

Кармышаков М.А.

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН БАЖЫ БИРИМДИГИНЕ КОШУЛУУ
ШАРТЫНДАГЫ ЛОГИСТИКАЛЫК БОРБОРЛОРДУН РОЛУ**

Кармышаков М.А.

**РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ КЫРГЫЗСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ К ТАМОЖЕННОМУ СОЮЗУ**

М.А. Karmyshakov

**THE ROLE OF LOGISTICS CENTRES IN THE CONDITIONS OF INTEGRATION
OF THE KYRGYZ REPUBLIC TO THE CUSTOMS UNION**

УДК: 347.219

Бул макала Кыргыз Республикасынын Бажы биримдигине кошулуу шартында транспорттук-логистикалык борборлорду түзүүнүн мааниси жана ролун изилдөөгө жана анын келечекке карай өнүгүүсүнө арналган.

Негизги сөздөр: бажы биримдиги, эксперт, жеткирүү товарды макулдашууну, дүйнөлүк рынок.

Данная статья посвящена изучению роли и значения создания, национальных транспортно-логистических центров в условиях вхождения Кыргызской Республики в Таможенный союз и перспективы его развития.

Ключевые слова: таможенный союз, эксперт, доставка товара, соглашения, мировой рынок.

This article is devoted to the study of the role and value creation, national transport and logistics centers in the occurrence of Kyrgyz Republic Customs Union and prospects for its development.

Key words: the customs Union, the expert, delivery of goods, the agreement, the world market.

После известных апрельских событий 2010 года в нашей стране произошли некоторые изменения, как в политических, так и экономических отношениях Кыргызской Республики с соседними странами и странами дальнего зарубежья. В этой связи в данной статье мне хотелось бы, обратить ваше внимание на некоторые вопросы присоединения Кыргызской Республики к Таможенному союзу. Международная перевозка грузов и его порядок таможенного оформления, как и другие компоненты, является необходимым составляющим звеном экономики государства. Для проведения правового анализа необходимо, осветить события более широкого значения для государства, которое имеет непосредственную связь с рассматриваемой темой.

Попытки вновь создать на постсоветском экономическом пространстве региональный интеграционный блок начались еще в сентябре 1993 года, с подписания Договора об Экономическом союзе (ЭС) и создания Содружества Независимых Государств (СНГ). В целом, эти усилия оказались весьма неуспешными. В январе 1995г. Беларусь, Россия и Казахстан (позже к ним присоединились Кыргызстан и Таджикистан) подписали соглашения о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве. Но и эта попытка не получила успешного развития.

Вступление Кыргызстана во Всемирную Торговую Организацию в октябре 1998 года осложнило эти попытки, так как Кыргызстан принял на себя

обязательство перед ВТО не повышать связанные ставки таможенных пошлин, что было неприемлемым для других стран Таможенного союза.

В этих условиях Беларусь, Казахстан и Россия в августе 2006 года приняли решение о создании «нового» Таможенного союза. Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан согласились в принципе присоединиться к новому Таможенному Союзу «по мере готовности». Тем не менее, определенных действий в этом направлении предпринято не было.

В октябре 1997года в Таможенном союзе был сделан серьезный прогресс - правительства России, Беларуси и Казахстана согласились активизировать новый ТС, чему способствовало принятие Единого Внешнего Тарифа (ЕВТ) с 1 января 2010года Новый ТС управляется Комиссией Таможенного союза, расположенной в Москве. Предполагалось внедрение единого Таможенного Кодекса с середины 2010 г.

Эти события потребовали от Правительства Кыргызстана активного рассмотрения вопроса присоединения к ТС с учетом экономических условий, а также выявления наилучшего способа для присоединения в рамках действующих обязательств перед ВТО. В ходе этой работы Правительство должно сбалансировать экономические преимущества и недостатки ужесточенных торговых отношений со странами ТС в противовес стоимости сниженных торговых объемов и, соответственно, ослабляющих связей с другими соседними странами-членами ВТО, и с остальным миром.

Таможенный союз, созданный 1 января 2010 года Россией, Беларусью и Казахстаном, уже через два года должен был преобразоваться в общее экономическое пространство. Эта цель, которая предполагает ускоренный прогресс по сравнению с достигнутым прогрессом при становлении ЕС. По прогнозам некоторых экспертов Таможенный союз может поспособствовать увеличению ВВП стран-партнеров на 12%-15% к 2015году.

В условиях сложившихся в нашей стране экономических и политических обстоятельств, также обостряющаяся конкуренция на рынке международных транспортных услуг требует новых подходов к развитию транспортных отношений, созданию новых технологий, повышению качества предоставляемых услуг. При этом под качеством на сегодняшний день понимается не только доставка товара «точно-в-срок» до места назначения. Транспортные компании

вынуждены предоставлять комплексные (сопутствующие) услуги, обеспечивающие потребителям снижение затрат и стоимости доставки. Рост международных перевозок в мире также вызывает необходимость в разработке эффективных схем доставки грузов. Вместе с тем, темп роста сопутствующих услуг намного превышает темп роста транспортных услуг. Оказание сопутствующих услуг в полной мере способны обеспечить транспортно-логистические центры, получившие распространение за рубежом и формирующиеся в странах СНГ.

