**Основные направления развития транспортной системы республики Казахстан и мировой опыт**

*Л.И.Кашук, к.э.н., профессор*

*О.А. Тухтаметова, магистрант*

*Инновационный Евразийский университет (г. Павлодар)*

*E-mail: oksanavasilisca@mail.ru*

*Аннотация. В статье рассматривается основные направления развития транспортной системы республики Казахстан. Анализируются основные направления развития транспортного рынка РК, изучаются основы коммуникаций в глобальной логистической системе, проводится оценка экономической эффективности транспортной системы страны.*

*Оригинальность/ценность – избранных направлений данного исследования подтверждается тем, что разработка и совершенствование методов оценки эффективности развития казахстанского транспортно-логистического рынка и его интеграции в мировую экономику актуальна для практического применения ее теоретических положений в деятельности транспортно-логистических компаний.*

*Annotation. The article considers the main directions of development of the transport system of the Republic of Kazakhstan. The main directions of development of the transport market of the Republic of Kazakhstan are analyzed, the basics of communication in the global logistics system are studied, and the economic efficiency of the country's transport system is evaluated.*

*Originality/value – the chosen directions of this study is confirmed by the fact that the development and improvement of methods of assessment of efficiency of development of Kazakhstan's transport and logistics market and its integration into the world economy relevant to its practical application of theoretical positions in the activities of transportation and logistics companies.*

**По территории РК проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора. Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки. Все эти транспортные маршруты относительно новые, активно развиваться начали в 90-е годы.**

Конечно же, основной и неотъемлемой частью логистики являются дороги. Казахстан удален от основных мировых рынков. По этой причине экономика Казахстана отличается высокой грузоемкостью. Более 80% грузоперевозок приходится на сухопутный транспорт. За последние 11 лет построено и реконструировано более 48 тыс. километров дорог общего пользования, а также 1100 километров железных дорог.

Транспорту отводится важнейшая роль в осуществлении межгосударственных связей. Их интенсивный рост предъявляет новые, возросшие требования к развитию транспортного комплекса, от состояния которого в значительной мере зависят результаты развития внутренней экономики республики. На сегодняшний день развивающиеся страны, преимущественно азиатские, производят примерно 60% мирового ВВП. Поскольку сейчас существует лишь одна мощная Транссибирская магистраль, проходящая через Россию в Европу, по которой Китай и другие страны Юго-Восточной Азии могут транспортировать грузы, то КНР заинтересована в строительстве более короткой, более эффективной железнодорожной ветки. Новый транспортный маршрут позволит осуществлять транспортировку грузов не только из Китая, но и всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на запад.

Конечно же, необходимо в кратчайшие сроки направить усилия на развитие именно международных грузоперевозок. Учитывая состояние мировой экономики, отечественным компаниям необходимо «укрепиться». На данном этапе развития, я считаю, необходимо усилить внимание на маркетинговой политике и создать условия сохранения былых клиентов компаний. Укрепление позиций в будущем позволит быстрее адаптироваться к мировым экономическим процессам. Также считаю важным расширение компаний по республиканским центрам, открытие филиалов в крупных транспортных городах – Астане, Актау, Актобе. На будущее есть перспектива развития малой транспортной авиации по регионам. Бесспорно, требуется дальнейшее исследование данной идеи, поскольку сама перспектива остается долгосрочной. При умелом подходе она может принести выгод.

В настоящее время логистика, как один из эффективных инструментов планирования, организации и управления процессами движения материального и сопутствующих ему потоков, направлена на получение максимальной прибыли всеми участниками конкретного транспортно-распределительного процесса путем оптимизации их логистических издержек в определенном пространстве и времени. Причем координацию технологического, технического и организационно-экономического взаимодействия между всеми функциональными звеньями обеспечивает соответствующая логистическая система.

