

Шатманов О.Т., Ибраев Ж.У., Алменова А.А.

КАЗАКСТАНДАҒЫ АВТОТРАНСПОРТТУК-ЛОГИСТИКАЛЫК СИСТЕМА

Шатманов О.Т., Ибраев Ж.У., Алменова А.А.

АВТОТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА В КАЗАХСТАНЕ

Shatmanov O.T., Ibraev J.U., Almenova A.A.

TRANSPORT-LOGISTIC SYSTEM IN KAZAKHSTAN

УДК: 629.114.5

Бұл ылыми мақалада Қазақстандағы автотранспорттук-логистикалык система қаралған.

В данной научной статье рассмотрена автотранспортно-логистическая система в Казахстане.

In this scientific article considered the transport-logistics system in Kazakhstan.

Важнейшей особенностью Казахстана, определяющей значение транспорта, является его обширная (2.7 млн. км²) территория, протянувшаяся с запада на восток почти на 3 тыс. км, с севера на юг – на 2 тыс. км и охватывающая регионы, существенно различающиеся по климатическим, физико-географическим условиям и природным ресурсам.

Решающую роль в формировании путей сообщения республики играют как объективные факторы, связанные с разнообразием климатических зон и мест концентрации природных ресурсов, так и обусловленная специфика территориального развития, в частности, размещение промышленных производств и очагов компактного проживания населения, степень хозяйственного основания отдельных регионов, их производственная специализация и взаимная кооперация. Население на границах республики размещено также неравномерно: 63 % его сосредоточено обжитых Юго-Восточном, Южном и северном регионах, территория которых составляет менее 40 % общей территории Казахстана. Соответственно и плотность населения колеблется в значительных пределах: при средней плотности по республике 5,5 км/км², в Юго-Восточном и Южном регионах она достигает 12 чел/км², в 4 раза превышая аналогичный показатель по Западному региону. [1]

С учетом территориальной разобщенности производящих и потребляющих центров и преобладания в товарной структуре межрегионального обмена топливно-сырьевых ресурсов основная нагрузка по обслуживанию межрегиональных экономических связей (85-90%) в условиях Казахстана приходится на железнодорожный транспорт.

Из других видов транспорта наиболее важное значение в межрегиональных перевозках имеет автотранспорт, например, объем перевозки грузов автомобильным транспортом составил в 2012 году 2718,4 млн. тонн, наличие грузовых автомобилей, включая индивидуальных владельцев – 428 862 единицы. Эти показатели в 2011 году составили –

2475,5 млн. тонн и 414018 единицы. Таким образом, за один год прирост показателей составляет соответственно на 242,9 млн. тонн и на 14844 единицы. [2]

В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта, обеспечивающего заполнение географических разрывов между сферами производства и потребления.

Поэтому импорт транспортных средств, в частности грузовых автомобилей увеличивается.

Несмотря на большие косвенные затраты (141,8 в 2011 году и 131,6 в 2012 году), и негативные воздействия на окружающую среду, автотранспорт субсидируется обществом исходя из потребности рынка.

Таблица 1. Наличие грузовых автомобилей, шт

| Годы | 2006* | 2007* | 2008* | 2009* | 2010* | 2011* | 2012* |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Республика Казахстан | 311828 | 359194 | 414332 | 410793 | 397598 | 414018 | 428862 |
| <u>В том числе у индивидуальных владельцев</u> | 165541 | 204226 | 246711 | 236240 | 220962 | 240994 | 250027 |

В результате, на дорогах появилось большое количество иномарок разных годов выпуска и разного технического состояния. Например, возрастная структура парка автотранспорта отраслей экономики Республики относительно грузовых автомобилей составляет: находящиеся в эксплуатации от 5 до 8 лет -6,3%, от 8 до 10 лет -11,8. от 10 до 13 лет – 27,6 и свыше 13 лет -41,5 %, специальных автомобилей – соответственно 8,8; 10,6; 19,8 и 39,1 %.

Таблица 2. Объем выполненных работ, млн. тенге

| | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|----------|----------|-----------|
| Грузовые перевозки автомобильным транспортом | 29 502,9 | 37 460,1 | 48 544,3 |
| Эксплуатация автомобильных дорог | 3 264,7 | 3 872,5 | 398 779,9 |

| | | | |
|--|---------|---------|---------|
| Услуги терминалов | 2 348,0 | 3 200,9 | - |
| Услуги по хранению транспортных средств, принадлежащих гражданам | 305,4 | 401,6 | 8 138,4 |
| Прочие услуги в области сухопутного транспорта | - | - | 34,5 |

Автотранспортно-логистическая деятельность представляет собой часть экономической деятельности, которая направлена на повышение степени удовлетворения потребностей общества посредством изменения географического положения товаров и людей. Во многих случаях он выступает как катализатор, повышая уровень активности экономических процессов. А также в Казахстане имеются все объективные предпосылки и преимущества динамичного развития транзитного потенциала, международных перевозок, возможность совершенствования нормативно-правовой основы и институциональной базы для организации международных и транзитных перевозок, наличие разветвленной национальной транспортной сети, магистральной железнодорожной линии и активное развитие внешней связи страны и международного сотрудничества.

