

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Аннотация

В статье дается характеристика показателей для анализа эффективности транспортно-логистической инфраструктуры Республики Казахстан и ее оценка с помощью основных показателей. Определена суть точных показателей и описано, какие показатели входят в состав транспортно-логистической структуры; выбраны в целом по республике основные ключевые показатели и описаны их значения. На основании выбранных основных пяти показателей проанализировано состояние транспортно-логистической инфраструктуры. В результате анализа данных выявлены проблемы, проведен сравнительный анализ логистических издержек и инвестиций в логистику, показаны пути решения проблем по развитию транспортно-логистической инфраструктуры Республики Казахстан. Логистическое развитие страны обусловлено глобализацией всемирного товарооборота. Будущее Казахстан тесно связано с быстрым развитием транспортной структуры, которую в наше время называют третьей, основной отраслью в производстве услуг, осуществляющей перевозки пассажиров и грузов. В структуре экономики страны транспортный сектор с каждым годом занимает все более высокую ступень развития, соответственно, и доля вклада транспорта в бюджет государства ежегодно приумножается. В нашей стране получили развитие следующие виды транспорта: железнодорожный, речной, авиационный, морской, автомобильный, трубопроводный.

Ключевые слова: эффективность, логистический менеджмент, логистические издержки, потенциал, грузоперевозки, инвестиции.

Логистика как наука востребована сегодня как инструмент эффективный и универсальный. Между тем современный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры, необходимость принятия своевременных и обоснованных управленческих решений в быстроменяющейся внешней среде требуют формирования новых подходов и методов оценки результативности логистической деятельности страны, в частности, компаний, а также понимания механизмов факторного воздействия на основные показатели эффективности.

За время развития логистики в промышленно развитых странах сформировалась система показателей, в общем плане оценивающих ее эффективность и результативность, к которым обычно относятся:

- ◆ общие логистические издержки;
- ◆ качество логистического сервиса;
- ◆ продолжительность логистических циклов;
- ◆ производительность;
- ◆ возврат на инвестиции в логистическую инфраструктуру [1].

Существующие исследования представляют чаще всего общетеоретическое рассмотрение проблемы, но не содержат детального анализа рынка транспортно-логистических услуг, его разделение в зависимости от деятельности транспортно-логистического комплекса, потенциала транспортной инфраструктуры, потенциала логистической инфраструктуры, потенциала институциональной обеспеченности отрасли.

Транспортно-логистическая инфраструктура может быть оценена количественными и качественными показателями. Предлагаемые методы оценки логистического потенциала или транспортно-транзитного потенциала не полностью характеризуют все процессы, происходящие в сфере транспорта и логистики. В основном многие авторы предлагают оценить отдельные аспекты с помощью таких показателей, как ВВП, доля отрасли в общем ВВП и т.д.

В соответствии с синтезированным подходом понятие «транспортно-логистический потенциал» представляет интегрированную функцию, состоящую из 5 групп факторов:

- 1) общеэкономические показатели;
- 2) показатели деятельности транспортно-логистического комплекса;

- 3) потенциал транспортной инфраструктур;
- 4) потенциал логистической инфраструктуры;
- 5) потенциал институциональной обеспеченности отрасли [2].

Под производительностью логистических данных по железнодорожному транспорту, анализируя данные грузоперевозок 2009–2015 гг., наблюдается рост величины показателей. На первом месте по объему перевозок – автомобильный транспорт, а на втором месте находится железнодорожный транспорт (таблица 1).

Таблица 1 – Перевозки грузов

Виды транспорта	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Всего, в том числе:	2 103,3	2 439,4	2 974,9	3 231,8	3 508,0	3 749,8	3 733,8
- железнодорожный	248,4	267,9	279,7	294,8	293,7	390,7	341,4
- автомобильный и городской электрический	1 687,5	1 971,8	2 475,5	2 718,4	2 983,4	3 129,1	3 174,0
- внутренний водный	0,9	1,1	1,1	1,3	1,1	1,3	1,2
- трубопроводный	162,9	194,0	214,1	213,2	225,9	225,0	214,6
- морской	3,6	4,7	4,6	4,0	4,0	3,6	2,5
- воздушный, тыс. тонн	22,0	28,9	31,6	22,0	23,9	19,1	17,2
Примечание – Источник: stat.egov.kz.							

Темп роста отраслей экономики (индекс физического объема в %) (январь 2017 г. к январю 2016 г.) составляет 103,5%. Доходы предприятий от перевозок – 180 683,2 млн тенге. Железнодорожный транспорт получает от перевозки грузов, багажа на всех сообщениях 149 517,5 млн тенге. От перевозки пассажиров на всех сообщениях доход составляет 31 165,7 млн тенге (таблица 2).