Согласно опыта развитых стран, использование логистических систем позволяет снизить общие логистические издержки почти на 12-35%, транспортные расходы на – 7-20%, а расходы на погрузочноразгрузочные работы и сохранение материального потока на 15-30%, а также ускорить скорость обращения материальных ресурсов на 20-40% и сократить их запасы на 50-200%. Все это еще раз подчеркивает, что одним из важных факторов экономического роста является формирование логистических систем, вместе складывающихся в мировую логистическую систему.

Наиболее обобщенным является определение логистической системы данное А.Н. Родниковой. Оно гласит: «Логистическая система – это адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции и логистические операции, состоящая, как правило, из нескольких подсистем и имеет развитые связи с внешней средой» .

По А.Г. Кальченко логистическая система – это организационно-хозяйственный механизм управления материальными и информационными потоками. Она включает материальные средства, обеспечивающие движение товаров по логистической цепи (склады, погрузочно-разгрузочные механизмы, транспортные средства), производственные запасы и средства управления всеми звеньями цепи.

В Экономической энциклопедии приведено следующее определение логистической системы: «целевая интеграция элементов в пределах определенной экономической системы с целью оптимизации процессов трансформации материального потока».

**Определение логистических систем можно разделить на три группы.**

1. Логистическая система представляется как комплекс процессов и явлений, а также связей между ними, существующие объективно, независимо от субъекта управления. Из нее выделяются элементы, определяется, какие из характеристик являются существенными. При выделении системы из среды как минимум определяются входы и выходы, а как максимум анализируется ее структура, механизмы функционирования и исходя из этого оказывается влияние на систему в широком направлении. Здесь логистическая система выступает как объект исследования и объект управления.
2. Логистическая система как институт, способ исследования. Специалист по логистике разрабатывает логистическую систему как некоторое абстрактное отображение реальных объектов.
3. Логистическая система как компромисс между двумя первыми группами. Логистическая система является искусственно создаваемым комплексом элементов (например, команд, технических средств, научных теорий), предназначенными для решения сложной экономической задачи. Итак, специалист по логистике не только выделяет из среды систему, но и синтезирует ее. Логистическая система является реальным объектом и одновременно абстрактным отражением связей действительности.

Рассматривая тенденции развития мировой логистической системы, отметим, что в последнее время предприятия-грузоотправители все чаще передают задачи в сфере логистики специализированным компаниям, третьим фирмам-поставщикам логистических услуг, обеспечивающим эффективное решение. Логистические услуги делятся на три группы:

* услуги по перевозке грузов различными видами транспорта;
* консультационные услуги по созданию каналов поставки товаров (стратегические вопросы разработки глобальных товарораспределительных сетей) и услуг транспортного менеджмента. К последним относятся услуги по хранению и обработке грузов, транспортно-экспедиторские, а также услуги по таможенной очистке грузов;
* услуги по упаковке грузов, финансированию торговых сделок, по аренде и ремонту оборудования, страхованию грузов, передаче информации, курьерских и услуг экспресс-доставки.

Основные факторы постоянного роста спроса на логистические услуги – это глобализация мировой экономики, использование производственной технологии «just in time» и развитие электронной торговли. Процесс глобализации способствует расширению и усложнению товарораспределительных каналов и сетей снабжения. При этом происходит централизация производственных процессов (наиболее сложных, ответственных и дорогостоящих) на промышленных предприятиях крупных компаний, что дает экономию на масштабах производства, но одновременно приводит к увеличению транспортных расходов.

Это обусловливает необходимость обращения к логистическим компаниям. Развитие интеграции мировой экономики и глобализация бизнеса способствовали созданию международных логистических систем. Логистические активности стали более комплексными, а такие проблемы как размещение производства и центров дистрибуции, выбор видов транспорта для конкретного заказа, типов сервиса, методов управления запасами, проектирование адекватных коммуникационных и информационных систем привели к интеграции логистической и транспортной компонент с целью оптимизации процесса перевозки и максимального удовлетворения потребностей заказчика. Современная практика транспортировки грузов за границей связана со все большей экспансией перевозок, осуществляемых одним экспедитором с одного диспетчерского центра и по единому транспортному документу. Это мультимодальные, интермодальные, трансмодальные, А-модальные, комбинированные, сегментированные и другие виды перевозок.

