

БОДАУБАЕВА ГУЛЬМИРА АХАНОВНА

**Транспортно-логистические системы в Республике Казахстан
в контексте развития транзитного потенциала:
проблемы и механизмы функционирования**

**08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям и сферам деятельности)**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Республика Казахстан
Алматы, 2008

Работа выполнена в Институте экономики Министерства образования и науки Республики Казахстан

Научный консультант: доктор экономических наук,
профессор **Сабден О.С.**

Официальные оппоненты: доктор экономических наук,
профессор **Тулембаева А.Н.**

кандидат экономических наук
Саржанов Т.С.

Ведущая организация **Казахский национальный педагогический университет им. Абая**

Защита диссертации состоится 26 декабря 2008 года в 14 ³⁰ часов на заседании диссертационного совета Д 53.37.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук при Институте экономики Министерства образования и науки Республики Казахстан по адресу: 050010, г. Алматы, ул. Курмангазы, 29.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Министерства образования и науки Республики Казахстан.

Автореферат разослан «26» ноября 2008 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук,
профессор



Егоров О.И.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Переход Казахстана к новому этапу социально-экономических преобразований и поставленная Президентом задача войти в число 50-ти наиболее конкурентоспособных государств мира¹ требуют уточнения приоритетов и выработки стратегии развития всей производственной инфраструктуры. Одним из ее базовых элементов является транспорт, обеспечивающий взаимодействие социальных, технологических и управленческих подсистем для осуществления перемещения объектов между пунктами производства и потребления. Конкурентоспособность отечественных товаров, услуг и экономики в целом зависит от эффективной работы высокотехнологичного транспорта, влияющего на темпы экономической активности предприятий других отраслей путем оптимизации транспортной составляющей.

Вместе с тем, глобализация мировой экономики и расширение международной торговли способствуют возрастанию роли транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана в освоении мировых товарных потоков и реализации национальных интересов посредством экспорта транспортных услуг.

Рыночные условия хозяйствования требуют высококачественного транспортного обслуживания с удовлетворением требований потребителей в ритмичности, бесперебойности, надежности, высокой скорости доставки в установленные сроки и с минимальными издержками, что предъявляет транспортной индустрии необходимость соответствия международным стандартам.

Вышеприведенные позиции служат основанием для разработки концепции транспортной логистики, как науки об управлении транспортом во взаимосвязи со сферами производства, сбыта и распределения продукции. На первый план выдвигаются принципы интеграции и эффективного сотрудничества объектов рынка ради достижения конкретных общих и частных целей.

В отечественных условиях децентрализации управления транспортом необходимы новые принципы логистического подхода, позволяющие создать эффективную систему товародвижения. Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками от традиционного заключается в технической, технологической, организационной и экономической интеграции отдельных звеньев материалопроводящей цепи в единую систему, обеспечивающую эффективное управление сквозными материальными потоками, что повысит конкурентоспособность отраслей и экономики в целом. Все участники товародвижения представляют собой единую транспортно-логистическую систему, применяют единые подходы к планированию и организации своих действий, связаны взаимной экономической ответственностью, то есть представляют единство организационно-правового, экономического, технологического, информационного, инфраструктурного и других составляющих.

Недостаточная теоретическая разработанность транспортно-логистических систем применительно к конкретным условиям и особенностям казахстанской экономики не позволяет отечественным предприятиям полноценно использовать логистические технологии в своей деятельности. В результате они упускают большие потенциальные

¹ Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии. Стратегия вхождения Казахстана в число 50 наиболее конкурентоспособных стран мира. Послание Президента Республики Казахстан. – Астана: март, 2006 г.

возможности повышения экономической эффективности за счет получения синергетического эффекта, многократно превышающего простую арифметическую сумму эффектов отдельных предприятий. Проблемы формирования и развития транспортно-логистических систем Казахстана требует глубокого анализа зарубежной и отечественной экономической литературы и практического опыта развития аналогичных систем в других странах. Означенная актуальность проблемы предопределила выбор темы для данного исследования.

Степень научной разработанности проблемы. Учитывая многоплановость логистических подходов к решению хозяйственных задач, их взаимосвязь с различными аспектами функционирования экономики, принципиальные теоретико-методологические проблемы логистики рассматривались в исследованиях многих ученых, в том числе зарубежных, таких как Д.Д. Бауэрсокс, Д.Л. Вордлоу, Д.Ф. Вуд, Д.С. Джонсон, Д.Д. Клосс, Д.М. Ламберт, М.Р. Линдерс, П.Р. Мэрфи-мл., Д.Р. Сток, российских – В.А. Аникина, В.О. Бахарева, И.Ю. Бенке, Е.А. Голикова, А.М. Гаджинского, Ю.М.Неруша, О.А. Новикова, А.Н. Родникова, А.И. Семенов, С.А.Уварова, и др.

Среди казахстанских авторов наибольший вклад в разработку данной проблематики внесли: М.Б.Кенжесгузин, О.С.Сабден, Л.Ф. Сухова, К.А. Сагадиев, А. Тулембаева, А. Беккулов, З.Г. Жубанова, Б.К. Нурмаганбетов, А.Ш. Нурсейт, С.И. Нусупбеков, Я.А.Аубакиров, Е.Б.Ельбисин, Р.Е.Елемесов, Е.Б. Жатканбаев, М.Г.Исаева, К.Е.Кубаев, К.Н.Нарибаев, С.Н.Нысанбаев, К.О.Окаев, Э.А.Туркебаев, и др. Они и целый ряд других ученых исследовали тесно примыкающие к становлению логистических систем проблемы управления крупными корпорациями, обеспечения устойчивости их развития, вопросы повышения эффективности производства.

Основные принципы оптимизации деятельности и оценки их эффективности, повышения эффективности производства на железнодорожном транспорте разработаны в трудах ученых И.В. Белова, В.Г. Галабурды, В.И. Дмитриева, В.В. Звонкова, Н.П. Терешинной, Т.С. Хачатурова, дальнейшим развитием этих принципов занимались Б.А. Волков, А.Е. Гибшман, В.И. Проскурин, П.Е. Цыпин, В.Я. Шульгин и др.

В большом количестве вышедших за последнее десятилетие изданий по теоретическим и прикладным аспектам логистики весьма скромное место занимают труды ученых в области логистики транспорта – российских: М.П. Гордона, С.Ю. Елисева, М.Е.Залмановой, О.М. Лопаткина, Л.Б.Миротина, Т.А. Прокофьевой, В.И.Сергеева, А.А. Смехова, Ы.Э. Ташбаева, казахстанских ученых Е.Д. Атамкулова, Т.Б. Баяхметова, Н.К. Исингарина, Э. Исакаова, Е. Кобдикова, А.Д. Омарова, Ж.Райымбекова, Р.К. Саатовой, А.Н. Тулембаевой и др.

При этом в большинстве монографий, учебников и учебных пособий транспорт рассматривается преимущественно в прикладном аспекте с позиции потребности конкретных производственных и торговых фирм в организации вывоза их продукции и своевременной доставки необходимых грузов. Внимание акцентируется на сравнительных характеристиках видов транспорта, критериях выбора вида транспорта и маршрута следования грузов, процедурах таможенного оформления и действующих нормативно-правовых документах при организации внешнеторговых перевозок. Практически не разработаны вопросы формирования транспортно-логистических систем, теоретико-практические аспекты повышения эффективности логистической деятельности, что требует значительной проработки в контексте с особенностями экономики Казахстана

и предопределило выбор темы диссертационного исследования, его цель и задачи, логику построения.

Целью настоящего исследования является теоретическое обоснование условий и предпосылок формирования и развития транспортно-логистических систем в контексте создания транзитного коридора и разработка организационно-экономического механизма функционирования транспортно-логистических центров в Республике Казахстан.

Для достижения поставленной цели необходимо решить ряд последовательных и взаимосвязанных задач:

- исследовать концептуальную природу формирования транспортно-логистических систем;
- выявить объективные предпосылки формирования транспортно-логистических систем в РК на основе теоретической и научно-методической базы и практического зарубежного опыта;
- исследовать транзитно-транспортный потенциал Республики Казахстан с целью выявления проблем и возможностей применения транспортно-логистических систем в современной международной конфигурации грузопотоков;
- осуществить комплексный анализ современного состояния железнодорожного транспорта, который имеет наилучшие перспективы создания транспортно-логистических систем в Республике Казахстан;
- разработать организационную структуру транспортно-логистического центра и схему размещения их на территории Казахстана;
- разработать предложения и дать рекомендации по совершенствованию экономических механизмов функционирования транспортно-логистических систем в Республике Казахстан.

Предметом исследования является процесс формирования и развития транспортно-логистических систем РК в целях реализации транзитного потенциала.

Объектом исследования является транспортный комплекс, в т.ч. железнодорожный транспорт Республики Казахстан.

Теоретической и методологической основой исследования послужили научные труды зарубежных и отечественных ученых-экономистов по вопросам теории и практики формирования транспортно-логистической систем, реализации транзитного потенциала, эволюции и предпосылок возникновения логистических концепций.

В ходе исследования использовались методы теоретического исследования (системный подход, сочетание исторического и логического), общелогические приемы познания (анализ и синтез, обобщение, сравнение), экономико-статистического анализа.

Информационной базой исследования стали законодательные и нормативно-правовые акты Республики Казахстан, Стратегия развития «Казахстан-2030», Стратегия индустриально-инновационного развития Казахстана до 2015 г., Транспортная стратегия до 2015 г., а также справочные материалы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, АО «Национальной компании «Казахстан темір жолы», ФИАТА и АНЭК, Агентства РК по статистике.

Основные научные положения, выносимые на защиту:

- авторское определение терминов «логистика», «транспортно-логистическая система» посредством выяснения и уточнения его сущности и значения;

– выявление влияния транспортно-логистических систем на повышение конкурентоспособности национального продукта;

– исследование основных транзитно-транспортных направлений железнодорожной сети Республики Казахстан с целью определения дислокации транспортно-логистических центров;

– разработка организационно-экономического механизма функционирования транспортно-логистической системы Республики Казахстан.

