

Советбеков Б.С., Элеманов Ч.З., Алсеитов М.Т.

АКТУАЛЬНОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКАМИ В КЫРГЫЗСТАНЕ

B.S. Sovetbekov, Ch.Z. Elemanov, M.T. Alseitov

THE URGENCY OF CREATION OF TRANSPORT-LOGISTIC SYSTEMS MANAGEMENT TRAFFIC IN KYRGYZSTAN

УДК: 656.137.5

В статье рассматриваются методы формирования транспортно-логистических систем управления грузопотоками и развитие эффективной системы транспортно-логистического обслуживания в Кыргызстане.

The article considers the methods of formation of transport and logistics systems of the cargo management and development of the effective system of transport-logistics services in Kyrgyzstan.

Отсутствие в Кыргызстане 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. Поэтому особую актуальность приобретает создание в Кыргызстане сети региональных транспортно-логистических центров различных уровней, образующих в совокупности интегрированную транспортно-логистическую систему.

Внедрение логистического подхода к реализации задач развития транспортной системы Кыргызстана обеспечит ускорение и непрерывность продвижения грузопотоков, развитие контейнерных перевозок грузов в интермодальном сообщении, обеспечение транспортно-логистического сервиса на уровне международных стандартов, позволит значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, уменьшить стоимость оборотных средств и массы грузов, находящихся в пути, снизить в среднем на 30-40% себестоимость производства, транспортных и сопутствующих потоков от мест производства до потребления, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качестве товаров и услуг.

Под транспортно-логистической системой понимается совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящая из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов - звеньев (субъектов) распределительной сети, интегрированных материальным потоком, обеспечивающих реализацию общей цели функционирования системы, согласованной с социально-экономическими целями, и получение максимального синергетического эффекта на основе логистической координации участников транспортно-логистической

системы, интеграции грузовых, сервисных, информационных и финансовых потоков. При этом к основным функциям транспортно-логистической системы, наряду с непосредственно транспортировкой, относится и транспортно-логистический сервис, связанный с функциями распределения материального и транспортного потоков, осуществляемыми, как правило, на крупных региональных распределительных центрах.

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. При этом на первый план выходит задача проработки методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким и скрупулезным исследованием экономики страны и, в частности, транспортного комплекса и соответствующим синтезом организационно-функциональных структур объектов и субъектов управления в логистической системе. Знание особенностей организации и управления транспортной составляющей экономики должно способствовать успешному реформированию транспортного комплекса Кыргызстана.

Исследования в области логистики показывают, что одним из факторов развития макрологистических систем является регионализация, которая проявляется как на уровне одной страны, так и в международном масштабе. Каждая страна обладает уникальным сочетанием социально-экономических и природно-климатических факторов, что, в свою очередь влияет на виды и формы региональной политики, специфику действия логистических посредников, на параметры грузопотоков, информационных и финансовых потоков. Определяющее влияние на синтез логистических структур оказывают региональные транспортные факторы: виды и качество функционирования транспортных коммуникаций, транспортных узлов, терминалов и транспортного комплекса в целом. Таким образом, логистические системы отдельных регионов, стран, несмотря на общие подходы к анализу и синтезу подобных систем, будут отличаться друг от друга конфигурацией, набором логистических посредников, видами и параметрами материальных, финансовых и информационных потоков[1].

Проблемы создания транспортно-логистической системы выходят за рамки чисто транспортных проблем, связанных с обеспечением координации и

взаимодействия различных видов транспорта, и требует поэтапного решения следующих целевых задач [3]:

1. Обеспечение развития инфраструктуры, создание в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, гарантированно обеспечивающих клиентуру комплексом транспортно-экспедиционных, информационных, консалтингово-аналитических и сервисных услуг.

2. Создание в качестве самостоятельных коммерческих структур посреднических логистических компаний, выполняющих функции логистики по контрактам с промышленными, транспортными и торговыми предприятиями в регионе и за его пределами.

3. Развитие системы дистрибуции, транспортной и товарной логистики для оптимизации межрегиональных и международных транспортно-экономических связей.