Сложность глобальных логистических систем, необходимость гибкого реагирования на постоянно меняющиеся запросы клиентов, стремление осуществить логистический сервис на высоком уровне приводят к необходимости интеграции фирменного менеджмента с многочисленными логистическими посредниками, которых принято называть «третьей стороной». Суть данного подхода заключается в том, что деятельность по логистике и распространению товара доверяется третьим фирмам. К третьей стороне относят компании по оказанию логистических решений, а также перевозчиков, поддерживающих данный бизнес. Функционирование глобальных логистических систем невозможно без соответствующей инфраструктуры, к которой, прежде всего, относятся международные транспортные коридоры.

Под международными транспортными коридорами понимается часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включая подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления перевозок. Организация международных транспортно-логистических комплексов ставит своей целью унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры, и обеспечивает применение единой технологии перевозок как основы создания глобальной логистической системы и интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Сегодня мировой рынок логистических услуг проходит через процесс фундаментальных изменений, оказывающих кардинальное влияние на роль и масштабы деятельности его участников и структуру их взаимоотношений.

По мнению Д. Бауэрсокса и Д. Клоса – ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента – основными движущими силами формирования глобальной логистики   являются:

* продолжающийся рост мировой экономики;
* экспансия новейших технологий;
* развитие и интеграция макрорегиональных хозяйственных структур;
* новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);
* реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков.

**Можно обобщить основные современные тенденции развития мировой логистической   системы:**

1. Состоялись фундаментальные изменения в философии товарно-материальных запасов.
2. Ассортимент товаров существенно расширился.
3. Произошли революционные изменения в сфере производства компьютеров и коммуникационных технологий, что способствовало осуществлению логистического подхода, построенного на множестве учетных элементов и оперирующего большими объемами данных.
4. Появились новые крупные сети розничной продажи и торговые фирмы массовой продажи с очень сложными логистическими системами.
5. Расширение ассортимента предлагаемых логистических услуг.
6. Распространение использования аутсорсинга – передачи функций контроля над распределением готовой продукции от производителей к специализированным фирмам.
7. Сокращение числа поставщиков и формирование долгосрочного сотрудничества с логистическими фирмами.
8. Совершенствование методов управления логистическими процессами.

В соответствии с принципами системного подхода любая система сначала должна исследоваться во взаимоотношении с внешней средой, а уже затем внутри своей структуры. Этот принцип последовательного продвижения по этапам создания системы должен соблюдаться и при проектировании логистических информационных систем. С позиций системного подхода в процессах логистики выделяют три уровня.



**Первый уровень** – рабочее место, на котором осуществляется логистическая операция с материальным потоком, т. е. передвигается, разгружается, упаковывается грузовая единица, деталь или любой другой элемент материального потока.

**Второй уровень** – участок, цех, склад, где происходят процессы транспортировки грузов, размещаются рабочие места.

**Третий уровень** – система транспортирования и перемещения в целом, охватывающая цепь событий, за начало которой можно принять момент отгрузки сырья поставщиком. Оканчивается эта цепь при поступлении готовых изделий в конечное потребление.

В плановых информационных системах решаются задачи, связывающие логистическую систему с совокупным материальным потоком. При этом осуществляется сквозное планирование в цепи «сбыт – производство – снабжение», что позволяет создать эффективную систему организации производства, построенную на требованиях рынка, с выдачей необходимых требований в систему материально-технического обеспечения предприятия.

Этим плановые системы как бы «ввязывают» логистическую систему во внешнюю среду, в совокупный материальный поток. Диспозитивные и исполнительные системы детализируют намеченные планы и обеспечивают их выполнение на отдельных производственных участках, в складах, а также на конкретных рабочих местах.