Новизна основных положений и результатов заключается в следующем:

– дано определение логистики, представляющей собой новую концепцию организации, управления, планирования, контроля материальными потоками и, связанных с ними, трудовыми, финансовыми, информационными ресурсами, основанную на интеграции производственных, транспортных и распределительных процессов в единую материалопроводящую систему и обеспечивающую максимальный синергетический эффект во всей логистической цепи от грузоотправителя до грузополучателя. Данное определение логистики отличается от остальных тем, что учитывает синергетические свойства данных систем;

– на основе логистического подхода к управлению транспортным предприятием выявлены макро- и микроэкономические предпосылки формирования транспортно-логистических систем;

– обоснована необходимость логистизации транспортных процессов в целях сокращения транспортной составляющей ВВП, что позволит повысить конкурентоспособность отечественной продукции и развить экспорт транспортных услуг;

– обоснована необходимость формирования транспортно-логистических систем на базе железнодорожного транспорта с целью развития транзитного потенциала Республики Казахстан;

– разработана модель транспортно-логистической системы на основе функциональных и обеспечивающих подсистем, интегрированных обслуживанием товароматериальных потоков в логистической цепи, формируемых на всем пути продвижения материального потока от грузоотправителей до грузополучателей;

– обоснован авторский вывод, согласно которому повышение экономической эффективности производства за счет логистизации производственных процессов увеличит экономический эффект от функционирования всей макрологистической системы, причем общий результат будет значительно превосходить сумму сложенных эффектов, т.е. будет получен мультипликативный синергетический эффект;

– разработаны предложения по совершенствованию организационных и экономических механизмов создания транспортно-логистических систем в РК.

Теоретическая и практическая значимость полученных в диссертации научных результатов заключается в том, что они могут быть рекомендованы органам государственной власти при разработке и реализации стратегии развития транспортно-коммуникационного комплекса в целях организации транспортно-логистических систем, обеспечивающих повышение конкурентоспособности отрасли и экономики в целом, а также при чтении курсов «Логистика», «Экономика отраслей» в высших учебных заведениях.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования нашли отражение в научно-исследовательских отчетах Института экономики МОН РК по программе фундаментальной «Проблемы и перспективы участия Казахстана в мировых товарных и финансовых рынках в условиях глобализации» (2006–2008 гг., № госрегистрации 0106РК00800), и прикладных тем: «Перспективы экономической интеграции Казахстана с Китаем в рамках Шанхайской организации сотрудничества» (2006 г., № госрегистрации 0103РК00318), «Механизм защиты национальных экономических интересов РК в современных условиях транснационализации и глобализации» (2007–2009 гг.).

Основные выводы и положения диссертационного исследования докладывались на международных научно-практических конференциях: «Транспорт Евразии: Взгляд в XXI век» (Алматы, 2004 г.); «Экономический механизм развития транспортной отрасли Казахстана» (Алматы, 2005 г.); «Транспорт Евразии XXI века» (Алматы, 2006 г.); «Повышение конкурентоспособности национальной экономики в условиях глобализации: проблемы, приоритеты, пути решения» (Алматы, 2007 г.); «Основные направления и механизмы реализации Стратегии устойчивого социально-экономического развития национальной экономики» (Кокшетау, 2007 г.); «Устойчивость и конкурентоспособность экономической, финансовой и учетной политики в инфраструктурном комплексе Нового Казахстана» (Алматы, 2007 г.); «Проблемы повышения конкурентоспособности национальных экономик поркоязычных стран» Алматы, 2008 г.)

Полученные в ходе исследования результаты внедрены: при подготовке долгосрочной стратегии развития филиала АО «НК «КТЖ» Алматинского отделения дороги (справка №104/1-11 от 30.07.2008 г.); в учебный процесс при преподавании дисциплин «Экономика транспорта», «Экономика грузовых перевозок», «Себестоимость на транспорте», предназначенных для студентов бакалавриата специальности 070041 – «Экономика и управление на предприятии (по отраслям)» в Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (справка №1-1/453 от 04.05.2008 г.).

Публикации. Результаты диссертационного исследования опубликованы в 12 работах общим объемом 5,4 п.л., в том числе 3 статьи в изданиях, рекомендованных ККСОН МОН РК.

Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1 Теоретические основы формирования транспортно-логистических систем в условиях глобализации

Последние годы стали периодом закрепления в хозяйственной практике и в экономической литературе понятия «логистика». Логистика как хозяйственная деятельность и научное направление не случайно возникла именно в условиях развитого рынка. Ее появление было вызвано факторами, предопределившими формирование менеджмента и маркетинга в индустриально развитых странах: рост производства товаров, развитие рынка, обострение конкуренции, а также реализация системного подхода в бизнесе.

В развитых странах рыночные механизмы по определению не системны и требуют мощного интегрирующего дополнения. Однако западной логистики в ее современном виде не было бы без государственного (а затем и межгосударственного) регулирования экономики. Государство, оставив на долю рыночных механизмов производственные и распределительные функции, фактически взяло на себя функцию создания инфраструктуры товародвижения, от возникновения потребности в товаре до ее удовлетворения, что свидетельствует о системообразующей функции логистики. Именно благодаря интеграции на принципах логистики развитые страны решили одну из важнейших жизненных проблем: своевременного, экономичного, профессионального производства, движения товаров и предоставления услуг в мировом масштабе — то, что собственно и характеризует общество потребления.

В отечественных условиях перехода к рыночным отношениям и децентрализации управления транспортом необходимы новые идеи и принципы интеграции производственных, транспортных и сервисных объектов в эффективные транспортные системы, новые подходы к управлению перевозками. Логистика является эффективным инструментом именно открытой рыночной деятельности, в условиях развитой инфраструктуры, наличия конкурентной среды, при четкой государственной политике и соблюдении всеми субъектами правил игры.

Вместе с тем, с точки зрения традиционных транспортных наук в логистике очень мало нового: известные методы и модели управления, это графики закупок, модели управления запасами, методы оптимизации, рационализации грузопотоков и т. д. Накопленный научно-практический потенциал требует переосмысления с позиций логистического подхода. Таким образом, логистика имеет, прежде всего, концептуальное значение. Логистика — это новая философия, новое мышление. Ценность логистики — в сфокусированном сведении многообразия подходов к одному, направленному на эффективность всей системы товародвижения.

Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками от традиционного заключается в технической, технологической, экономической и методологической интеграции отдельных звеньев материалопродвигательной цепи в единую систему, обеспечивающую эффективное управление сквозными материальными потоками, что позволяет повысить конкурентоспособность отраслей и экономики в целом на основе аутсорсинга, позволяющей компаниям сфокусироваться на приоритетных направлениях.

Рассмотрение эволюции применения идей логистики, привело к выводу также о значительной роли логистики в качестве антикризисного инструмента, обеспечившего значительное снижение совокупных издержек в условиях экономических кризисов 30-х и 70-х гг.

Многогранность проявления логистики определяет наличие различных точек зрения на понятие термина "логистика", в большинстве которых основной фокус сделан на управлении материальным потоком от первичного источника до конечного потребителя и снижении совокупных издержек. Автором сформулировано собственное определение логистики, представляющей собой новую концепцию управления, планирования, контроля материальными потоками и, связанных с ними, трудовыми, финансовыми, информационными ресурсами, основанную на

интеграции производственных, транспортных, распределительных процессов в единую материалопродвигательную систему и обеспечивающую максимальный синергетический эффект во всей логистической цепи от производства до непосредственного потребления». Определение отличает акцент на синергетический эффект, появляющийся в результате интеграции деятельности субъектов товародвижения. Следует также подчеркнуть, под интеграцией нами понимается объединение компаний под одним контролем в целях взаимной выгоды, уменьшения конкуренции, снижения издержек за счет сокращения накладных расходов, обеспечения большей доли рынка, объединения технических и финансовых ресурсов, сотрудничества в области НИОКР и т.д.

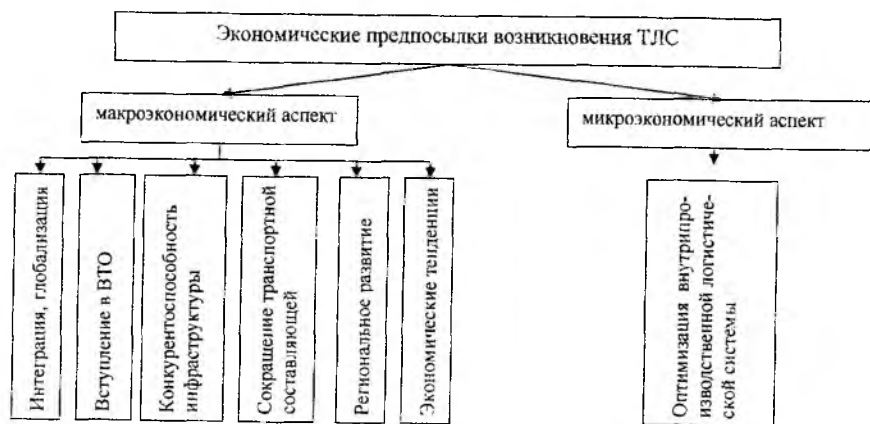
Несогласованность в действиях контрагентов движения продукции, как следствие их противоречивых экономических интересов, ведет к росту затрат в каждой из сфер, связанных с повышенными запасами в сфере реализации продукции и в производстве. Так, транспортные организации стремятся к более полному использованию грузоподъемности и пробега подвижного состава, снабженческо-сбытовые организации — к сокращению времени реализации заказа, росту нормы оборотов запасов, в производстве стремятся снизить удельные затраты на единицу продукции путем снижения величины резервов. Предприятия, действующие в одной логистической цепи, преследуя собственные цели, стараются получить выгоду за счет партнера, что приводит к следующим негативным последствиям: а) неопределенность в деятельности логистической цепи из-за широкого колебания спроса и отсутствия обмена соответствующей информацией между партнерами; б) компенсации неопределенности повышает страховые запасы; в) логистическая цепь медленно реагирует на изменяющиеся условия; г) отсутствие доверия не позволяет разрабатывать планы долгосрочного совместного развития.