Таблица 2 – Длина железнодорожных путей

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования	2014 г.	2015 г.	2016 г.
(включая дороги других стран на территории Казахстана и дороги Казахстана, проходящие по территории других государств), км	15341	15341	15341
Примечание – Источник: stat.egov.kz.			

Инвестиции по отраслям «транспорт» и «склад» в 2016 г. составили 1,1 млрд тенге. Из бюджетных средств выделено 347,1 млн, а из местного бюджета: 73,7 млн – собственные средства, 391,1 млн – кредиты банков, 110,9 млн – другие заемные средства [3].

Расходы на логистику в нашей стране очень велики и в разы превышают уровень развитых стран. Так, сегодня в Казахстане доля логистических издержек может достигать 25% от стоимости конечной продукции. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС – 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.

Основным результатом реализации Программы формирования транспортно-логистической инфраструктуры явится создание на территории области в узлах транспортной сети грузоперерабатывающих терминалов и мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛ ТРЦ) многоцелевого назначения, объединенных единой системой организационно-экономического, информационного, финансового, производственно-технического и технологического, а также нормативно-правового и кадрового обеспечения, что позволит решить комплекс транспортно-логистических задач [4].

Рассматривая вышеуказанные показатели по Казахстану, можно сказать, что транспортно-логистическая инфраструктура развивается настолько, насколько развиты на сегодняшний день

торговля и торговые отношения. В связи с этим стране необходимо принять ряд серьезных мер по улучшению логистики.

1. Повысить эффективность функционирования региональной транспортно-распределительной системы за счет внедрения терминальной технологии, сокращения складских запасов предприятий промышленности и торговли, рационализации транспортно-поставочных связей.

2. Создать в узлах транспортной сети региона грузоперерабатывающие терминалы, гарантированно обеспечивающие клиентуру комплексом транспортно-экспедиционных и складских услуг, позволяющих клиентуре сократить складские площади и парк собственных грузовых автомобилей, снизить транспортные издержки производства на основе рационализации перевозочного процесса.

3. Повысить эффективность использования крупнотоннажных транспортных средств при перевозке мелко- и среднепартионных грузов в междугородном и международном сообщении путем укрупнения мелких партий на терминалах по направлениям перевозки, сокращения времени оборота магистральных автопоездов за счет организации многосменной или круглосуточной работы терминалов [5].

4. Рационализировать структуру парка подвижного состава и значительно снизить расход топливно-энергетических ресурсов.

5. Существенно ограничить доступ в черту города иногородних большегрузных автопоездов.

6. Значительно улучшить экологическую обстановку в городе за счет сокращения общего числа транспортных единиц и их пробега.

7. Обеспечить сервисное обслуживание водителей на линиях и подвижного состава на магистралях путем оснащения терминалов пунктами питания, гостиницами и комнатами отдыха водителей, создания зон технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

8. Улучшить качество транспортного обслуживания клиентуры и повысить эффективность функционирования транспортного узла за счет обеспечения координации и эффективного взаимодействия магистральных видов транспорта и транспорта подвоза-развоза грузов клиентуре на основе внедрения единых технологий перевозочного процесса, информационно-инфраструктурного, организационно-экономического и нормативно-правового обеспечения грузодвижения [6].

9. Значительно повысить эффективность перевозок грузов в международном сообщении за счет внедрения широко распространенных в мировой практике терминальных технологий, а также обеспечить вхождение Казахстана в целом в международную логистическую систему грузодвижения в качестве равноправного партнера [7].

Необходимость повышения внимания к развитию железнодорожной транспортной инфраструктуры в Казахстане основывается на экономическом эффекте, который ожидается после завершения модернизации железнодорожной отрасли, а именно:

- ♦ сократятся транспортные издержки в конечной цене товара, если в результате строительства новых дорог произойдет вполне видимое и ощутимое сокращение расстояния перевозок;

- ♦ улучшение качества автодорог, создание действительно комфортных дорожных сетей приведет к перераспределению перевозок между видами транспорта, появлению новых маршрутов. Это, в свою очередь, даст толчок действительно активному использованию современных логистических технологий;

- ♦ развитие транспортной инфраструктуры ведет к оптимальному размещению производительных сил, производственных мощностей, к эффективному использованию залежей природных ископаемых, расширению рынков сбыта товаров.

