

2. *Фельдштейн Е.Э., Корниевич М.А.* Обработка деталей на станках с ЧПУ: учеб. пособие. Минск: Новое знание, 2008. 299 с.

3. *Чучкалова Е.И., Суриков В.П.* Тенденции развития инструментообеспечения машиностроительного предприятия // Новые тенденции в экономике и управлении организацией: сборник научных трудов X Международной научно-практической конференции. Екатеринбург, УрФУ. 2011. С. 208-212.

М. Захарьянов, научный руководитель *Н.А. Ащеулова*
Каспийский общественный университет, Алматы, Казахстан

Перспективы развития транспортной логистики в Казахстане

Аннотация. В статье проанализировано состояние и пути развития транспортной логистики. В результате проведенного исследования, обоснованы пути повышения эффективности планирования процессов грузоперевозок с использованием логистического подхода.

Ключевые слова: системный анализ, логистика, транспортные потоки, логистический подход, грузоперевозки, качество услуг.

Широко распространенные в современной экономике логистические подходы к решению хозяйственных проблем основываются на общей теории управления и применении достаточно известных механизмов и принципов. Задача современного периода заключается главным образом в их рациональной модификации и адаптации к сегодняшним технико-технологическим и социально-экономическим условиям.

Актуальность логистики объясняется следующими факторами:

– экономические, так как сейчас основной приоритет компании — поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю, поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип «расчет + выгода + потребитель» ведет к росту важности логистики;

– информационные, так как информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов являются информационные потоки;

– технические, поскольку логистика как система управления, ее субъекты и объекты развиваются на основе технических достижений в складском хозяйстве и сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Одной из самых известных концепций транспортной логистики является концепция «точно в срок» (jbst-in-time, JIT). Она основана на довольно простой логике поставки продукции, в которой материальные потоки материальных ресурсов тщательно синхронизированы с потребностью в них, задаваемой временным и производственным расписанием выпуска готовой продукции. Использование системы (jbst-in-time, JIT) позволяет доставить материальные ресурсы или готовую продукцию в опреде-

ленную точку логистической цепи именно в тот момент, когда в них есть потребность. [3].

Необходимо отметить, что в современных глобальных условиях логистика играет ключевую роль в индустриальном развитии государств. В ряде стран правительство сначала сделало ставку именно на развитие логистики как основного фактора стимулирования индустриального развития.

В условиях Казахстана обладающего важным преимуществом — его геополитический и экономический ресурсы позволяют успешно реализовывать транзитный потенциал как самый оптимальный вариант наземной транспортной связи азиатских государств с Европой активно развиваются интеграционные процессы [4].

По рейтингу наиболее объективного на сегодняшний день международного показателя оценки уровня развития логистики – LPI (Logistics Performance Index), рассчитываемого Всемирным банком, Казахстан по результатам 2014 г. занимает 86 место из 160 стран мира (лидирует Германия, Китай на 17-м, Россия – на 94-м) [6]. Исследование состояния современной логистической системы Казахстана позволяет выявить комплекс проблем как в развитии инфраструктуры, так и технологий, информационной поддержки, создания единого информационного пространства.

Расходы на логистику в нашей стране очень велики и в разы превышают уровень развитых стран. Так, сегодня в Казахстане доля логистических издержек может достигать до уровня 25% от стоимости конечной продукции. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС на уровне 11%, в США и Канаде – 10% и т.д. В результате экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза больше чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 тонно-километра [2].

В настоящее время существующие объемы транзита очень низки в сравнении с казахстанским транзитным потенциалом. Потенциал нашей страны оценивается в сумму порядка более 2 млрд. долл. США в год. Сейчас же реально республика получает порядка 800 млн долл. США. Через Казахстан в основном следуют грузопотоки регионального транзита: между Россией и Центральной Азией, Китаем и Центральной Азией. Практически не освоен транзит между странами Юго-Восточной Азии и Россией, государствами Европы [2].

Тем не менее, в настоящее время в этой сфере наметились положительные перспективы. Казахстан, находясь в центре Евразийского материка и обладая широкой транспортно-коммуникационной сетью, имеет достаточный потенциал быть значимым звеном трансконтинентального моста Европа Азия. В республике уже создана достаточно развитая сеть транзитных маршрутов, проходящих через Казахстан по трем приоритетным направлениям: Россия, страны Европы и Балтии; Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии; Страны Центральной Азии, Закавказья, Черного моря, Персидского залива и Турция.

Для реализации транзитно-транспортного потенциала Казахстана, Правительство РК планирует инвестировать в транспортную инфраструктуру к 2020 г. до 58 млрд. долл. В частности, акцентируется внимание на новых маршрутах, проходящих

через территорию Казахстана. Транзитные коридоры позволяют значительно сократить расстояние. К примеру, при осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем.