Исследованием определено, что транспортная логистика является одним из ключевых разделов логистики товародвижения, чему способствовала его главенствующая роль связующего звена между элементами системы «снабжение - производство - распределение - потребление». При этом повышение эффективности деятельности транспорта предусматривает более прогрессивные транспортно-логистические технологии (комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры, организация доставки грузов "точно ко времени" и "от двери до двери", интермодальные, контейнерные, терминальные технологии), в результате чего у экспедиторов и перевозчиков уменьшаются совокупные затраты, возрастает рентабельность и прибыль.

Подход к объектам обеспечения товародвижения как к системам выражает одну из главных особенностей логистики. Логистика ставит и решает задачу проектирования гармоничных, согласованных товаропроводящих логистических систем, с заданными параметрами материальных потоков на входе и выходе. Отличает эти системы высокая степень согласованности входящих в них элементов (субъектов системы). Если исходить из пространственных и временных категорий, то можно в наиболее общем виде сформулировать следующее определение: «Транспортно-логистическая система (ТЛС) представляет собой организационно оформленную совокупность взаимосвязанных системообразующих элементов и обеспечивающих подсистем, интегрированных материальным потоком и общими

целями ведения бизнеса в целостную систему, функционирование которой направлено на рационализацию размещения во времени и в пространстве товароматериальных и сопутствующих потоков с целью удовлетворения запросов потребителей в качестве товаров и услуг».

Рассматривая транспортно-логистическую систему на макро- и микроуровне автором выявлены объективные предпосылки распространения логистической концепции в экономике РК (в соответствии с рисунком 1). На макроуровне транспортные предприятия выступают в качестве элемента макрологистических систем, обеспечивая связь между звеньями логистической цепи (продвижение материальных потоков). На микроуровне транспортные предприятия как внутрипроизводственные логистические системы представляют собой ряд связанных друг с другом подсистем, обеспечивающих вхождение материального потока (топливо, запасные части, агрегаты и т.д.) в систему, прохождение внутри нее и выход из системы в виде материальных – транспортных услуг. Данная двойственная роль транспортных предприятий не учитывается в работах по транспортной логистике.



Примечание: составлено автором

Рисунок 1 – Классификация экономических предпосылок формирования ТЛС

При быстром росте объемов мирового потребления и насыщения потребительских рынков разнообразными товарами за счет унификации и стандартизации продукции, производственных процессов дальнейшее снижение себестоимости стало практически невозможным. В этих условиях главным источником снижения цены товаров могут быть только транспортные затраты. Мировой опыт развития логистических систем показывает, что в своем развитии они проходят, как правило, ряд этапов, различающихся степенью интегрированности рассматриваемых процессов. На первом этапе достигается увязка процессов хранения и транспортировки в сфере сбыта готовой продукции. следующим этапом является вовлечение в систему также сфера производства, когда логистика охватывает запасы у производителя продукции и технологические особенности производства. Наибо-

лее развитые логистические системы включают в себя сферу снабжения. Эта увязка достигается ценой определенных уступок взаимодействующих сторон, что невозможно без создания необходимых организационных предпосылок.

Обобщая приведенные схемы построения транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в зарубежных странах можно сделать следующие выводы: а) ТЛЦ улучшению работы транспорта в крупных городах стран, а также развитию транзитного потенциала с соседними странами, для чего ТЛЦ создаются на пограничных переходах; б) ТЛЦ находятся на пересечении магистральных путей; в) инициаторами создания ТЛЦ выступают местные органы, хотя также имеет место; г) территория ТЛЦ составляет от 100 га и выше. На основании вышесказанного, мы предлагаем следующую концепцию размещения ТЛЦ: ТЛЦ, концентрирующие грузовые потоки, могут быть созданы в крупных грузообразующих и грузопотребляющих агломерациях; ТЛЦ, носящие рассеивающий характер, могут быть созданы в пределах регионов, через которые проходят большие объемы грузов.

Главенствующую роль в создании ТЛЦ играют международные логистические компании. Ведущая роль в этом процессе принадлежит терминальным операторам Юго-Восточной Азии и Западной Европы. В настоящее время 4 компании обеспечивают чуть ли не половину мировых перевалок контейнеров в морских портах. Если в 1996 г. им принадлежало 33% мирового терминального контейнерооборота, то в 2006 г. уже 43%.

Исследование развития международных логистических компаний, выявило активный процесс концентрации производства и централизации капитала в секторе транспорта и логистики, тесно связанного с процессами комбинирования и специализации производства, кооперирования, диверсификации. Так, Danzas (работающий сейчас под торговым знаком DHL), принадлежащий Deutsche Post World Net или DPWN, со штаб-квартирой в Базеле (Швейцария) шесть раз фигурировал как организация, которой поглощала другие компании или выступала партнером при образовании совместных предприятий.

Примером комбинирования является деятельность английской компании F.T.Everard and Sons, занимающаяся морскими, железнодорожными и автомобильными перевозками, погрузочно-разгрузочными и складскими работами, агентированием судов, брокерскими операциями и т.д. Специализация компаний неразрывно связана с кооперированием: обладая большим собственным флотом, P&O (Великобритания) совместно с другим судовладельцем владеет компанией, имеющей 20 парцельных танкеров, предназначенных для внешнеторговых и каботажных перевозок химических грузов.

Таким образом, специализация и кооперирование предоставляют большие возможности для завоевания новых рынков, повышения конкурентоспособности и прибыльности логистических компаний, соединения преимуществ концентрации и централизации капитала с рациональной организацией экономической деятельности. Механизм освоения новых рынков логистическими гигантами - "визитная карточка" западных логистических провайдеров, которые предлагают нашим потенциальным клиентам широкий ассортимент логистических услуг по международным стандартам, отличающихся от отечественных перевозчиков скоростью, надежностью и качеством. Стратегия таких логистических фирм основана на при-

обретении ключевых логистических предприятий местного значения, знающих особенности местного рынка, вместе с готовым «портфелем клиентов». С другой стороны, местные логистические подразделения приобретают все преимущества (высокие стандарты обслуживания, разветвленные связи и т.д.). В итоге, слияние инфраструктур объединенных операторов позитивно сказывается на конкурентоспособности обеих фирм.

С этих позиций автором обоснован вывод, позволяющий прогнозировать еще более мощное развитие логистических центров, связывающих мировые рынки в глобальную систему товародвижения, что ускорит и обеспечит непрерывность товароматериальных потоков, и Казахстан с его транзитным потенциалом не должен остаться вне происходящих мировых процессов.

Высокая концентрация процессов в руках одного логистического оператора, обуславливает синергетический эффект. В связи с этим, в мировой транспортной логистике новой тенденцией является диверсификация, т.е. проникновение логистических и транспортных компаний в сферы, не соответствующие их традиционному производственному профилю на основе глубокой интеграции своих услуг с технологическими процессами клиента, начиная от обмена данными между компьютерными системами и заканчивая обслуживанием грузовой партии на складе клиента. И если «стыковка» информационных систем становится необходимостью, то такая форма «проникновения» логистических операторов в бизнес клиента, как оказание внутривыпускных услуг (например, фасовка или стикеровка), все еще технологическая новинка даже на Западе, которой предрекают большое будущее. В этом и состоит главный «секрет» лидеров европейской логистики - всегда быть на несколько шагов впереди своих конкурентов.

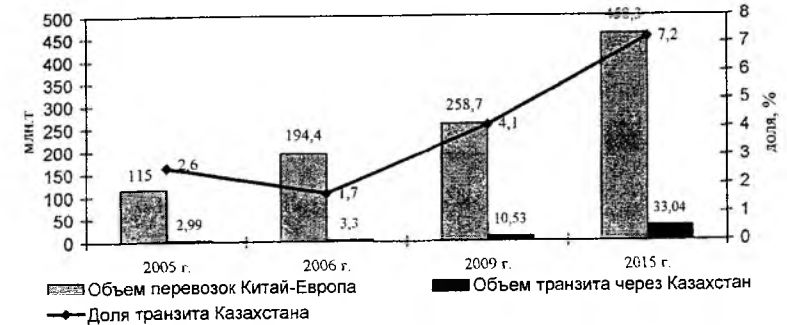
Таким образом, автором определено, что претворение в реальность концепции «транзитного коридора» невозможно без следования концепции «транспортно-логистического центра» в качестве органа диспетчеризации, консолидации, деконсолидации грузопотоков, производства, передачи и обмена информацией.

2 Комплексный анализ современного состояния транспортного комплекса РК в контексте развития транспортно-логистических систем

В последние годы такие тенденции в развитии мировой экономики, как опережение роста мировой торговли в сравнении с мировым производством, укрепление позиций Китая и стран АТР, продолжающийся перенос производственных предприятий из Европы и Северной Америки в азиатские страны позволяют прогнозировать сосредоточение основных финансовых и товарных потоков в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай. В этой связи, рост роли транспортной системы Казахстана в освоении мировых грузопотоков требует незамедлительной организации транспортно-логистических систем для предоставления качественных услуг добавленной стоимости.

По оценкам ВТО, на сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долл. К 2015 году эксперты предсказывают трехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет за собой многократное увеличение спроса на логистические услуги (в соответствии с рисунком 2). Вместе с

тем, доходы транспортных компаний Казахстана от транзита товаров находятся на уровне 500 млн. долл. США в год, что составляет всего 1% от общего рынка транзитных перевозок между Европой и Азией, тогда как в Польше, Венгрии, Голландии, Чехии транзит является существенной статьёй доходов казны.