4. Реализация логистической концепции управления функционированием транспортных узлов, связанной с установлением партнерских, взаимовыгодных отношений между различными видами транспорта и другими участниками перевозочного процесса, а также с максимизацией общесистемного, синергетического эффекта.

5. Внедрение прогрессивных технологий организации транспортного процесса, включая терминальную технологию, информатизацию системы грузодвижения, развитие контейнерных и контейнерных перевозок грузов.

6. Обеспечение конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг, внедрение логистического сервиса как новой формы коммерческого обслуживания клиентуры.

7. Реализация интермодальной концепции, основанной на согласованной и взаимоувязанной работе магистральных видов транспорта при организации смешанных перевозок грузов.

8. Привлечение отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной сети на уровне международных стандартов, а также на строительство терминалов и других объектов транспортной и логистической инфраструктуры.

9. Формирование интегрированной информационной системы.

10. Создание системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки формирования и развития, региональных логистических транспортно-распределительных систем.

В сложившихся в Кыргызстане условиях современного транспортного рынка в целях рациональной организации перевозок грузовладельцы встают перед широким выбором перевозчиков различными видами транспорта. В возникшем разнообразии ориентироваться сложно. При этом взаимодействие между грузовладельцами и транспортными

предприятиями и организациями с негосударственными формами собственности складывается весьма болезненно, в основном из-за различных, порой противоположных или несовместимых целей, которые ставят перед собой потенциальные партнеры. Вследствие этого появилась необходимость создания транспортно-логистической структуры с единым информационным полем, доступным для использования всеми участниками транспортного рынка.

Потребность в создании транспортно-логистических центров в Кыргызстане давно назрела, потому как наличие современной инфраструктуры грузодвижения является необходимым условием реальной рыночной экономики, внутреннего саморазвития отдельных регионов, межрегиональной и международной торговли.

Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры должно рассматриваться с учетом тенденций интернационализации транспортно-экономических связей в системе Евроазиатских интермодальных коридоров и базироваться на современном опыте промышленно-развитых стран и обеспечить интеграцию Кыргызстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Китай – Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса.

Комплексное 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, консолидирующие грузопотоки железнодорожного и автомобильного транспорта, а также объекты сопутствующего сервиса и информационно-логистического центра по управлению грузопотоками. Функционирование транспортно-логистических центров в Кыргызстане позволит получить существенный экономический и технологический эффект.

Экономический эффект может быть получен за счет реализации основных видов деятельности транспортно-логистического центра: информационное обслуживание клиентуры; логистическая организация перевозок; мониторинг и управление доставкой грузов. Социальный эффект может быть выражен в следующем: создание дополнительных рабочих мест в регионе; подготовка и переподготовка кадров для отрасли.

Технологический эффект может быть выражен в следующем: применение ресурсосберегающих технологий при организации логистической доставки грузов, проведение мероприятий по повышению надежности грузовых транспортных коридоров.

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. 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. Поэтому создание эффективной системы грузообращения невозможно без наличия технически оснащенных современных логистических транспортно-распределительных центров.

Для преодоления указанного отставания необходимо разработать программу развития логистической системы страны, в которой наибольшее вни-

мание будет уделено транспортному, управленческому, экономическому и финансовому аспектам. Немаловажным аспектом развития логистической системы является размещение элементов логистической цепи, то есть построение территориальной структуры, наполненной соответствующими объектами и коммуникациями. Транспортно-логистическая система республики должна включать совокупность логистических центров.

Литература:

1. Горонькина В.Г. Формирование международных транспортно-логистических центров как инструмент интеграции в мировую транспортную систему. Вестник «Наука и практика», 2010.
2. Миротин Л.Б., Корчагин В.А., Ляпин С.А., Некрасов А.Г. Логистические цепи сложно-технологических производств. Учебное пособие.- М.: Издательство «Экзамен», 2005.-288 с.
3. Миротин Л.Б., Некрасов А.Г. Логистика интегрированных цепочек поставок: Учебник/ Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов. М.: Издательство «Экзамен», 2003.- 256 с.

Рецензент: к.и.н., доцент Дюшекеев К.Д.