С учетом реализации этих мероприятий, а также строительства в 2014 г. железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу, Карс – Ахалкалаки между Грузией и Турцией, ввода в эксплуатацию железнодорожного тоннеля Мармарай через пролив Босфор значительно возрастает потенциал транспортного коридора в этом направлении. Это будет способствовать увеличению грузопотока между рынками Китая, Турции и Южной Европы.

В сфере автомобильных дорог Казахстан участвует в строительстве международного трансконтинентального коридора Западная Европа – Западный Китай, другими словами, в возрождении Великого шелкового пути, так как значительная часть отрезка этого коридора пролегает по территории нашей страны: общая протяженность пути – 8445 км, протяженность по территории Казахстана составляет 2787 км.

Еще одной важной программой в планах развития транзитного потенциала является проект создания СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», предполагающий строительство аэропорта, сухого порта, железной дороги Жетыген – Хоргос, автодороги и прямого сообщения с морским портом Актау. Хоргос располагается вдоль важнейшего международного транспортного коридора Запад – Восток с дальнейшим выходом на МТК Север-Юг на западе страны.

Создана компания по управлению сетью государственных аэропортов ТОО «Airport Management Group» с участием стратегического партнера – Zurich Airport International AG. Переданы государственные пакеты акций аэропортов Астаны, Костаная, Кокшетау и Петропавловска. Lufthansa Consulting провело исследование аэропортов для ТОО «Airport Management Group». Реализация вышеперечисленных направлений способствует увеличению грузопотоков между Европой и Азией, что содействует увеличению доходов в бюджеты транспортных компаний и государственный бюджет Казахстана [1].

В Послании Главы государства народу Казахстана «Стратегия «Казахстан — 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» поставлена задача увеличить вдвое транзитные перевозки через Казахстан к 2020 г. и в 10 раз — к 2050 г. «Важно сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов», — подчеркнул Нурсултан Назарбаев [5]. На практическое воплощение этих ключевых задач и нацелена Государственная программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 г. Казахстан, находясь на стыке международных коридоров, имеет все предпосылки стать основным логистическим звеном, соединяющим Европу и Азию.

В Республике Казахстан проводится системная работа по улучшению качества транспортных услуг. Это прежде всего сокращение транспортного времени, снижение затрат на перевозки, оптимизация тарифов, сохранность грузов и, что немаловажно, подготовка качественного кадрового потенциала, который призван обеспечить нормальное функционирование всей логистической системы. Около 70 % всех транспортных перевозок в республике осуществляется по железной дороге.

В связи с этим Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев поставил задачу по созданию транспортного логистического кластера. В настоящее время в доверительное управление национальной компании АО «Қазақстан Темір Жолы» передан морской порт Актау, решается вопрос о передаче компании ряда крупных терминалов в аэропортах и автомобильных терминальных комплексах. В настоящее время рынок логистических услуг Республики Казахстан молод. Секторы транспортно-экспедиторских и складских услуг представлены большим количеством компаний, оказывающих «традиционные» услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, а сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок развит недостаточно.

Одним из основных факторов, препятствующих становлению логистических компаний в Республике Казахстан является острая нехватка современных складских терминалов. Специализированные компании могут разрабатывать идеальные схемы передвижения грузов, но без соответствующей логистической инфраструктуры — сети современных складских комплексов на обслуживаемой территории — выстроенная цепочка окажется ненадежной при одном слабом звене.

Без строительства соответствующей инфраструктуры невозможно как развитие транзита через территорию Казахстана, так и развитие транспортной логистики. Правительства многих стран делают ставку на развитие логистики, которая является основным фактором для стимулирования экономического развития.

Важным внешним инструментом должна стать реализация проекта «Казахстан — Новый Шелковый путь», нацеленного на казахстанской транзит. Казахстан здесь будет иметь сразу несколько преимуществ, главные из которых: сроки доставки, замораживание финансов и времени; маршрут, который в основном пройдет по территории Китая, а также строительство зеленого коридора — Торгово-транспортного хаба и немаловажный фактор — исторический маршрут Шелкового пути. Следует отметить, что это еще далеко не полный список задач, которые нужно выполнить, чтобы максимально использовать транзитный потенциал Казахстана. Если это будет сделано, то Казахстан значительно выиграет от вклада транспортной логистики в экономическое развитие [3].

Список литературы

1. *Жаксыгулова Г.К., Баймуханбетова Э.Е., Мырзаханова Д.Ж.* Транспортно-логистическая система Казахстана: реалии и перспективы // Вестник КазЭУ, Алматы, 2015.
2. Информационный дайджест Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» [Электрон. ресурс]. URL: http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information_digest/
3. *Киздарбекова М.Ж.* Проблемы и перспективы развития логистики в Казахстане // Молодой ученый. 2017. №14. С. 363-365.
4. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник / Под ред. В. М. *Николашина*. М.: Академия, 2003. 242 с.
5. *Назарбаев Н.А.* Программа «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства // [ЭР]. Режим доступа: online.zakon.kz.
6. International Logistics Performance Index (LPI) [Электрон. ресурс]. URL: <http://lpi.worldbank.org/international>.