Примечание: составлено по источнику - ТЭО создания «СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»

Рисунок 2 – Прогноз роста грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан

В ходе анализа мировых грузопотоков выявлено, что разница в цене доставки грузов сухопутным путем через территорию Казахстана по сравнению с морским от 40 до 100 процентов обусловлена не только объективной дешевизной стоимости сухопутного и морского транспорта, но и несогласованной тарифной политикой государств-участников континентального коридора. Естественно, более высокие тарифы могли бы нивелироваться за счет быстрых сроков доставки грузов, что сказывается на скорости товарооборота и снижении выплат по процентам, привлеченных для финансирования внешнеторговых операций. Однако грузовладельцу в данный момент выгоднее пойти на издержки кредитования грузов в пути по более длинному маршруту, но, имея *гарантии по времени*, которые позволяют ему не только прогнозировать ритмичность производства товаров, но и кредитование объемов товаров на складе для производства или торговли. В этой связи, определено, что несмотря на преимущества транзитных коридоров через территорию республики (быстрый срок доставки, стабильная политическая обстановка), препятствием для эффективного использования транзитного потенциала являются наряду со слабой транспортной инфраструктурой - отсутствие рынка логистических услуг, низкий уровень логистического менеджмента отечественных перевозчиков, не столь прозрачный механизм управления перевозочным процессом, непроизводительные затраты на складирование и перегрузку.

Между странами ЕС и АТР ежегодно курсирует порядка 6 млн. крупнотоннажных контейнеров, при этом 98 процентов обеспечивается морским транспортом через Суэцкий и Босфорский каналы, на оставшиеся два процента грузопотока претендуют альтернативные коридоры. Исследование показало, что игнорирование транзитных возможностей территории Республики Казахстан происходит

вследствие политических и экономических предпочтений ряда сопредельных и тяготеющих к региону Центральной Азии государств, а также стран мировых лидеров. Так, существуют чётко выраженные национальные интересы соседних стран, которые заключаются с одной стороны в загрузке собственных мощностей (Российская Федерация, Кыргызстан, Туркменистан), с другой стороны, в снижении транспортно-транзитной зависимости от Казахстана (Китай, Узбекистан).

Таким образом, доля общеевразийского движения грузов через территорию республики зависит от двух стержневых аспектов: а) создания эффективной логистической инфраструктуры с высоким качеством услуг и приемлемыми ценами, б) условий, предложенных обладателями альтернативных сухопутных маршрутов.

Как видно из таблицы 1, в общем объеме перевозок, выполняемых всеми видами транспорта республики, транзит имеет небольшой удельный вес - менее 10%, тогда как в период максимальной работы (1989 г.) величина достигала 30%, что свидетельствует о несоответствии уровня развития транзита использованию потенциала отрасли.

Таблица 1 – Использование транзитного потенциала по видам транспорта

Вид транспорта	Объем транзита в 2005 году	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн. тонн	8,8	30,0	30 %
Автомобильный, млн. тонн	0,350	3,0	12 %
Воздушный, млн. самолето-км	84,7	342,5	25 %
Морской, млн. тонн	0,150	2,5	6%

Примечание: составлено по источнику - Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г.

Также таблица 1 отражает ведущую роль и наилучшие перспективы железнодорожного транспорта в сфере транзитных перевозок (8,8 млн. т. против 0,350 млн. т. автомобильным и 0,150 млн. т. морским видами транспорта). По народнохозяйственной значимости железнодорожный транспорт находится на первом месте. Высокая провозная способность, регулярность движения и низкая, по сравнению с автомобильным транспортом, себестоимость перевозок делает его безальтернативным видом транспорта для важнейших экспортных грузов, таких, например, как уголь, руда, металлы, зерно, строительные материалы.

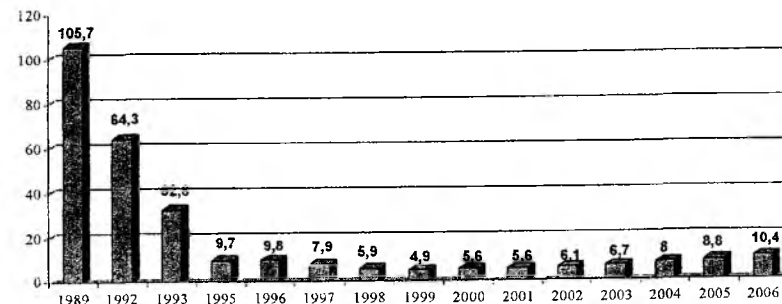
Таблица 2 – Структура грузооборота на железнодорожном транспорте по видам сообщений, млрд. ткм

Виды сообщений	2000		2002		2003		2004		2005		2006	
	ткм	%	ткм	%	ткм	%	ткм	%	ткм	%	ткм	%
Внутреннее	54,3	43,2	60,6	44,5	68,8	45,6	74,9	46,1	79,8	45,8	87,8	45,9
Экспорт	56,3	46,5	55,2	43,6	58,6	41,5	62,6	39,7	63,4	38,3	69,8	36,5
Импорт	5,8	4,8	7,9	5,6	10,1	5,9	12,9	6,8	15,8	7,9	17,4	9,1
Транзит	8,6	6,7	9,3	6,2	10,1	7	13	6,8	14,8	8	16,3	8,5
Всего	125	100	133	100	148	100	164	100	174	100	191	100

Примечание: составлено по данным Агентства РК по статистике

Представленная таблица 2 свидетельствует о нестабильном росте транзитных перевозок, которые на 2006 г. составили всего 8,5%, при этом обеспечивая 17% доходов от перевозок железнодорожным транспортом в целом.

Динамика железнодорожного транзита за 1989-2006 гг., характеризуется тенденцией сокращения в 10 раз, обусловленной разрывом производственных связей между странами бывшего СССР в результате распада. При этом с 1999 г. наметился стабильный рост на уровне 13% в год (в соответствии с рисунком 3).



Примечание: составлено автором по данным Агентства РК по статистике

Рисунок 3 – Динамика транзитных грузооговок на железнодорожном транспорте, млн. тонн.

Через железные дороги Казахстана проходят следующие транспортные коридоры: ТРАСЕКА, Север-Юг, Южный коридор трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), Северный коридор ТАЖМ. Протяженность последнего 11,6 тыс. км, вдвое короче морского пути и на 2,5 тыс.км транссибирского коридора – основного конкурента, в отличие от новых казахстанских маршрутов действующего не одно десятилетие, «обкатаного» мировыми транспортными компаниями, к тому же он обладает экономическими преимуществами, обусловленными, более агрессивной стратегией России и неоправданно высокими тарифами в Казахстане.

В рамках Транспортной стратегии Казахстана до 2015 г. по реализации транзитного потенциала предусмотрены следующие направления: поэтапное создание конкурентной среды, обновление и модернизация инфраструктуры и подвижного состава, реализация концессионных проектов строительства «спрямляющих» железнодорожных линий, электрификация приоритетных участков.

Среди основных препятствий развития транзитных перевозок на железнодорожном транспорте таких, как износ транспортной инфраструктуры, несовместимость колеи на международных переходах, особо выделено отсутствие современных логистических технологий организации и управления перевозками.

Вступление республики во ВТО требуют качественного пересмотра доли транспортной составляющей ВВП Казахстана, определяющей конкурентоспособность отечественной продукции на мировом рынке. Сравнение динамики ВВП Казахстана в целом и транспортной отрасли в отдельности показало, что доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции относительно высока и на-

ходится на уровне 8%-11%, тогда как в развитых странах данный показатель составляет 4-4,5%. В связи с этим на основе анализа итогов перевозочной деятельности транспортного комплекса выявлены причины высокой доли транспортной составляющей ВВП: а) большие расстояния перевозок, обусловленные сложившейся ранее системой разделения труда в масштабах всего СССР, преимущественно меридианной направленностью магистралей; б) сырьевая направленность перевозимых грузов, к примеру, один контейнер японских компьютеров по стоимости груза эквивалентен 400 вагонам экибастузского угля. На наш взгляд, в целях снижения транспортной составляющей наряду с диверсификацией экономики и созданием локальных региональных комплексов с замкнутым циклом производства (кластеры, СПК) неперенным условием должно быть внедрение логистического управления перевозками, обеспечивающего минимизацию издержек по всей цепи поставок.

Казахстану аналогично развитым странам предстоит пройти три основных этапа роста логистических компаний: I) транспортировка/дистрибуция по контракту; II) логистический аутсорсинг; III) Интегральное управление цепями поставок. В настоящее время мы переходим во второй этап становления рынка, который характеризуется расширением спектра предлагаемых логистических услуг, особенно при взаимодействии с крупными торговыми сетями, а также все большей интеграцией в глобальную сеть. Так, в Казахстане появляются мощные международные логистические компании: DPWN, DHL, TNT, Fed Ex, UPS и др.

Анализ формирования рынка транспортно-логистических и таможенно-складских услуг в Казахстане выявил следующие особенности:

Во-первых, при наличии большого количества складских площадей имеется дефицит высокомеханизированных терминалов с соответствующим комплексом сервисных услуг, которые удовлетворяли бы зарубежных поставщиков и были способны работать в режиме таможенных складов. Исключение составляют не более десятка складских объектов, как правило, закрытого типа, небольших по мощности и обслуживающих узкий круг постоянных клиентов. Так, в южной столице и пригородах, по данным экспертов, насчитывается от 700 тыс. до 1 млн. кв. м складов, однако большая их часть – это бывшие производственные помещения или базы, которые годятся для складирования грузов, не требующих особых условий хранения, к примеру, сырья для промышленного производства, металлических, резиновых изделий и т. п.

