

Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Дуйшебаев С.С.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ

U.R. Davlyatov, A.Sh. Alymkulov, S.S. Duishebaev

IMPROVING THE ORGANIZATION AND MANAGEMENT OF TRANSPORT AND PROCESS

УДК 656.13.061

В статье обосновано создание в республике транспортно-логистических центров, которые образуют единую, интегрированную транспортно-логистическую систему страны, проанализированы причины отставания в развитии логистических систем и решение задач, обеспечивающих реализацию плана по формированию транспортно-логистической системы.

The article emphasized the creation of the Republic of transport and logistics centers, which form a single, integrated transport and logistics system in the country, analyzed the reasons for the lag in the development of logistics systems and solving problems, ensuring the implementation of the plan to create transport and logistics system.

Развитие рынка транспортных услуг и международных перевозок грузов в Кыргызстане, значительные новшества в системе взаимоотношений между участниками транспортно-технологического процесса требуют поиска инновационных рыночных механизмов, которые могли бы обеспечить высокую эффективность функционирования транспортного комплекса. Одним из таких механизмов является логистика. Логистика как эффективный, рыночно-ориентированный метод управления транспортно-технологическими процессами с минимальными затратами и максимальным синергетическим эффектом во всей логистической цепи, широко используется в странах Европы и США [1,2].

Транспорт является одним из элементов логистической цепи. Транспортирование грузов сопровождается со значительными затратами. Более 50% затрат на перемещение грузовых потоков приходится на транспортные операции, что акцентирует внимание на необходимости интегрирования транспортных процессов с процессами заготовки сырья, производства, хранения и реализации готовой продукции. Такие интеграционные процессы реализуются при создании макрологистических систем [3].

Таблица 1

Структура затрат по статьям логистических расходов, %

№	Статья затрат	Значения затрат, %		
		Минимальное значение	Максимальное значение	Среднее значение
1	На перевозку продукции	20,4	64,1	42,9
2	На складирование и хранение	26,9	69,8	48,3
3	На погрузо-разгрузочные операции	5,0	16,9	10,9

Отсутствие в республике транспортно-логистической инфраструктуры, развитой системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на терминальной технологии обслуживания грузовых потоков, снижает эффективность использования подвижного состава различных видов транспорта. Также необходимо учитывать тот факт, что складская инфраструктура не соответствует современным требованиям перевозок грузов. Действующие склады в силу их небольшой мощности не смогут в перспективе обеспечить крупный объем грузопереработки.

Размеры грузопотоков в Кыргызстане имеют тенденцию к увеличению. Стабилизация экономики, рост объемов производства, интенсификация хозяйственных связей с другими регионами, а также с зарубежьем по формирующимся транспортным коридорам – все эти факторы повлияли на рост интенсивности грузопотоков. Доля терминально-ориентированных грузов в общем грузопотоке составляет до 60%. По прогнозам Министерства транспорта и коммуникаций доля контейнерных перевозок будет неуклонно расти, что является основанием необходимости строительства терминалов по переработке таких грузов.

В силу объективных причин процесс внедрения логистических принципов в управление транспортно-технологическими процессами в республике запаздывает. Это является следствием трудностей развития логистических систем, объясняемых комплексом причин:

- процесс формирования и развития логистических систем требует существенных финансовых затрат;
- необходимо тесное взаимодействие транспортной системы, производителей, поставщиков, посреднических и оптовых организаций и потребителей.

Потребность в создании транспортно-логистических центров в Кыргызстане давно назрела, потому как, наличие современной транспортно-логистической инфраструктуры является основой реальной рыночной экономики, развития отдельных регионов, межрегиональной и международной торговли. Внедрение логистического подхода к реализации задач развития транспортной системы также обеспечит уменьшение времени доставки грузов, времени простоя по различным причинам, развитие контейнерных перевозок грузов.

При создании современных транспортно-логистических систем учитываются достижения логистики на всем пути ее эволюции. В начале XX века в европейских странах решались задачи снижения издержек в производственных системах типа MRP (Material Requirements Planning) и распределительных системах DRP (Distribution Requirements Planning) [1].

В качестве научной базы применялась аналитическая парадигма. Решение задачи затрудняла проблема обработки информации. Эту проблему решил информационно-компьютерный прорыв 80-х годов прошлого века.

Интенсивное развитие электронно-вычислительных машин интегрировало звенья транспортно-технологического процесса и отрасли производства, переработки, транспорта и распределения получили оснащение информационно-компьютерными системами (информационная парадигма).

