

Давляттов У.Р., Алымкулов А.Ш., Сабиров М.

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

Davljatov U.R., Alymkulov A.SH., Sabirov M.

**PROBLEMS OF FORMATION OF TRANSPORT-LOGISTICAL CONTROL SYSTEMS
OF GOODS TRAFFICS IN KYRGYZSTAN**

УДК: 656.13.072

В статье рассмотрены пути формирования и развития транспортно-логистических систем управления грузопотоками в Кыргызстане.

In article ways of formation and development of transport-logistical control systems by goods traffics in Kyrgyzstan are considered.

Переход Кыргызстана к новому этапу социально-экономических реформ потребовал выработки долгосрочной стратегии развития экономики, ее социальной и производственной инфраструктуры, в том числе транспортной системы страны. В Стратегии развития страны (2009-2011 гг.) большое внимание уделено проблемам транспортной системы - снижению удельных транспортных издержек в экономике, ликвидации диспропорций в развитии различных видов транспорта, развитию транспортных коридоров и модернизации инфраструктуры отрасли.

Транспорт в структуре экономики Кыргызстана - это отрасль, обеспечивающая нормальное функционирование и развитие других отраслей, основа их взаимосвязей, взаимодействия и комплексного развития. Исходя из этого, функция транспорта в таком взаимодействии заключается не только в полном обеспечении потребностей отраслей народного хозяйства в перевозках, но и в качественном и своевременном обслуживании поставщиков и потребителей с учетом постоянно изменяющихся и в условиях рыночной экономики часто неопределенных потребностей в транспортных услугах.

Одним из основных недостатков в развитии транспортной системы Кыргызстана, это характерно для всех стран Центральноазиатского региона, является неразвитость логистической инфраструктуры, складов, транспортных узлов и терминалов, накопительно-распределительных комплексов и предоставляемых при этом услуг. Тогда как развитие экономики Кыргызстана и зарубежный опыт последних лет показывает, что для полного удовлетворения потребностей потребителей с наименьшими затратами ресурсов необходимо эффективное управление грузовыми и сопутствующими (финансовыми, сервисными, информационными) потоками на базе концепций

логистики и современных информационных технологий.

Актуальность развития функций логистического управления грузовыми потоками возросла в условиях перехода к рыночной экономике. Это связано, во-первых, с интенсификацией и расширением горизонтальных хозяйственных связей между предприятиями. Возросли возможности для улучшения их взаимодействия на основе расширения хозяйственной самостоятельности и инициативы посреднических структур и транспортных предприятий. Во-вторых, с переходом на рыночные отношения хозяйствующие субъекты вынуждены пересматривать основные цели управленческой деятельности, а также использовать современный методический инструментарий, обеспечивающий их эффективное достижение.

Решение проблемы эффективного управления грузопотоками на микро- и макроуровне на взаимовыгодных для товаропроизводителей, транспортников, коммерческо-посреднических организаций, предприятий оптовой торговли, организаций сферы услуг условиях позволит повысить инвестиционную привлекательность и конкурентные преимущества, улучшить показатели финансово-хозяйственной деятельности, создать дополнительные рабочие места, сформировать единое информационное пространство и упростить процесс поиска потенциальных клиентов и поставщиков.

Опыт использования логистических систем в развитых странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7 - 20%, расходы на погрузочно - разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15-30 %, общие логистические издержки на 12 - 35 %, снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50 - 100% [1].

Необходимость развития логистической инфраструктуры, складов, транспортных узлов и терминалов, накопительно-распределительных комплексов и предоставляемых при этом услуг кроме повышения эффективности транспортного обслуживания внутренних перевозок связана с проблемой повышения транзитного потенциала республики.

Расположение Кыргызстана в середине Центральной Азии, с точки зрения макроэкономики и географического положения, является одним из основополагающих преимуществ, способных принести государству немалые экономические выгоды, и в первую очередь, за счет реализации транзитного потенциала. Учитывая, что около половины мирового грузопотока приходится на перевозки из Европы в Азию и обратно, а страны, через которые следует транзит, получают ежегодно от эксплуатации этих маршрутов свыше 1 триллиона долларов США, представляется весьма важным создание транспортного коридора Европа – Азия, проходящего по территории Кыргызстана.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале этого столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа - Азия и Китай и в начале XX I века, объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению с 1990 годом, увеличится в 9 раз. По расчетам западных и китайских экспертов, при существующих темпах экономического роста Китай, уже к 2020 году, должен выйти на первое место в мире по основным экономическим показателям и превратится в крупнейшего потребителя и производителя в мире. Следовательно, рынки Запада и Востока будут вынуждены интегрироваться между собой и осуществление международного транспортного сервиса на трансконтинентальной магистрали Европа – Кыргызстан – Китай будет иметь серьезные экономические преимущества.