Термин «логистика» (от греч. – искусство вычислять, рассуждать) давно используется в науке и технике. В сфере экономических отношений и бизнесе логистика как вид деятельности получила достаточно широкое распространение, начиная с 70-х гг. XX в. В общем смысле логистика есть наука о планировании, контроле и управлении процессами движения материальных, трудовых и информационных потоков. Некоторые ученые экономисты рассматривают логистику как комплекс мер по организации процессов планирования, реализации продукции, контроля за ходом хранения товаров и их перемещения от производителей к потребителям с минимальными издержками. Таким образом, критерием эффективности реализации логистических функций является степень достижения максимально возможного уровня предоставляемых услуг при минимальных затратах всех видов ресурсов.

В Европе транспортно - логистические центры имеют множество различных значений, в числе которых можно назвать следующие наиболее часто употребляемые: грузовая деревня (Freight village – англ.); центр грузооборота (guterverkehrszentrum – нем.), вся доставка (interporto - итал.) интермодальный хаб (центр деятельности); формирование перевозки различными видами транспорта (plates-formes multimodsles - франц.), логистическая платформа; логистический узел; интермодальный терминал и др.

Вместе с тем, различаются не только их названия, но и цели создания и функционирования логистических центров. Так, в Италии главной целью является привлечение транзита грузов по морю, а в Германии - взаимодействие всех видов транспорта и т. д.

Согласно определению, принятому Европейской транспортной комиссией, логистический центр - территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов) и сопутствующими услугами (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающее, по меньшей мере, один терминал (место, оборудованное для перевалки и хранения ИТЕ (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки).

В настоящее время в Кыргызстане бурно обсуждается вопрос создания на базе аэропортов городах Бишкека и Оша транспортно-логистических

центров, иначе говоря «хаба». *«Проект создания мультимодального транспортно-логистического центра на базе международных аэропортов «Манас» и «Ош» в «Национальной стратегии устойчивого развития страны на период 2012-2017 годы» является стратегическим проектом развития транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики».* Согласно проекта, в результате преобразования ИАО «Международный аэропорт «Манас» в перспективе станет одним из крупнейших мультимодальных авиационных ХАБов в евразийской зоне, соединяющем пути воздушного сообщения из регионов Северо- и Юго-Восточной Азии в Европейский и Ближневосточный регионы.

Создание Международного трансконтинентального авиационного ХАБа предполагает также создание Центрально-Азиатского регионального авиационного ХАБа на базе Международного аэропорта «Ош», который будет осуществлять функцию резервного аэропорта ХАБа в объединенной системе международного транснационального авиационного ХАБа на базе аэропортов «Манас» и «Ош».

С учётом вышеизложенных обстоятельств в целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы необходимо в будущем решить ряд важных задач:

1. Создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности.
2. Обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг, в частности через строительство логистических центров. Появление транснациональных корпораций с их передовыми стратегиями и технологиями поможет создать стабильный и успешный рынок логистических услуг.
3. Значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при активном использовании аутсорсинга логистических услуг (технологии *3PL*) на международном рынке.
4. Открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенными для управления продвижением товаров, в том числе национального производства, их реализации в стране назначения.
5. Формировать положительный имидж национальных поставщиков логистических услуг на международном рынке, используя опыт международных логистических компаний в области клиентоориентированного маркетинга.
6. Принять соответствующую нормативно-правовую базу, в частности по межгосударственным интермодальным перевозкам, по унификации документооборота.
7. Сформировать систему подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере *3PL* и *4PL* технологий и транспортных услуг в рамках:

постоянно действующего краткосрочного семинара, курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике, подготовки менеджеров по специальности «Логистика» в ведущих вузах Кыргызстана.

Таким образом, необходимы координация государственной политики развития отечественной логистики, формирование централизованного института управления системой логистики. Комплексное решение отмеченных задач с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг, позволит компаниям Кыргызской Республики завоевать устойчивые позиции в международной логистике. Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ кыргызских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны.

Литература:

1. Кизим А.А. Транспорт и логистика: организация, планирование сервисных услуг. Монография. Краснодар, 2002.
2. Сервисная деятельность /URL: <http://gendocs.ru/v29313/>
3. Почекина В.В., Международный рынок услуг / Почекина В.В., Якубук Ю.П.; под ред. Медведева В.Ф., – Минск: БИП-С, 2004. – 264 с.
4. Преимущества особенности развития: ЗРЛ [Электронный ресурс]//Международная группа компаний Apply Logistic.– Режим доступа: < http://www.logist.by/i/materials/data/ic_materials/13>.
5. Сморчков, И. Основные тренды в становлении рынка логистических услуг / И.Сморчков, Д.Титюхин [Электронный ресурс]//Логинфо: журнал о логистике в бизнесе.– Режим доступа:<<http://loginfo.ru/issue/108/1142>>.
6. Список членов ассоциации [Электронный ресурс] // Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ».– Режим доступа <<http://www.baifby.com/members/>>. – Дата доступа: 12.11.2011.
7. About us [Electronic resource] // Kuehne + Nagel. – Mode of access: < http://www.kn-portal.com/about_us/about_us/>.

Рецензент: д.ю.н. Кулдышева Ч.