Во-вторых, терминалы стали строить отечественные и иностранные компании, имеющие поддержку западных партнеров в целях организации беспрепятственного продвижения товаров. Несомненно, строительство терминалов силами предпринимателей, транспортников и местных властей будет продолжаться во все более широких масштабах – к этому ведет логика развития товарных и транспортных рынков. Однако нелегализуемая деятельность товарных складов привела к бесконтрольности в организации их работы. При этом осуществлять координацию грузопотоков оказывается практически невозможным, так как, например, таможенное оформление осуществляется в одном месте, а хранение, переработка и последующая отправка грузов производится на других складах. Намерение каждого транспортно-экспедиционного предприятия создать свой тамо-

женный терминал на ограниченных площадях без возможности обеспечения необходимым минимумом сервисных услуг свидетельствует об интенсивном процессе дезинтеграции. Между тем во всем цивилизованном мире, как было указано в первой главе, идет процесс интеграции транспортного и складского бизнеса в крупные логистические компании и транспортно-логистические центры.

В-третьих, по мере насыщения офисной, торгово-развлекательной и жилой сегментов рынка недвижимости, в последние два года наблюдается тенденция активизации девелоперов на рынке складских помещений. При этом они стремятся предоставить клиентам не просто высококлассные склады, а полностью весь цикл логистических услуг – на базе транспортно-логистических центров. Первые инициативы в этом сегменте коммерческой недвижимости стали проявляться три года назад. Группа компаний Amanat Invest Group с 2005 г. реализовало проекты складских комплексов ИКаР, Тау-Терминал, в данный момент занята созданием индустриально-логистического центра «ДАМУ». Объект расположен на территории в 130 га. Общая площадь складских помещений составит 110 тыс. кв. м класса «А». Компания Paragon Development в 2007 году закончила строительство транспортно-логистического центра Алматы по обработке контейнерных грузов на базе действующего контейнерного терминала АО «Астана-Контракт». Девелопер Capital Partners в сентябре 2006 года приступил к строительству «Международного Логистического Парка Алматы», непосредственно прилегающего к аэропорту южной столицы.

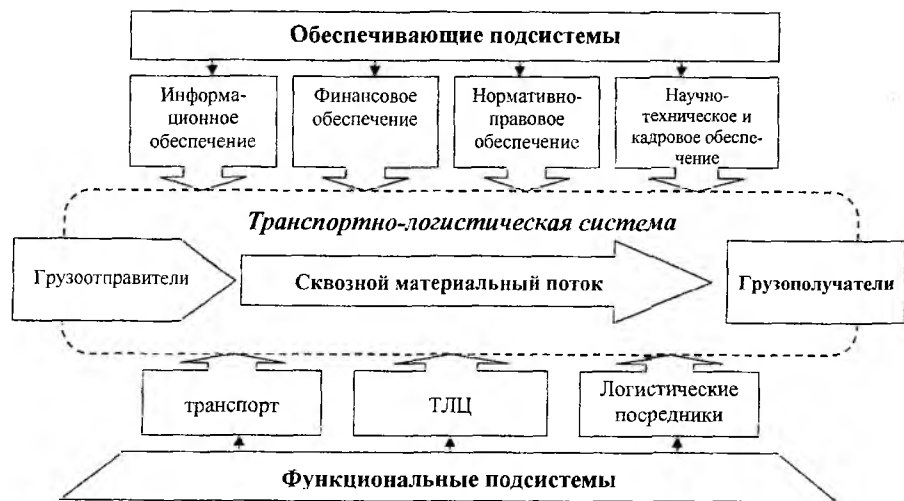
Таким образом, в условиях стихийного формирования в Казахстане рынка транспортно-логистических услуг необходима государственная программа поддержки предприятий, в частности, за счет регулирования рынка транспортно-логистических услуг. Важнейшей частью этой программы должна быть интенсивная интеграция предприятий в логистические структуры товародвижения за счет создания логистических систем различного уровня и назначения, способствующая привлечению дополнительных и транзитных грузопотоков.

3 Организационно-экономический механизм функционирования транспортно-логистических систем в РК

Развитие логистической концепции в РК осложняется определенными трудностями, среди которых необходимо отметить неразвитую сферу обращения, низкий технико-технологический уровень транспортной и складской инфраструктуры, неразвитое производство современной тары и упаковки, низкий уровень взаимодействия и информационной связи между участниками логистического процесса. Вместе с тем, высокий уровень монополизации рынка транспортных услуг в сочетании с административным давлением на экономических агентов препятствует консолидации транспорта в единую систему. Неразвитость логистических сетей и логистического менеджмента обуславливают высокие транзакционные издержки. Сложившаяся ситуация объективно требует создания принципиально новой формы грузодвижения в рамках предлагаемых ТЛС, позволяющей радикально изменить все технологические процессы.

В соответствии с обоснованным понятием, целью и задачами транспортно-логистической системы, автором была разработана модель ее функционирования,

включающая два крупных блока, представленных функциональными и обеспечивающими подсистемами, интегрированными обслуживанием товароматериальных потоков, формируемых на всем пути от грузоотправителей до грузополучателей (в соответствии с рисунком 4).



Примечание: составлено автором

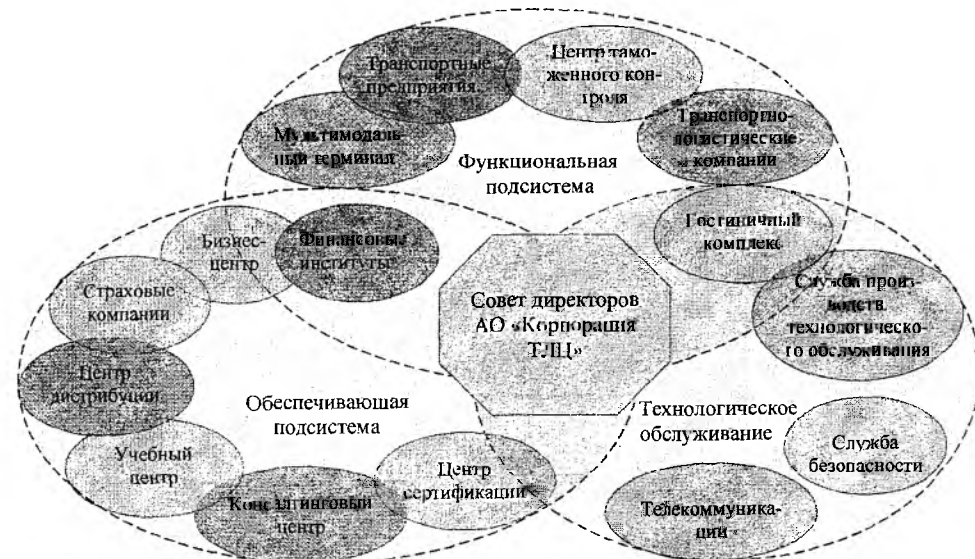
Рисунок 4 – Модель функционирования транспортно-логистических систем

В диссертации обосновано, что организационной формой транспортно-логистических систем являются транспортно-логистические центры (ТЛЦ), основными функциями которых являются логистическая координация и интеграция; стратегический и оперативный контроллинг; саморазвитие на основе реинжиниринга; оптимизация логистических транспортных цепей; осуществление введения инноваций, связанных с внедрением новых логистических технологий.

При создании ТЛЦ необходимо, как минимум, иметь: 1) базу данных по всем видам транспорта об условиях перевозок, тарифах, проблемах и т.д. по всему миру; 2) программное обеспечение и логистические схемы, рассчитывающие оптимальный маршрут; 3) квалифицированный персонал, при этом умеющий прогнозировать экономические, политические и другие риски на маршрутах; 4) эффективно организованное взаимодействие с транспортными компаниями.

Исходя из того, что транспортно-логистический центр является центром сосредоточения бизнес-структур и одновременно точкой пересечения интересов многочисленных участников системы товародвижения, нами разработана организационная структура ТЛЦ, представленная на рисунке 5.

Учитывая, что в структуру ТЛЦ входят независимые компании с разноплановыми видами деятельности, целесообразно создать АО по типу холдинга на корпоративных принципах.



Примечание: составлено автором

Рисунок 5 - Организационно-функциональная структура ТЛЦ

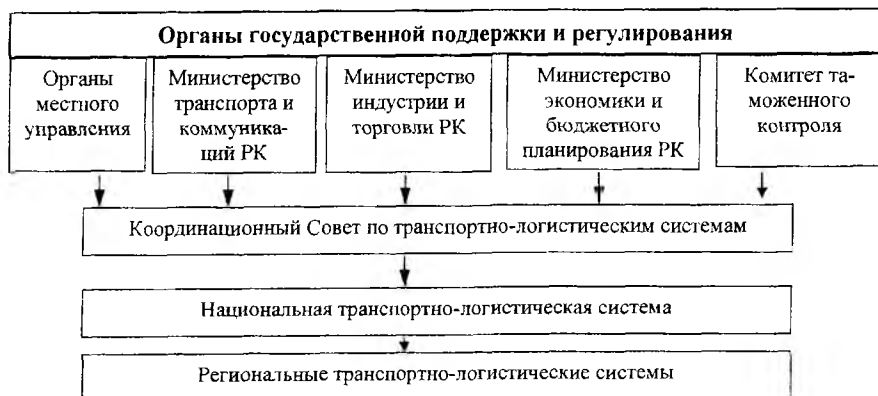
Полагаем, региональные особенности Республики Казахстан делают целесообразным создание национальной ТЛС, ядром которой должен стать комплекс региональных ТЛС в территориальных зонах Северного, Западного, Южного, Восточного и Центрального Казахстана. Исходя из начертания транспортной сети республики, развития и размещения центров грузообразования, а также основных направлений транспортно-экономических связей трансконтинентальных коридоров, нами обоснована концептуальная схема размещения сети ТЛЦ в крупных транспортных узлах на территории Казахстана (в соответствии с рисунком 6).