Кроме того, на строительство железных дорог в западных районах Китая направлено 15,7 млрд. долларов США - это строительство, на Западе Китая, новых железных дорог протяженностью 2,6 тыс. км, двухколейных путей протяженностью 1,3 тыс. км и электрифицированных путей общей длиной 500 км. Совершенствование коммуникационной системы свидетельствует об однозначном намерении правительства КНР превратить СУАР в международный центр торговли со странами Центральной Азии. По заявлениям официальных лиц "Китай заинтересован в том, чтобы иметь не один, а два-три выхода, в т.ч. и железнодорожный, через Кыргызстан".

Однако в настоящее время перевозка грузов по автомагистралям в Центральноазиатских республиках, в том числе в Кыргызстане, обходится достаточно дорого. Несовершенные транспортные сети, низкое качество транспортных услуг и слабое управление пограничной службой, таможенная администрация и транзитные системы выливаются в целом в высокие транспортные расходы и продолжительные и непредсказуемые сроки транзита для международных перевозок. В таблице 1 приведены фактические транспортные издержки и

время, затрачиваемое на перемещение грузов по автодорогам между Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном, а также время на перемещение грузов по авто- и железным дорогам между этими странами и рядом государств за пределами центральноазиатского региона [2]. При этом показаны также транспортные затраты и время на перемещение грузов при идеальных условиях, а именно – сбалансированных транспортных потоках, конкурентоспособных рынках транспортных услуг, беспрепятственном пересечении границ, низких транзитных пошлинах, отсутствии неофициальных платежей и проблем с визами.

Таблица 1.

Транспортные издержки и время, затрачиваемое на перевозку грузов по автодорогам между странами Центральной Азии и между странами Центральной Азии и другими странами.

№ п.п	Варианты транспортировки	Транспортные издержки, долл.США	Время, затрачиваемое на транспортировку, дни
1	Транспортировка местным грузовым автомобилем в Москву	1500-2100 2700-3800	7-8 12-16
2	Транспортировка турецким автомобилем, а) из Стамбула б) в Стамбул	2100-2700 5000-6600 3500-4100	6-7 10-14 10-13
3	Транспортировка европейским автомобилем, а) из стран Бенилюкса б) в страны Бенилюкса	5500-6000 8500-10500 6000-7000	9-10 14-22 18-22
4	Транспортировка местным грузовым автомобилем до финской границы	2300-3000 3900-5800	8-9 13-17
5	Транспортировка местным грузовым автомобилем в пределах Центральной Азии	800-1900 1700-3200	6-7 9-16

Примечание: в таблице 1-я цифра соответствует стоимости транспортировки и времени при идеальных условиях; 2-цифра фактическая стоимость транспортировки и время.

Относительно высокая стоимость международных транспортных услуг во многом объясняется неразвитостью логистической инфраструктуры и услуг. Нет современных логистических центров, которые могли бы в достаточных объемах заниматься консолидацией грузов для

международного рынка и направлять их на наиболее эффективный вид транспорта. Международные компании по логистике до сих пор почти не представлены в регионе, из-за малого размера рынка, неблагоприятной нормативной базы и коррупции. Наблюдается незначительный объем прямых иностранных инвестиций в инфраструктуру и ограниченная передача ноу-хау в сфере логистических услуг. Местные логистические компании имеют в основном небольшие размеры, и им не хватает ресурсов и опыта для предоставления качественных услуг.

Формирование транспортно-логистических систем 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.

Для ускорения процесса формирования транспортно-логистических систем в стране необходимо разработать программу развития логистической системы управления грузопотоками, в которой наибольшее внимание будет уделено транспортному, управленческому и экономическому аспектам. Немаловажным аспектом является размещение элементов логистической цепи, то есть построение территориальной структуры, наполненной соответствующими объектами и коммуникациями.

При составлении программы должны учесть, что проблемы создания транспортно-логистической системы выходят за рамки чисто транспортных проблем, связанных с обеспечением координации и взаимодействия различных видов транспорта и затрагивает вопросы значительно более широкого спектра и требует поэтапного решения следующих задач:

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. 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.

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

4. Обеспечение конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг.

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

6. 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.

7. Формирование региональной интегрированной информационной системы.

8. Создание на базе мультимодальных терминальных комплексов региональных транспортно-распределительных и информационно-аналитических логистических центров для совершенствования управления системой грузо- и товародвижения.

9. Создание системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки и регулирования формирования и развития транспортно-логистических систем.

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. Поэтому теоретические и методологические принципы формирования транспортно-логистических систем управления грузопотоками в республике должны стать предметом глубоких исследований.

Литература:

1. Миротин Л.Б., ГУДК: ов В., Вельможин А. Грузовые автомобильные перевозки. М., 2007, Горячая Линия - Телеком, 560 стр.
2. Современное состояние и перспективы развития транспорта и связи в Центральной Азии. Аналитический доклад Фонда стратегического исследования Центрально-Азиатского региона «Asia Strategy», 2009.

Рецензент: д. тех. н. Маткеримов Т.