

Р. З. ЖАЛЕЛЕВА

ЭКСПАНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА КАЗАХСТАНА

Развитие и функционирование национальной экономической системы во многом обусловлены состоянием ее транспортно-логистического сектора, выполняющего роль связующего, обеспечивающего звена. Реальное движение товарно-материальных потоков осуществляется посредством данного сектора. В условиях рыночных отношений, формирования новой системы мирохозяйственных связей четкая, бесперебойная работа транспорта становится важнейшим фактором реализации целей экономического развития. Этим и вызвана необходимость модернизации транспортно-логистического сектора экономики Республики Казахстан, в основу которой закладываются претенциозные планы создания транспортных коридоров в центрально-азиатском регионе, строительство трубопроводов, создание международных транзитных линий грузовых и пассажирских перевозок авиационным, железнодорожным и автомобильным транспортом и т.п. (таблица).

Формирование и развитие современного транспортно-логистического сектора национальной экономической системы позволит привлечь в практическую сферу ресурсы не вовлеченного пока экспантеграционного потенциала. Совершенно очевидно, что такие ресурсы имеются, что обусловлено геополитическими факторами и, прежде всего, тем, что обширная территория Казахстана располагается в центрально-азиатском регионе и соединяет европейскую и азиатскую части континента. Транзитные возможности нашей страны исторически использовались в торгово-экономических связях в далеком прошлом, но в последующем они были утрачены и необходимость в них с новой силой возникла в настоящее время. Данные ресурсы могут быть вовлечены в экономическое функционирование в производственной и коммерческой деятельности отечественными предпринимателями, также их привлечение целесообразно во взаимодействии с зарубежными партнерами. Такое их

использование послужит успешному продвижению казахстанских интересов в рыночных условиях и в определенной мере поможет ослабить или даже исключить экономическое давление со стороны.

Модернизация транспортно-логистического сектора рассматривается в качестве одного из главных направлений повышения конкурентоспособности национальной экономики, поскольку в нем заключается возможность снижения транспортных издержек, ускорения движения грузовых и пассажирских потоков путем обеспечения рациональных схем их перемещения и обслуживания. Если в прежних условиях экономического спада и последующей стабилизации данный сектор экономики в общем соответствовал необходимому уровню реализации потребностей производственного и потребительского назначения, то современный период, который переживает наша экономическая система, характеризуется устремленностью на выход из кризиса и дальнейший социально-экономический рост.

В основу нынешнего реформирования транспортно-логистического сектора наряду с традиционными принципами формирования и развития целостной системы управления отраслью, согласно которым предполагается масштабное преобразование всего остова транспортного комплекса, закладываются новые принципы мультимодального его построения и функционирования. Как известно, основой транспортного комплекса являются такие его виды, как железнодорожный, морской, воздушный, автомобильный, грузовой и трубопроводный, связанные с эксплуатацией автомобильных и железных дорог, наличием водных путей, воздушных трасс и трубопроводных магистралей.

Мультимодальное взаимодействие строится на развитии целой сети внутренних транспортных линий и международных транспортных коридоров, по которым осуществляется движение грузовых потоков и пассажирских перемещений, а

Особенности функционирования и развития транспортно-логистического сектора национальной экономической системы Казахстана

Характеристики транспортно-логистического сектора	Особенности функционирования транспортно-логистического сектора
Цель транспортно-логистического сектора	Обеспечение перемещений пассажиров и грузов с использованием современных видов транспорта и способов обработки грузов
Задачи транспортно-логистического сектора	<ul style="list-style-type: none"> – Повышение культуры обслуживания пассажирских перевозок всеми видами транспорта; – Рост эффективности и конкурентоспособности перевозки грузов; – Использование современных логистических средств хранения и обработки грузов
Слабые стороны функционирования транспортно-логистического сектора	<ul style="list-style-type: none"> – Низкая культура перевозок пассажиров по всем видам транспорта – Слабое развитие сети автомобильных дорог, железнодорожных линий, авиационных маршрутов, трубопроводов и т.п. – Низкий уровень формирования инфраструктуры обслуживания транспортных средств – Неразвитость логистической сети складирования и обработки грузов по территории страны – Высокий уровень износа на транспорте – Слабая эффективность и конкурентоспособность функционирования транспортно-логистического сектора – Низкое взаимодействие действующих видов транспортно-логистического сектора
Направления развития транспортно-логистического сектора, позволяющие мобилизовать и использовать лучшие его стороны	<p>Модернизация транспортно-логистического сектора экономики страны для повышения эффективности и конкурентоспособности его функционирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> – повышение уровня обслуживания пассажирских перевозок; – использование экспантеграционного потенциала развития транспортно-логистического сектора экономики; – наряду с возникновением и использованием транзитных коридоров по территории Казахстана развитие сети периферийных локальных трасс, обеспечивающих снижение транспортных издержек в совокупном продукте страны; – совершенствование инфраструктуры обслуживания транспортных перевозок и перемещений внутри страны; – формирование целой сети переработки, хранения грузов с созданием современных логистических центров; – замена имеющегося парка транспортных средств и его обслуживания на современные, отвечающие условиям новой экономики, с высокими социально-экономическими характеристиками и с учетом требований экологической безопасности, также обеспечивающие снижение травматизма, происшествий и катастроф и повышение уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов
<p align="center"><i>Примечание.</i> Составлено автором.</p>	

также на создании транспортно-логистических комплексов, обслуживающих и обрабатывающих грузопотоки с использованием современных технических средств и новых технологий перемещения и обработки грузов.