Примечание: составлено автором

Рисунок 6 – Концептуальная схема размещения ТЛЦ на территории Казахстана

В качестве эффективной системы государственной поддержки и регулирования, автором предложено создание Координационного Совета по транспортно-логистическим системам, основными функциями которого являются: а) разработка и реализация инновационной и инвестиционной политики в области развития транспортно-логистической инфраструктуры; б) нормативно-правовое регулирование; в) организационное и финансовое обеспечение разработки концепций по реализации ТЛС; г) прогнозирование и внедрение новейших форм, методов и технологий организации эффективной системы товародвижения; д) координация деятельности субъектов товарных рынков по организации и осуществлению эффективной системы доставки продукции для удовлетворения запросов потребительского рынка (в соответствии с рисунком 7).



Примечание: составлено автором

Рисунок 7 – Структура государственной поддержки и регулирования ТЛС

Реализация создания транспортно-логистических центров предусматривает несколько этапов: I) проведение комплекса прединвестиционных и предпроектных исследований и формирование инновационной системы (фондов, корпораций, других коммерческих структур) и необходимой правовой базы; II) реализация серии пилот-проектов транспортно-логистических центров, финансируемых вновь созданными инвестиционными структурами, а также внедрение новейших информационных систем; III) развернутое сооружение терминалов различного назначения в основном за счет средств коммерческих структур и постепенное объединение всех объектов в единый транспортно-логистический комплекс.

Растущее значение транспортно-логистической инфраструктуры при ограниченности финансовых возможностей определяют необходимость использования инвестиционного инструментария объединенных ресурсов государства и частного сектора в форме государственно-частного партнерства (ГЧП). Основная идея ГЧП заключается не только в вовлечении частного капитала для финансирования инвестиционных проектов на основе доходов, получаемых от последующей эксплуатации той или иной инфраструктуры, но в большей степени – привлечении

передовых управленческих технологий, кадровых и организационных ресурсов бизнеса для реализации и эксплуатации объектов государственной инфраструктуры более эффективными методами.

Практическое применение концессий обнаружило несовершенство законодательства и институциональной системы. Например, в законе «О концессиях» отсутствует порядок бюджетного финансирования и механизмы предоставления государственной поддержки проектам, недостаточно регламентирован механизм обеспечения возвратности затрат концессионера. В связи с этим считаем необходимым: а) разработку отраслевых «правил» (отраслевой концессионный закон), которые бы конкретизировали суть ГЧП и концессий применительно к транспортным проектам; б) в связи с отсутствием в институциональной системе органа, специализирующегося по вопросам ГЧП, создание на правительственном уровне Экспертного совета по ГЧП, функциями которого будут являться разработка концепции и стратегии ГЧП, разработка лучших практических методов, обеспечение руководства проектными командами и отбор подходящих экспериментальных проектов.

На основе исследования примеров применения ГЧП на железнодорожном транспорте в республике было выявлено, что при строительстве транспортно-логистических центров будет целесообразным участие концессионеров не со стороны, просто имеющих свободный капитал, а крупных грузовладельцев, которые хотят увеличить поток своих грузов в том или ином направлении, а также транспортных компаний, логистических операторов, глобальных сетевых компаний, заинтересованных в усилении пропускной способности терминалов, ускорении логистических операций. Возврат же инвестиций может быть обеспечен за счет того, что концессионеру будут предоставлены преференции по ж/д тарифам на определенный период. От реализации именно такого проекта выиграет и грузоотправитель, и логистические структуры, и нацкомпания, поскольку она получает инвестиции и дополнительные доходы за счет привлечения большего объема транзитных грузов.

Инициатором создания транспортно-логистических центров может стать АО «НК «КТЖ». Во второй главе, автором обоснована ведущая роль железнодорожного транспорта в освоении мировых и внутренних грузопотоков, имеющего мощные каналы связи, программно-вычислительный комплекс, информационные ресурсы, а также сеть прирельсовых площадок в ключевых промышленных зонах и на пограничных переходах, где могут создаваться логистические центры. Поскольку АО «НК «КТЖ» контролирует магистральную сеть железных дорог, то не может допустить фрагментации этой сети, обеспечив получение максимального системного эффекта.

Предлагается создать национальный транспортно-логистический холдинг, учредителями которого станут правительство и коммерческие структуры. Главную роль инвестора в этой организации должно взять государство и только потом бизнес, как отечественный, так и зарубежный. На наш взгляд, целесообразнее было бы, чтобы у государства находился 51% акций, а остальным пакетом владели бы отечественные и иностранные инвесторы. В случае успешной реализации проекта в Казахстане будет создана крупная по международным меркам транспортно-

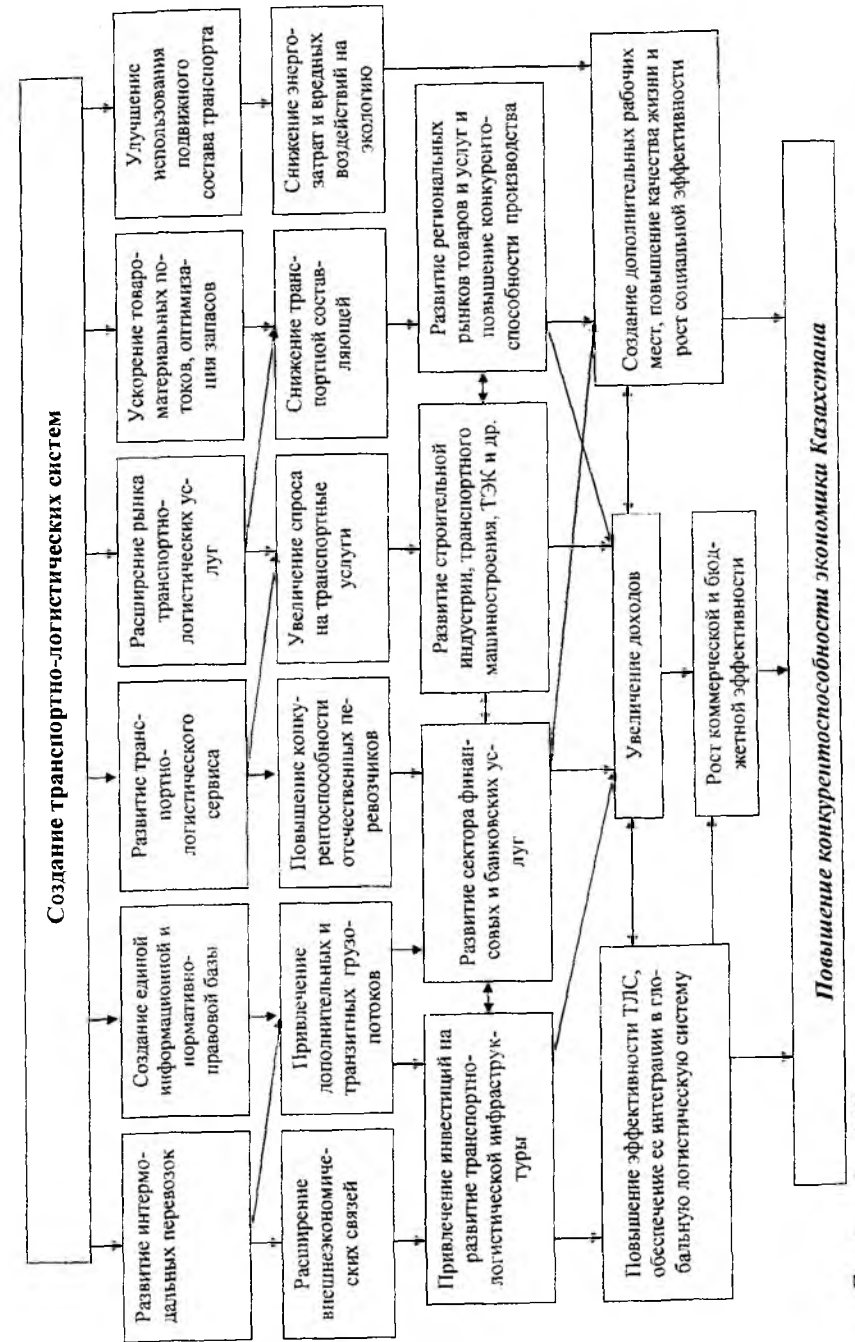
логистическая компания. В дальнейшем этот холдинг можно будет вывести на мировые фондовые биржи, в том числе и на РФЦА. При этом если период окупаемости проекта длинный, это не означает, что он неинтересен инвесторам. Например, у таких компаний, как Ford, Google, происходит капитализация за счет роста цен на их акции, которые во многом растут за счет ожидания будущей прибыли компании.

Создание сети ТЛЦ, учитывая высокую потребность в инвестициях, следует рассматривать как длительный процесс, требующий разумной последовательности и этапности, обеспечивающей за счет быстрой окупаемости первоначальных вложений последующее развитие объектов логистической инфраструктуры на принципах самоокупаемости и самофинансирования. Это требует разработки целенаправленной и сбалансированной во времени инвестиционной политики, включающей лизинговое финансирование, венчурный капитал, налоговый кредит, увеличение доли собственных финансовых ресурсов за счет наращивания акционерного капитала и реинвестирования прибыли, а также снижение банковского процента при кредитовании инвестиционных проектов, направленных на создание объектов с инновационными технологиями. Важным стратегическим фактором, позволяющим сократить потребность в инвестиционных ресурсах, является скользящий график инвестирования по этапам с минимальными объемами финансирования проектов в первые годы их создания и постепенным наращиванием инвестиций к концу периода, в основном уже исключительно на основе реинвестирования прибыли.

Совокупный экономический эффект от использования логистики, как правило, превышает сумму эффектов от улучшения перечисленных показателей. Это объясняется возникновением у логистически организованных систем так называемых синергетических свойств, т.е. качеств, которые присущи всей системе в целом, но не свойственны ни одному из элементов в отдельности.

