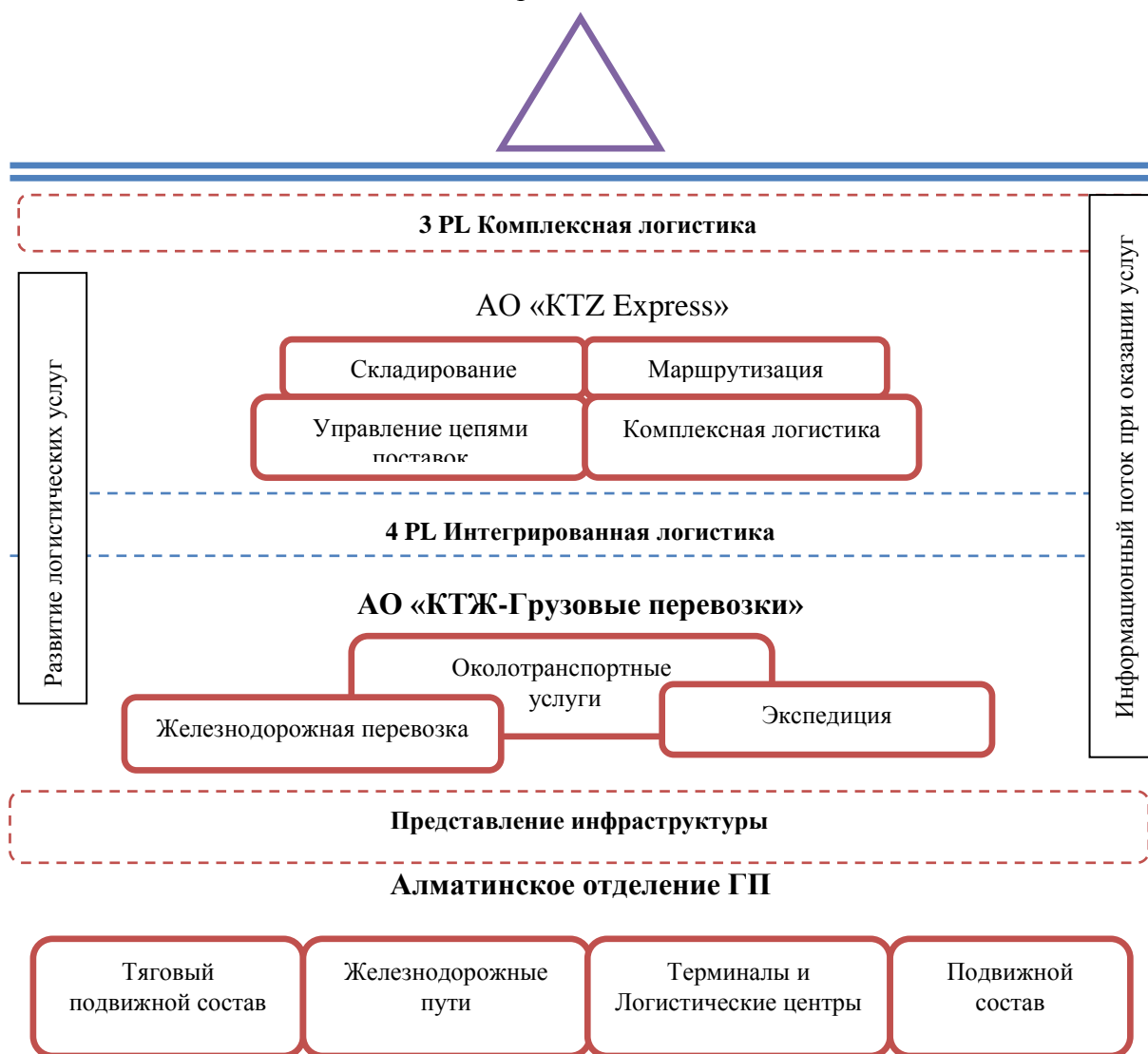


Рисунок 3 - Схема диверсификации логистической деятельности по звеньям Алматинского отделения ГП

Таким образом, в основе реализации логистики любого уровня должна лежать развитая инфраструктура: материнская компания АО «НК «КТЖ», обладая достаточно разветвлённой инфраструктурой, имеет возможность удовлетворять спрос на перемещение больших объёмов грузов на дальние расстояния, возможности их временного хранения на сети и на специализированных терминалах. В этом случае компания является базой для возможности построения более сложного предложения в области логистики. При этом сама в его реализации участвует, находясь в общей цепи поставок и получая заказы на перевозку.

На настоящий момент Казахстан, имея весьма выгодное географическое положение относительно существующих транспортных потоков Евро-азиатского континента, является важным и надёжным стратегическим партнером многих государств. Данное направление для развития логистической деятельности считается перспективным. В рамках этого железнодорожные операторы стран - участниц Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси договариваются о создании единого логистического оператора - глобальной транспортно-логистической системы на базе ОАО «РЖД-Логистика», которая будет заниматься перевозкой контейнерных грузов по направлению Китай - Европа. «Объединенная транспортно-логистическая компания» («ОТЛК») создана в виде совместного предприятия с паритетным участием всех сторон. В уставной капитал акционерного общества предполагается передать акции профильных компаний, обладающих необходимыми для реализации проекта компетенциями и активами (подвижной состав, в том числе фитинговые платформы и контейнеры, грузовые терминалы, сетевые информационные системы). Со стороны ОАО «РЖД» планируется внесение принадлежащего АО контрольного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер»; со стороны АО «НК «КТЖ» - акции дочерних компаний АО «Казтеміртранс» (оператор подвижного состава) и АО «Кедентранссервис» (крупнейший сетевой терминальный оператор), терминалы, расположенные на пограничных с Китаем станциях Достык, Алтынколь; со стороны Белорусской железной дороги рассматривается возможность внесения терминалов на границе с Европейским союзом, расположенных на станции Брест, и логистического подразделения - ГП «БТЛЦ» («Белинтертранс») [4]. Формирование такой единой логистической системы на базе активов, принадлежащих различным государствам, формирование на базе объединённой инфраструктуры нескольких компаний позволит выстраивать гарантированные по качественным показателям транспортные цепи.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Фрейдман, О.А. Методы критериальной оценки логистического потенциала региона. Электронный ресурс
- [2] Электронный ресурс. <http://total-rating.ru>
- [3] Годовой отчет АО «НК «КТЖ», Электронный ресурс. www.railways.kz
- [4] Стратегия развития АО «НК «КТЖ», решение Совета директоров АО «НК «КТЖ» от 11 февраля 2016 года протокол №2., <http://www.railways.kz/>