В соответствии с концепцией логистики информационные системы, относящиеся к различным группам, интегрируются в единую информационную систему. Различают вертикальную и горизонтальную интеграцию. Вертикальной интеграцией считается связь между плановой, диспозитивной и исполнительной системами, осуществляемая посредством вертикальных информационных потоков. Принципиальная схема вертикальных информационных потоков, связывающих плановые, диспозитивные и исполнительные системы, приведена в таблице 1.

В целом преимущества интегрированных информационных систем заключаются в следующем: возрастает скорость обмена информацией; уменьшается количество ошибок в учете; уменьшается объем непроизводительной, «бумажной» работы; совмещаются ранее разрозненные информационные блоки.

Логистические информационные системы наиболее полно были представлены А.М. Гаджинским и Б.А. Аникиным. Логистическая информационная система (ЛИС) отличается от любой другой информационной системы функциональной наполненностью и уровнем интеграции информационного пространства. Главная особенность ЛИС – это интеграция в едином информационном пространстве трех основных составляющих потока товародвижения: поставки, производства и распределения. Поскольку информационная система охватывает комплекс программно-аппаратных средств, регламентов их функционирования, а также персонал, их реализующий, то ЛИС – это целостный комплекс программно-технических средств, процедур и персонала, объединенных информационным потоком, обеспечивающим все стадии жизненного цикла изделия (продукции).

Таблица 1 – Принципиальная схема информационных потоков в макрологистических системах



Понятие ЛИС неизбежно сталкивается с определением ее места в контуре корпоративных информационных систем (КИС). Систематизация понятий в данной области исследования позволила выделить три диаметрально противоположных подхода к определению места ЛИС в КИС:

* ЛИС являются частью КИС;
* ЛИС является более высокой степенью интеграции программных решений и включает КИС;
* ЛИС является самостоятельной структурой, обособленной от других информационных систем. Вторым вопросом определения контура ЛИС является его функциональное наполнение. Обеспечение эффективного функционирования ЛИС возможно только на основе использования программных решений на базе существующих и применяемых методологий разработки и реализации информационных систем. Причем обеспечивает это только интегрированная методология SCM (Supply Chain Management) – управление цепями поставок. Концепция SCM основывается на методологии CSRP, которая, в свою очередь, базируется на ЕRР.

В настоящее время рынки транспортных услуг и логистики в Казахстане по своим размерам и качественному составу значительно отличаются от рынков более развитых стран. В нашей республике огромное место выделяется автотранспорту, что касается ЖД и мультимодальных (смешанных) перевозок в этой области есть очень большие проблемы, связанные с неосвоением дорог, больших затрат и т.д.

В Западной Европе эти услуги активно пользуются спросом и передаются на аутсорсинг в большинстве операций транспортировки и логистики на предприятии. Отечественные логистические операторы еще только осваивают соответствующие разделы транспортной логистики. Процесс этот характеризуется высокими темпами в силу объективных факторов развития быстрорастущего рынка. Особое внимание в настоящее время уделяется моделированию логистических процессов и внедрению достигнутых результатов в сферу информационного обеспечения логистики. Спрос на логистические услуги постоянно увеличивается. Это вызвано ростом производства товаров и услуг, численности предприятий, постоянным увеличением потребительского сектора национальной экономики и объемов торговли.

За последние годы казахстанские перевозки претерпели ряд положительных изменений, которые привели к повышению количества и качества предоставляемых транспортных услуг и услуг транспортной логистики. В настоящее время требования к логистике значительно возросли. Большинство предприятий начинают понимать всю значимость логистики, ее прямое влияние на эффективность производственной деятельности. Внедрение принципов логистики на предприятии гарантирует снижение себестоимости продукции и улучшение качества поставок – решающего конкурентного преимущества в условиях рынка Казахстана. Затраты отечественных компаний на логистику на данном этапе развития рынка существенно отличаются от аналогичных затрат компаний более развитых стран. Затраты на движение товара по цепи поставок составляют около 25-30% цены товара, в то время как в Германии это 9-10%, а в Великобритании – 8%.