Формирование сети ТЛС способно вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые инвестиции, создать новые рабочие места, а также получение прибыли, сопоставимой с доходами бюджета от экспорта углеводородного сырья. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры и создание ТЛС, наряду с обеспечением высокой эффективности в системе товародвижения, сопровождается значительным мультипликационным эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики региона и страны: в строительном комплексе; в сфере торговли, банковского и производственно-технического обслуживания; производстве оборудования для терминалов, контейнеров; развитии региональных рынков товаров и услуг, информационных и телекоммуникационных систем и в итоге в повышении конкурентоспособности экономики Казахстана (в соответствии с рисунком 8).

Рынок логистических услуг в Казахстане и странах СНГ находится на начальном уровне развития – он не сформирован, не структурирован и в большинстве случаев непрозрачен. Отсутствует достоверная статистическая информация по объемам рынка, структуре услуг и доходах, в связи с чем, невозможно произвести какие-либо расчеты по экономической эффективности функционирования ТЛС.



Примечание: составлено автором

Рисунок 8 – Мультипликативный эффект от функционирования транспортно-логистических систем

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Исследование эволюционных процессов становления теории логистики выявило концептуальную природу логистики, заключающуюся в фокусированном сведении многообразия подходов к одному на основе интеграции производственных, транспортных, распределительных процессов в единую материалопроводящую систему. При этом логистика является эффективным системообразующим инструментом развитой рыночной деятельности, позволяя координировать и максимально согласовать противоречивые экономические интересы субъектов товародвижения путем технической, технологической, организационной и экономической увязки рассматриваемых процессов. В этой связи, в условиях децентрализации управления транспортно-коммуникационным комплексом и стихийного формирования рынка транспортно-логистических услуг в Казахстане автором предложено создание эффективной системы государственной поддержки и регулирования в лице Координационного Совета по транспортно-логистическим системам, которое обеспечит четкое нормативно-правовое поле на основе конкуренции. Следует также подчеркнуть, под интеграцией нами понимается объединение производственных функций компаний в целях взаимной выгоды, уменьшения конкуренции, снижения страховых запасов, издержек за счет сокращения накладных расходов, обеспечения большей доли рынка, объединения технических и финансовых ресурсов, сотрудничества в области НИОКР и т.д.

2. Существование многочисленного количества определений логистики свидетельствует о том, что эта область знаний находится в стадии формирования. Авторское видение акцентировано именно на получении синергетического эффекта, свойственного всей логистической системе в целом, но ни одному из элементов в отдельности, и превышающего простую сумму эффектов от улучшения отдельных показателей. Данное определение находит свое отражение в разработке схематической структуры мультипликативного эффекта, который позволит высвободить «замороженные в складских запасах» финансовые ресурсы и получить дополнительные доходы не только за счет увеличения транзитных потоков, но и за счет эффекта, сопровождающегося в других отраслях: в сфере торговли, строительства, банковского и финансового обслуживания, производства, телекоммуникаций – что обеспечит обновление изношенной инфраструктуры и возможность перелива полученных дивидендов в высокотехнологичные отрасли, и, в итоге, явится мощным толчком в развитии инновационной экономики.

3. Глобализация и рост мировой торговли на основе МРТ предопределяют создание гармоничной системы международных транспортных коридоров, в свете происходящих процессов, выгодное геостратегическое положение Казахстана в освоении мировых потоков явится объективной предпосылкой эффективной интеграции республики в глобальную логистическую систему.

И поскольку развитие экономики, основанной на экспорте нефтегазовой и горнорудной промышленности, в условиях нестабильных цен чревато негативными последствиями, необходимо найти альтернативные источники активизации экономического развития других отраслей с тем, чтобы гарантировать устойчивый рост даже при изменении конъюнктуры. Именно участие в торговом диалоге

Азия – Европа обеспечит «неисчерпаемые» доходы, сопоставимые с экспортом углеводородных ресурсов.

4. В ходе анализа было обосновано, что преимущества транзитных коридоров (быстрый срок доставки, стабильная политическая обстановка) не способны нивелировать такие препятствия для использования транзитного потенциала, как несогласованная тарифная и таможенная политика, непрогнозируемость ритмичности перевозок «точно ко времени», существование конкурентных континентальных коридоров в обход Казахстана, непрозрачный механизм управления перевозочным процессом, отсталая инфраструктура и др. В данной ситуации источником повышения привлекательности казахстанских маршрутов должно стать развитие рынка логистических услуг, что позволит снизить существующую разницу в цене доставки сухопутным путем в сравнении с морскими перевозками – от 40 до 100%.

5. На основе проведения оценки вклада различных видов транспорта в транзитные перевозки, определена ключевая роль железнодорожного транспорта в транзиториентированной стратегии развития, и, соответственно в инициировании создания транспортно-логистических центров, что обусловлено наличием мощных каналов связи, охватывающих всю территорию республики, программно-вычислительного комплекса, обеспечивающего движение потоков в «реальном» масштабе времени, а также сети прирельсовых площадок в ключевых промышленных зонах и на пограничных переходах, которые могут послужить строительной площадкой для ТЛЦ.

6. Для предотвращения экспансии международных логистических компаний, явившейся следствием активного процесса концентрации производства и централизации капитала в секторе транспорта и логистики, нами предложено создание национального транспортно-логистического холдинга на корпоративных принципах, учредителями которого должны стать правительство в лице национальной компании «Казахстан темир жолы», и коммерческие структуры, представленные частными перевозчиками, транспортно-экспедиционными, логистическими компаниями, способной конкурировать с мировыми провайдерами, с целью наиболее эффективной реализации национальных интересов посредством экспорта транспортных услуг.

7. В условиях быстром росте объемов мирового потребления и насыщения потребительских рынков разнообразными товарами за счет унификации и стандартизации продукции, производственных процессов главным источником снижения цены товаров могут быть только транспортные затраты. В связи с этим, выявленные причины высокой доли транспортной составляющей ВВП республики позволили дать основные направления повышения конкурентоспособности отраслей и экономики в целом, заключающиеся в процессах специализации, кооперации и диверсификации транспортно-логистических услуг на основе аутсорсинга, позволяющей компаниям сфокусироваться на приоритетных направлениях и обеспечить свою минимизацию издержек по всей цепи цикла производства.

8. Сложившееся в основном в советский период региональное размещение производительных сил страны не отвечает современным требованиям устойчивости ее развития как самостоятельной экономической системы вследствие дефор-

мированности структуры экономики, сохраняющейся дезинтегрированности внутреннего экономического пространства. В данных условиях требуется создание национальной транспортно-логистической системы, ядром которой станут сеть региональных ТЛС с целью пространственной и временной оптимизации региональных материальных потоков, связывающую все отрасли, тем самым, содействуя промышленным, сельскохозяйственным и торговым предприятиям в эффективном продвижении их продукции и услуг на товарные рынки других регионов страны и зарубежья.

9. В условиях ограниченности финансовых ресурсов, полагаем целесообразным в качестве инвестиционного обеспечения создания ТЛЦ механизм государственно-частного партнерства. Важным стратегическим фактором, позволяющим сократить потребность в инвестиционных ресурсах, является скользящий график инвестирования по этапам с минимальными объемами финансирования проектов в первые годы их создания и постепенным наращиванием инвестиций к концу периода, в основном уже исключительно на основе реинвестирования прибыли и капитализации за счет роста цен на их акции, на основе ожидания будущей прибыли при выходе компании на фондовый рынок.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

- 1 Экономическая эффективность использования логистических систем управления на железнодорожном транспорте // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Транспорт Евразии: взгляд в XXI век». – Алматы, 2004 – 0,3 п.л.
- 2 Потенциал развития логистической деятельности на железнодорожном транспорте // Материалы науч.-практ. конф. «Экономический механизм развития транспортной отрасли Казахстана». – Алматы, 2005 – 0,4 п.л.
- 3 Логистика – как инструмент использования транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан // Материалы IV междунар. науч.-практ. конф. «Транспорт Евразии XXI века». – Алматы, 2006 – 0,4 п.л.
- 4 Экономические основы формирования транспортно-логистических систем в Республике Казахстан // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Основные направления и механизмы реализации Стратегии устойчивого социально-экономического развития национальной экономики». – Кокшетау, 2007 – 0,4 п.л.
- 5 Формирование транспортно-логистических систем в Республике Казахстан // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Повышение конкурентоспособности национальной экономики в условиях глобализации: проблемы, приоритеты, пути решения». – Алматы, 2007 – 0,5 п.л.
- 6 Экономические предпосылки формирования транспортно-логистических систем в Республике Казахстан. Вестник КазАТК, №6, 2007 – 05 п.л.
- 7 Стратегические подходы к формированию транспортно-транзитной политики Казахстана // Саясат, №12. – Алматы, 2007 – 0,6 п.л.
- 8 Сотрудничество Казахстана с Китаем в области транспортировки нефти // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Устойчивость и конкурентоспособность экономической, финансовой и учетной политики в инфраструктурном комплексе Нового Казахстана». – Алматы, 2007 – 0,3 п.л. (в соавторстве)
- 9 Международная практика государственно-частного партнерства в транспортной сфере: направления и механизмы // Наука и образование. – Шымкент, 2008 – 0,6 п.л.
- 10 Развитие транспортно-логистических услуг в Казахстане // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Проблемы повышения конкурентоспособности национальных экономик тюркоязычных стран». – Алматы, 2008 – 0,4 п.л.
- 11 Экономические интересы Казахстана в современных условиях глобализации мирового хозяйства // Экономика: стратегия и практика, №1(16). – Алматы, 2008 – 0,5 п.л. (в соавторстве)
- 12 Транспортно-логистический центр как организационная форма транспортно-логистических систем в РК // Саясат, №9. – Алматы, 2008 – 0,5 п.л.