Маркетинговая парадигма появилась в 1960-70-х годах, она способствовала укрупнению системы до уровня LRP (Logistics Requirements Planning). В годы, когда требования покупателя были поставлены во главу угла, сформировалась концепция общих издержек и началось повсеместное внедрение принципов логистики в бизнес. Далее широко распространенной стала концепция всеобщего управления качеством TQM (Total Quality Management).

Начальные принципы интегральной парадигмы появились в работе Д. Бауэрсокса и Д. Клосса. По мнению специалистов, широкому внедрению интегративной концепции в бизнес, способствовали следующие изменения в хозяйственной деятельности:

1. Формирование и развитие свободного рынка транспортных услуг.
2. Появление и широкое распространение электронно-вычислительных машин.
3. Научно-техническая революция обеспечила повышение скорости получения информации и снижение времени выполнения отдельных логистических операций.
4. Взаимодействие и интеграция предприятий.

Формирование транспортно-логистических систем в Центральноазиатском регионе, в том числе в Кыргызстане, имеет ряд специфических особенностей, которые должны учитываться в теории и методологии научных исследований.

Одной из главных является задача изучения методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким исследованием транспортного комплекса и соответствующим синтезом организационно-функциональных структур звеньев и элементов логистической системы. Исследование особенностей организации и управления транспортно-технологическими процессами должно

способствовать успешному реформированию транспортного комплекса Кыргызстана.

Реализация плана по формированию транспортно-логистической системы предполагает необходимость решения следующих задач [2]:

1. Создание условий для развития транспортно-логистической инфраструктуры, создание мультимодальных терминальных комплексов, которые будут обеспечивать поставщиков и потребителей транспортно-экспедиционными, информационными и сервисными услугами.
2. Формирование и развитие самостоятельных логистических фирм и компаний.
3. Реализация логистической концепции управления функционированием транспортно-логистического центра. Одним из основных принципов логистического управления транспортно-технологическими процессами должен стать установление взаимовыгодных отношений между всеми участниками логистического процесса, а также максимизация общесистемного, синергетического эффекта.
4. Обеспечение конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг.
5. Привлечение инвестиций на развитие транспортной системы и логистической инфраструктуры.
6. Формирование интегрированной информационной системы.

Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры должно рассматриваться с учетом тенденций глобализации транспортно-экономических связей в системе Евразийских интермодальных коридоров и базироваться на современном опыте промышленно-развитых стран и обеспечить интеграцию Кыргызстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Китай – Европа».

Развитие крупных транспортных узлов, расположенных на международных транспортных коридорах, и создание транспортно-логистических центров обеспечит решение задачи по сбалансированному развитию инфраструктуры региона. В региональную транспортно-логистическую систему войдут специализированные склады-терминалы и объекты транспортной инфраструктуры, обеспечивающие взаимодействие различных видов транспорта, оптимизацию грузовых потоков, а также объекты информационно-логистического центра по управлению грузопотоками. Функционирование транспортно-логистических центров в Кыргызстане позволит получить экономический и технологический эффект.

Экономический эффект получается за счет реализации основных видов деятельности транспортно-логистического центра: логистическая организация функционирования транспортно-технологиче-

ческой системы, сервисное и информационное обеспечение поставщиков, потребителей, предприятий посреднических услуг.

Социальный эффект выражается в создании новых рабочих мест, подготовка и переподготовка кадров для отрасли.

Зарубежный опыт показывает, что в последнее время интеграционные процессы протекают в основном в форме развития межгосударственных и транснациональных макрологистических систем. Поэтому формирование национальной макрологистической системы и последующее ее вхождение в международную макрологистическую систему, для Кыргызстана имеет первостепенное значение.

Такой путь интеграции в мировое сообщество является наиболее эффективным. Формирование

национальной макрологистической системы позволит вывести на новый уровень развитие инфраструктуры и усилить внутренние межрегиональные связи, что послужит катализатором для дальнейшего роста экономики.

Литература:

1. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс; пер. с англ. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. -640 с.
2. Кородюк, И.С. Научно-методические основы создания транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока: Автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 С.-Петерб. ун-т экономики и финансов, СПб., 2004.
3. Транспортная логистика. Учебное пособие / Под ред. Л.Б. Миротина – М.: МГАДИ (ТУ), 1996. – 211 с.

Рецензент: д.т.н., профессор Нусупов Э.С.