В целом становление транспортного рынка акцентировалась на сухопутных перевозках. Благодаря позитивному инвестиционному климату была возможность реализации крупных проектов, которые сейчас влияют на развитие транспортных услуг. Но при текущем динамичном рынке необходимо более технологичное развитие инфраструктуры для соответствия мировым стандартам. Развитие именно современных логистических решений позволит Казахстану занять огромную нишу при открытии трансмагистралей. Ведь не только Казахстан жаждет получить прибыль. Государственным органам, управляющим процессами в транспортной сфере на всех уровнях, необходима четкая система планирования, позволяющая предвидеть негативные тенденции развития, последствия технологического обновления производства и т.д. По мере развития транспортной сферы расширяются возможности для выявления закономерностей и тенденций экономического развития, повышается степень предсказуемости изменений и поведения разных субъектов хозяйственных отношений. При этом усиливается потребность в более глубокой и всесторонней проработке экономической политики, что, в конечном счете, оказывает значительное влияние на систему планирования.

**Список литературы**

1. Бекмагамбетов М. Развитие транспортной отрасли Казахстана [Электрон.ресурс] // Мысль. – 2014. – 18 апреля. – URL: http://mysl.kazgazeta.kz/?p=1904 (дата обращения: 11.2014)
2. Абдуллин Р. Ж., Турсынбекулы Д. Формирование модели транспортно-логистической системы с учетом геоэкономических особенностей Республики Казахстан [Электрон. ресурс]. – – URL: http://group-global.org/en/node/1641(дата обращения: 18.12.2014)
3. Мажорова В. В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.
4. Кальченко А. Г. Логистика: учебник. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 284 с.
5. Статистические данные (Транспорт) [Электрон. ресурс]. – URL: http://transport.mid.gov.kz/ru/ kategorii/statisticheskie-dannye-transport (дата обращения: 01.2015)
6. Постановление Правительства Республики Казахстан от 23 декабря 2008 года № 1219. Об утверждении Стратегического плана Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2009-2011 годы [Электрон. ресурс]. – – URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc\_id=30374461 (дата обращения: 18.02.2015)
7. Қасымбек Ж. М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса РК: автореф. дисс...канд. экон. наук. – Алматы,
8. Тулегенова Е. Премьер Масимов: «Средства инвесторов на счетах казахстанских банков станут одним из критериев определения доли казахстанского содержания» [Электрон. ресурс] // Панорама. – 2009. – 21 августа. – № 32. – URL: http://panoramakz.com/index.php/archive?y=2009&n=32 (дата обращения: 11.11.2014)
9. Мамин А., Серов А. Мы делаем ставку на отечественное производство // Казахстанская правда.– 2009. – 9 апреля. – № 96. – С. 3.
10. Идрисов Е. А. Об основных направлениях внешней политики Республики Казахстан в новом международном контексте // дипломатический курьер. – 2000. – №3.
11. Идрисов Е. А. МИД **–** не торговый дом: о новом качестве казахстанской дипломатии // Республика. – 2001. – 26 апреля. – №
12. St'astna, , Vaishar, A., Stonawska, K. Integrated TransportSystemof the South-Moravian Region and its impact on rural development // Transportation Research Part D-Transport And Environment. – 2015. –№ 36. – pp. 53-64. DOI: 10.1016/j.trd.2015.02.012.

13.Wang J., Jin F. J. Significant progress in transport geography in China // Journal Of Geographical Sciences. – 2015. – № 25 (5). – pp. 637-639. DOI: 10.1007/s11442-015-1192-9.

* 1. Salling, K. B., Pryn, M. R. Sustainable transport project evaluation and decision support: indicators and planning criteria for sustainable development // International Journal Of Sustainable Development And World – 2015. – № 22 (4). – pp. 346-357. DOI: 10.1080/13504509.2015.1051497.