В условиях вступления Казахстана в ВТО отечественным организациям, оказывающим логистические услуги необходимо учесть, что международный опыт и практику организации и управления цепью поставок и тот уровень обслуживания, который потребители действительно хотят получить, и за который они готовы платить. Необходимо учесть, что ключевым фактором здесь выступает время выполнения заказа.

Система логистического управления цепью поставок грузов при этом выступает четким барометром уровня развития интеграции национального и мирового хозяйства. Целью поставок в условиях международной интеграции диктуется стремлением повысить производительность грузоперевозок, обеспечивая сохранность грузов и повышая конкурентоспособность с учетом стратегии развития и глобализации мировой экономики.

В настоящее время в Казахстане и в странах СНГ развивается транспортно-технологическая система смешанных и интермодальных перевозок в международном сообщении, включающих комплекс взаимосвязанных операций и факторов производства в логистической системе: технических, технологических, экономических, коммерческо-правовых, таможенных и организационных режимов. Следует учесть, что при этом система логистического управления поставок дает возможность достичь максимальной эффективности в доставке грузов на каждом полигоне маршрута за счет снижения максимальных транспортных и организационных издержек.

При оценке перспектив освоения перевозок, необходимо учитывать не только прямые затраты идущие на содержание и развитие транспортной системы и узлов, закупки подвижного состава, на его

модернизацию и др., но и косвенные затраты, которые предприятиями, особенно частными, не принимаются во внимание, но дорого обходятся обществу, нанося ущерб здоровью людей и состоянию окружающей среды. По оценкам ученых и исследователей косвенные затраты на транспортную систему значительно превышают размер средств, полученных от сборов за использование автодорог, за экологию и налоги.

С другой стороны с реализацией индустриально-инновационной политики с развитием производств более высокотехнологичных товаров и продукции роль автомобильного транспорта значительно возрастает. Это приведет к неизбежному росту интенсивности движения с возможным переходом части объемов перевозок с других видов транспорта. Данный процесс будет протекать естественным образом, являясь неотъемлемой частью рынка, регулируемого принципами здоровой конкуренции между отдельными видами транспорта.

Новые технологии перевозок грузов и логистическая организация цепи поставок в современных условиях снижают себестоимость товаров за счет сокращения затрат на перемещение товарно-материальных потоков от мест их производства до мест потребления. При этом происходит оптимизация объемов и масс запасов сырья и продукции в производстве и логистических затрат на операции снабжения и сбыта при полном качественном удовлетворении потребителей товаров и услуг в полной цепи поставок.

Новые технологии транспортирования по критерию эффективности перевозок: высокая скорость в цепи поставок, надежность и сохранность грузов в цепи поставок, безопасность перевозок и внедрение в системе управления перевозками логистических технологий, а также управления поставками грузов по варианту от двери до двери и точно в срок. Тем самым, клиентам дается возможность снизить объем складских операций и во многих случаях оказаться то них (либо скорость иземкость), повышая оборачиваемость капитала и эффективность бизнес-процесса в целом.

Необходимо также учесть, что несмотря на имеющиеся недостатки технологии перевозок «бегущее шоссе» (перевозка избыточного нетоварного веса-тяга, полуприцепа и водителя, с созданием ему необходимых условий во время пути) находят спрос в странах Восточной Европы, поскольку здесь действует огромное число мелких автопредприятий, экономится число необходимых тягачей и персональных водителей.

«Бегущее шоссе» часто используется для доставки грузов в труднодоступные для транспортировки районы, когда оказывается более экономичным провезти груз через железнодорожные магистрали вместо проведения длинного серпантина по горной дороге [3].

С учетом этого техническая политика в области автотранспорта в ближайшей перспективе должна

быть направлена преимущественно на совершенствование технических параметров подвижного состава и повышение технических требований к качеству эксплуатационных, топливно-смазочных материалов и запчастей. Это создаст предпосылки для насыщения республики более экономичным и совершенным с точки зрения безопасности и экономических параметров, подвижным составом.

Важными направлениями обеспечения необходимого качественного уровня подвижного состава является адаптация правил технической эксплуатации к новым рыночным условиям и соответствующая реорганизация системы технической эксплуатации и технического обслуживания автомобилей на основе современных средств и технологий диагностики с созданием действенной системы государственного контроля за состоянием

автотранспортной техники и обеспечением защиты прав потребителей автотранспортных услуг.

Таким образом, транспортно-логистическая система представляет собой сложную организационно завершенную экономическую подсистему, которая состоит из элементов, звеньев, взаимосвязанных в едином процессе управления цепью поставок материальных и соответствующих им потоком.

Список использованных источников

1. Бекмаганбетов М., Смирнова С. Транспортная система республики Казахстан. Алматы, 2010.
2. Сборник стат.показатели транспортного комплекса Республики Казахстан. Стат.агентство РК. Астана, 2013.
3. Жанбирова Ж.Г. Проблемы транспортно-логистических услуг в республике Казахстан. //Вестник сельхознауки Казахстан, 2005, №9.

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