Сегодня неразвитость логистической инфраструктуры, как в зеркале, отражается на экономическом развитии Казахстана. Сейчас перед логистикой стоят очень важные задачи – обеспечить доступность и конкурентоспособность услуг, увеличить пропускную способность, ликвидировать диспропорции, создать интегрированную систему логистических центров и обеспечить информационную поддержку. Расходы на логистику в Казахстане очень велики и во много раз превышают уровень расходов в развитых странах. Доля логистических издержек достигает 25% от стоимости продукции, что намного выше среднемирового показателя, который находится на уровне 11%, а в Канаде и США равен 10%. Динамика развития экономики требует эволюции транспортной системы, которая эффективно сможет обслуживать логистические требования новой экономики. Казахстану срочно нужна развитая транспортно-логистическая система, которая сможет обслуживать экономику страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Дыбская В.В. Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова / под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2013. – 944 с.
- 2 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года: утв. Указом Президента РК 13 января 2013 г. № 725.
- 3 stat.egov.kz.
- 4 Елова И.И., Евсюк А.А., Ясинский В.В. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 155 с.
- 5 Искалиев Е. Развитие транспортно-логистической системы Республики Казахстан. – 20 сентября 2012 г.: [www//«kazlogistics»](http://www.kazlogistics.kz).
- 6 Сыздықбаева Б., Раимбеков Ж., Жуматаева Б. Оценка эффективности развития транспортно-логистического потенциала регионов Казахстана // Проблемы экономики. – № 5(143). – 2013. – 198 с.
- 7 Маркович М.А. Формирование методов оценки эффективности цепей поставки на основе ключевых показателей логистики // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. – 2014. – № 2(45). – С. 299–304.

Аңдатпа

Мақалада Қазақстан Республикасы бойынша көліктік-логистикалық инфрақұрылымның тиімділігін зерттеу үшін қолданылатын көрсеткіштерге сипаттама берілген. Нақты көрсеткіштердің мәнін ашылып, көліктік-логистикалық құрылым құрамына қандай көрсеткіштер кіретініне сипаттама берілген; жалпы республика бойынша негізгі көрсеткіштері таңдалып, олардың мағынасы сипатталды. Таңдалған бес негізгі көрсеткіштердің негізінде көлік-логистикалық инфрақұрылым жағдайы талданды. Деректерді талдау нәтижесінде проблемалар анықталды, логистикада логистикалық шығындар мен инвестицияларға салыстырмалы талдау жасалынды, Қазақстан Республикасы көліктік-логистикалық инфрақұрылымын дамыту үшін шешу жолдары айқындалды. Еліміздің логистикасының дамуы қазіргі жаһандану жағдайында әлемдік тауарлар айналымының дамуымен шартталады. Қазақстанның болашағы жолаушылар мен жүк тасымалдайтын қызметтерді өндірудің үшінші негізгі саласы болып табылатын көлік құрылымының қарқынды дамуымен тығыз байланысты. Ел экономикасының құрылымында көлік саласы жыл сайын тиісінше дамудың барынша жоғары сатысын алып келеді және көліктің мемлекеттік бюджетке қосқан үлесі жыл сайын көбейтіледі. Біздің елімізде теміржол, өзен, авиация, теңіз, автокөлік, мұнай құбыры сияқты көлік түрлері дамыды.

Тірек сөздер: тиімділік, көліктік-логистикалық инфрақұрылым, логистикалық менеджмент, логистикалық шығындар, әлеует, жүк тасу, инвестициялар.

Abstract

The article gives a description of indicators to measure the efficiency of transport and logistics infrastructure of the Republic of Kazakhstan and its evaluation with the help of the main indicators. The essence of precise indicators is determined and it is described what indicators are included in the structure of the transport and logistics structure; the main key indicators are selected for the whole country and their values are described. Based on the selected five key indicators, the state of the transport and logistics infrastructure was analyzed. As a result of data analysis, problems were identified, a comparative analysis of logistics costs and investments in logistics, and ways of solving problems on the development of the transport and logistics infrastructure of the Republic of Kazakhstan are shown. The logistical development of the country is conditioned by the globalization of the world commodity turnover. The future of Kazakhstan is closely connected with the rapid development of the transport structure, which is now called the third, the main industry in the production of services that carry passengers and cargo. In the structure of the country's economy, the transport sector takes an increasingly higher stage of development each year, respectively, and the share of the contribution of transport to the state budget is multiplied annually. The following types of transport have been developed in our country: railway, river, aviation, sea, automobile, pipeline.

Key words: efficiency, logistics management, logistics costs, potential, freight traffic, investments.