

*Советбеков Б.С.*

**КЫРГЫЗСТАНДА ЖУКТӨРДҮН ТОБУН БАШКАРУУ СИСТЕМАСЫНДА  
ТРАНСПОРТТУК-ЛОГИСТИКАНЫН КАЛЫПТАНУУСУНУН АКТУАЛДУУЛУГУ**

*Советбеков Б.С.*

**АКТУАЛЬНОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКАМИ В КЫРГЫЗСТАНЕ**

*B.S. Sovetbekov*

**RELEVANCE OF FORMATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTIC  
CONTROL SYSTEMS OF FREIGHT TRAFFICS IN KYRGYZSTAN**

УДК: 626.047.18

*Берилген макалада жуктордун тобун башкаруу системасында транспорттук-логистиканын принциптери жана ченемдери, алардын калыптанышы каралган.*

**Негизги сөздөр:** *жукторду унаалаштыруу, чыгымдарды башкаруу, логистикалык системаларды түзүү, инфраструктураны өнүктүрүү.*

*В данной статье рассмотрены вопросы формирования транспортно-логистических систем управления грузопотоками, принципы и критерии их формирования.*

**Ключевые слова:** *транспортирование грузов, управление затратами, создание логистических систем, развития инфраструктуры.*

*In this article questions of formation of transport and logistics control systems of freight traffics, the principles and criteria of their formation are considered.*

**Key words:** *transportation of freights, management of expenses, creation of logistic systems, developments of infrastructure.*

Развитие конкурентной среды в сфере рынка транспортных услуг и международных перевозок грузов в Кыргызстане, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которого рассматривается логистика.

Транспорт является неотъемлемым звеном этой системы. Транспортирование грузов сопряжено с большими издержками, требует учета большого количества факторов. Более половины затрат на товародвижение приходится на перевозочные операции, что акцентирует внимание на необходимости интегрировании транспортных процессов с производственными, сбытовыми, распределительными процессами, что обуславливает необходимость создания макрологистических систем, объединяющих по горизонтали конкурирующие между собой предприятия логистического сервиса, которые смогут дополнить производственные микроуровневые системы.

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.

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. В Кыргызстане сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин:

- необходимы достаточно прочные связи между транспортом, производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;

- создание логистических систем требует капитальных вложений и подчас достаточно значительных;

- темпы развития производственной, транспортной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки и требуют практически постоянного внесения улучшений или внедрения новых продуктов, что требует значительных единовременных затрат;

- постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров по специальности «логистика», переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента.

При создании современных транспортно-логистических систем учитываются достижения логистики на всем пути ее эволюции. Авторы разных подходов к созданию транспортно-логистических систем объединяют интегрированную парадигму с более ранними маркетинговой, информационной и аналитической.

По мнению Л.Б. Миротина [1,2], отличительной чертой интегрального подхода стала смена приоритетов: на первый план было выдвинуто управление информационными потоками, а также транспортировка, обеспечивающая движение грузов и дающая наибольший синергетический эффект. Все участники транспортно-логистической цепи осуществляют совместное планирование деятельности и направлены на повышение общей эффективности. Затраты на транспортно-логистические мероприятия по движению потока принято разделять на две группы [3,4]: 1) издержки, формируемые в сфере производства и 2) издержки в сфере обращения. Управление затратами второй группы проходит в транспортно-логистической системе, их более подробно рассматривают по месту формирования, стадиям перемещения, операциям перемещения, периоду окупаемости. Распределение затрат по операциям представлено в таблице 1.

**Таблица 1- Структура затрат по статьям логистических расходов, %**

№ п.п	Статья затрат	Значения затрат, %		
		минимальное значение	максимальное значение	среднее значение
1	на перевозку продукции	22,7	64,5	54,0
2	на содержание и хранение запасов	27,0	70,7	37,5
3	на погрузо-разгрузочные работы	4,4	17,1	8,5

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.

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 [5]:

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 контрейлерных 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. Тут и погоня за удовлетворением кратковременных интересов с одной стороны, и элементарное неумение эффективно планировать современную деятельность с другой. 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 само-

развития 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 внимание 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.

Транспортно-логистические центры будут осуществлять разработку, организацию и реализацию рациональных схем грузопотоков на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей продукции, различных видов транспорта, банков, страховых организаций, подразделений таможи, органов импортно-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т.д.

Состояние транспортно-логистической инфраструктуры транспорта, грузоперерабатывающих мощностей, обслуживающих их информационных

систем служит критерием рыночной развитости и инвестиционной привлекательности страны.

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.

#### Список использованных источников

1. Миротин Л.Б., Гудков В., Вельможин А. Грузовые автомобильные перевозки. М., 2007, Горячая Линия - Телеком, 560 стр.
2. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э., Гудков В.А., Ширяев С.А. и др. Транспортная логистика: Учебник/ под ред. Л.Б. Миротина. -М.: Экзамен, 2002.
3. Гаджинский А.М. Логистика. Учеб. Для студентов высших и средних специальных учебных заведений, 3-е изд. М.: ИВЦ «Маркетинг», 2000.
4. Кархова С.А. Формирование региональной транспортно-логистической системы: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 Иркутск, 2004.
5. Павленко В. М., Фурсов В. А. Проблема формирования региональной транспортно-логистической системы. Сборник научных трудов СевКавГТУ. 2009, № 9.

Рецензент: к.т.н., доцент Глазунов Д.В.