Түйін

Бодаубаева Гүлмира Аханқызы

Транзиттік әлеуеттің даму контекстінде Қазақстан Республикасындағы көлік-логистикалық жүйелер: мәселелер мен жұмыс істеу тетіктері

08.00.05- Экономика мен халық шаруашылығымен басқару
(ауқым-аялар мен салалар қызметінде)

Зерттеудің нақ мақсаты Қазақстан Республикасында көлікті-логистикалық орталықтардың жұмыс істеуінің ұйымды технологиялық тетігін әзірлеу және контекстегі транзиттік дәліздің құруында көлікті-логистикалық жүйенің дамуы және алғышарттарды қалыптастыру мен теориялық шарттарды негіздеу болып табылады.

Зерттеу тақырыбы транзиттік әлеуетті жүзеге асыру мақсатында ҚР көлікті-логистикалық жүйенің дамуы мен үдерістің қалыптасуы.

Зерттеу нысаны көліктік комплекс, оның ішінде Қазақстан Республикасының теміржол транспорты.

Зерттеудің теориялық және әдіснамалық негізінде шетелдік және отандық экономист-ғалымдарының ғылыми еңбектеріне қызмет етуі, көлікті-логистикалық жүйелердің теория мен практиканың қалыптасуында, транзиттік әлеуетті, эволюция мен алғышарттарды логистикалық концепцияның пайда болуы жүзеге асырылды.

Зерттеу кезінде зерттеудің теориялық әдістері (жүйелік тұрғы, тарихи және логистикалық үйлестіру), жалпы логистикалық тәсілдерді тану (талдау және синтез, жалпылау, салыстыру), экономика-статистикалық талдауының әдістері қолданылды.

Негізгі ереже **жаңалығы** мен нәтижелері келесіде тұжырымдалады:

- жүк жіберушіден бастап жүк алушыға дейін бүкіл логистикалық тізбекте максималды синергетикалық әсермен қамтамасыз етуді және біртұтас материал өткізу жүйесіне реттеу үдерістерді және көліктік, өндірістік интеграция негізінде, және олармен еңбекті, қаржылық, ақпараттық ресурстардың байланыста болуы мен ұсыныс ретінде ұйымның жаңа концепциясын, билік, жоспарлау, материалдық ағындардың қадағалауы, логистикаға анықтама берді;

- көліктік кәсіпорын басқаруының логистикалық тұрғы негізінде көлікті-логистикалық жүйенің қалыптасуы макро және микроэкономикалық алғышарттары анықталды;

- көліктік қызметтің дамуы мен отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігін көтеруде, көліктік ЖІӨ-нің қысқаруы мақсатында көліктік үдерістерді логистизациялау қажеттілігі негізделді;

- Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетінің дамуы мақсатында теміржол көлігінің базасында көлікті-логистикалық жүйенің қалыптасуы қажеттілігі негізделді;

- жүк жіберушіден бастап жүк алушыға дейін бүкіл жол жүруінде материалдық ағынның қалыптасуында, логистикалық тізбекте тауарлы материалдық ағындары қызмет етумен біріктірілген, функционалды және жүйені қамтамасыз ету негізінде көлікті-логистикалық жүйенің үлгісі дәйектелді.

- өндірістік үдерістердің логистикаландыру арқылы, өндірістің экономикалық тиімділігін арттыру, мультипликативті синергетикалық әсерді алуды рұқсат етеді.

- ҚР көлікті логистикалық орталықтарды құру ұйым мен экономикалық тетіктерді жетілдіру ұсыныстары негізделді.

Ғылыми нәтижелерінің диссертацияларынан алынған **теориялық және практикалық мәнділік** жоғары оқу орындарында «Логистика», «Салалардың экономикасы» курстарын оқығанда, экономика тұтастығын және бәсекеге қабілеттілігін көтеру саласын қамтамасыз ету, сондай-ақ көлікті-логистикалық жүйені ұйымдастыру мақсатында көлікті-коммуникациялық комплексінің даму стратегиясын жүзеге асыруда мемлекеттік билік органымен тұжырымдалады.

Зерттеу нәтижелерін қабылдау. (2006-2008 жж. мемлекеттік тіркеу № 0106ҚР00800) «Жаһандану жағдайында әлемдік тауар және қаржы нарығында Қазақстанның мәселелері мен келешекке қатысуы» іргетасының бағдарламасы бойынша ҚР БҒМ экономика институтының ғылыми-зерттеулер есебінде зерттеу нәтижелері және қолданбалы тақырыптар табылды: (2006ж. мемлекеттік тіркеу № 0103ҚР00318) «Қытай мен Қазақстанның перспективалық экономикалық интеграция шегінде Шанхай ұйымының ынтымақтастығы», (2007-2009жж.) «Жаһандық және ұлт аралық заманауи жағдайында ҚР ұлттық экономикалық мүддесінің тетігін қорғау»

7 халықаралық ғылыми практикалық конференцияларда негізгі қорытындылар мен зерттеудің диссертациялық ережесінде баяндалды.

Зерттеу кезінде алынған нәтижелер енгізілді: справка (30.07.2008ж. бастап №104/1-11 анықтамада) Алматы жол бөлімшесі «КТЖ», «СК», АҚ филиалының дамуы ұзақ мерзімді стратегиясын даярлауда; М. Тынышбаев атындағы көлік және коммуникация қазақ академиясында «Экономика мен кәсіпорынды басқару (салаларда)» -070041 мамандығы бакалавр студенттеріне арналған, «Көліктегі өзіндік күн», «Жүк тасымалдау экономикасы», «Көлік экономикасы» оқу үдерісіндегі тәртіпке сабақ беруде (04.05.2008ж. бастап №1-11/453 анықтамада).

Summary

Gulmira Akhanovna Bodaubayeva

Transport-logistic systems in the Republic of Kazakhstan within the context of development of transit potential: issues and tools of functioning

08.00.05 – Economy and economic management
(on branches and spheres of activity)

Research aim is the theoretical justification of the conditions and prerequisites of formation and development of transport-logistics systems within the context of creating transit corridor and development of organizational and economic operation tool of transport-logistics centers in the Republic of Kazakhstan.

Research subject is the process of formation and development of transport-logistics systems in Kazakhstan aimed at the implementation of transit potential.

Research object is the transport complex including railway transport in the Republic of Kazakhstan.

Theoretic and methodological basis of the research includes the researches of the foreign and domestic scientists-economists on the issues of the theory and practice of formation of transport-logistics systems, implementation of transit potential, evolution and prerequisites of logistics conceptions formation.

During the research work the following methods have been used: methods of theoretical research (system approach, combination of historical and logical), common logical tools of cognition (analysis and synthesis, generalization, comparison), methods of economic-statistic analysis.

Novelty of the main regulations and results is concluded in the following:

- Definition of logistics that is representing a new concept of organization, management, planning, control of logistic supplies and related labor, financial, information resources, based on integration of the production, transport and distributional processes into one logistic producing system that provides maximal synergetic effect within whole logistic chain beginning from cargo senders to cargo receivers has been done. This definition of logistics differs from the rest ones because it considers synergetic features of these system;
- based on logistic approach to management of transport enterprise, the macro-economics and microeconomics prerequisites of transport-logistic systems formation have been identified;
- the need of logistics provision of transport processes aimed at reduction of GDP transport component has been justified that will enable the increase of compatibility of domestic produce and development of transport services export;
- the need of transport-logistic systems formation on the basis of railway transport aimed at the development of transit potential of the Republic of Kazakhstan has been justified;
- the model of transport-logistic system has been developed based on functional and provision subsystems, integrated by providing services to commodity logistic chain, forming on the way of movement of logistic stream from cargo senders to cargo receivers;
- author's conclusion has been justified according to which the increase of the economic efficiency of production due to logistics process of production processes will increase eco-

nomical effect from operation of the whole macrologistics system and the total result will be significantly higher than the sum of the composed effects i.e. the multiplicative synergetic effect will be obtained;

– proposals on improvement of organization and economic tools of creating transport-logistic centers in RK have been developed.

Theoretical and practical importance of research results of Dissertation is concluded in the fact that they can be recommended to government bodies in developing and implementing the strategy of development of transport-logistic systems providing increase of compatibility of the branch and economy in general, as well as in delivering training courses such as “Logistics”, “Economics in branches” at the universities.

Approbation of research results. Research results have been reflected in the research reports of the Institute of Economics, Ministry of Education and Science of Kazakhstan on fundamental program “Issues and perspectives of participation of Kazakhstan in world commodity and financial markets in globalization conditions” (2006-2008, # State registration 0106RK00800) and applied themes: “Perspectives of economic integration of Kazakhstan and China in the frame of Shanghai organization of cooperation” (2006, # State registration 0103RK00318), “Mechanism of protection of national economic interests of RK in modern conditions of transnationalization and globalization” (2007-2009).

Main conclusions and regulations of Dissertation research have been reported at 7 International scientific-practical Conferences.

The research results have been implemented: during preparation of a long-term strategy of development of AO “NC “KTZ” affiliation of Almaty railway section (reference №104/1-11 from 30.07.2008); in training process in teaching such disciplines as “Transport economy”, “Economics of cargo transportations”, “Transport costs” intended for the Bachelor program students on specialty 070041- “Economics and management on enterprise (on branches)” at M.Tynyshtayev Kazakh Academy of transport and communications (reference №1-1/453 from 04.05.2008 r.).

БОДАУБАЕВА ГУЛЬМИРА АХАНОВНА

**Транспортно-логистические системы в Республике Казахстан
в контексте развития транзитного потенциала:
проблемы и механизмы функционирования**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям и сферам деятельности)

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать 25.11.2008 г. Формат бумаги 60x84 1/16.

Бумага “Multilaser”. Печать – RISO.

Гарнитура “Таймс”. Объем 1,5 п.л.

Тираж 100 экз. Заказ № 191.

Отпечатано в типографии “Эрекет-Print”

г. Алматы, 050062, мкр. 4, д. 19, оф. 70

Тел. (727) 276-52-29