Обоснованием необходимости и возможности формирования и развития конкурентоспособного транспортного сектора экономики Республики Казахстан на международном рынке соответствующих услуг являются, по нашему мнению, следующие доводы:

- выгодное геополитическое положение страны, находящейся на стыке Европы и Азии в Центрально-Азиатском регионе Евразийского континента.

Через ее территорию пролегают кратчайшие сухопутные маршруты Запад – Восток, Европа – Азия, Россия – Казахстан, Россия – Китай, Россия – Центрально-Азиатские страны. Выполнение транзитных перевозок, например между Европой и Китаем, через Казахстан сокращает расстояние по сравнению с морским путем в два раза. Так же оно меньше сухопутного маршрута через территорию России;

- наличие значительного потенциала переориентации внешнеторгового сообщения, вызванное тем, что Казахстан находится на пути между макроэкономическими полюсами стран Европейского союза, с одной стороны, и Азиатско-Тихо-

океанского региона, с другой стороны, Америки и Евразии. Транзитные перевозки по этим маршрутам через нашу страну позволяют сократить необходимое время для их осуществления;

- существует реальная возможность скорейшего подключения и использования проектов создания международных транзитных коридоров по территории нашей страны. Этому может способствовать формирование целой сети транспортно-логистических комплексов по периметру территории Казахстана, а также в зонах экономической активности, являющихся своеобразными пунктами отправки и приема потоков грузов и пассажирских перевозок. Данные комплексы служат обработке грузопотоков и тем самым обеспечиваются безопасное и непрерывное функционирование будущих и сложившихся транзитных коридоров, пролегающих по территории республики;

- важнейшим преимуществом использования транзитного потенциала Республики Казахстан является важность привлечения альтернативных видов транспортных средств, включая использование железнодорожного, грузового автомобильного, авиационного транспорта в транзитных коридорах и в осуществлении перевозок и перемещений по внутренним линиям территории страны. Транзитный коридор строится на основе применения целого комплекса транспортных средств, среди которых все виды транспорта и транспортно-логистические центры;

- осуществление транзитных перевозок и конечная доставка грузов и пассажиров по назначению внутри нашей страны может проводиться с применением различных схем и тарифов, обеспечивающих рациональное использование имеющегося транспортного потенциала республики;

- вовлечение в сферу реального экономического функционирования потенциала транспортного сектора национальной экономики улучшит экономические результаты хозяйственной деятельности субъектов, пользующихся услугами транспорта, повысит экономическую активность региональных систем, экономическую освоенность регионов в зоне действия транзитного коридора и сети дорожно-транспортных коммуникаций и, как следствие, повысит социально-экономическое положение этих систем и страны в целом;

- формирование и развитие транспортно-логистической сети национальной экономической системы повысит ее жизнеспособность за счет

транспортной составляющей, позволит аккумулировать условия получения добавленной стоимости отечественной продукции путем создания качественных товаров и услуг, конкурентоспособных на мировом рынке.

Дальнейшее развитие транспортной системы национальной экономики обусловлено прежде всего необходимостью решения проблем перемещения грузов и пассажиров как внутри страны, так и по всему миру. Очевидно, когда речь идет о перевозках из одной точки мира в другую по территории, например, нашей страны, то осуществляется транзитное перемещение по определенным линиям, так называемым транзитным коридорам, выделенным для этих целей. При этом возможны различные варианты и схемы передвижений, в том числе и транзитных, при которых используются действующие на территории страны виды транспортных средств.

Роль транспортной системы в экономике страны определяется наличием транспортной составляющей в совокупном продукте страны и в товарах и услугах, производимых в различных отраслях и видах экономической деятельности. Например, значимость транспортной составляющей оценивается соответствующими издержками в себестоимости производимой продукции. Следовательно, эффективность производства товаров и услуг измеряется соотношением издержек производства, в том числе и транспортных, с результатами хозяйственной деятельности.

Любое снижение транспортной составляющей ведет к повышению эффективности и росту конкурентоспособности в тех отраслях и видах деятельности, в которых задействованы эти ресурсы, и в особенности там, где роль использования транспортного потенциала наиболее заметна. Примером тому может быть производство строительных материалов, которые предназначены для строительства объектов производственного и непроизводственного назначения и используются в дорожном строительстве. В сфере производства строительных материалов доля транспортных издержек занимает значительный удельный вес. В этой связи сокращение транспортных издержек ведет к снижению себестоимости продукции и повышению конкурентоспособности производства строительных материалов и, в конечном итоге, к росту жизнестойкости строительной отрасли. Вот такая прослеживается

связь между развитием транспортно-логистического сектора и другими отраслями и видами экономической деятельности. Следовательно, от результатов функционирования транспортной отрасли зависят эффективность функционирования национальной экономической системы и размеры и масштабы производства совокупного продукта страны.

Нацеленность на повышение конкурентоспособности транспортно-логистического сектора казахстанской экономики позволяет продвинуться в направлении усиления экспантеграционных процессов, тем более, что в Центрально-Азиатском регионе у Казахстана для этого имеются значительные преимущества, которые обусловлены наличием транспортно-логистического потенциала, возможностью создания транзитных коридоров, пересекающих страну на базе уже действующих и находящихся в проекте создания железнодорожных путей сообщения, магистральных трубопроводов, предназначенных для передачи на расстояние углеводородного сырья, автомобильных дорог, по которым должны и могут осуществляться пассажирские и грузовые перевозки. Заметим, что по каждому из выделенных видов транспорта у Казахстана имеются возмож-

ности проявления и использования экспантеграционного потенциала, вызванные особенностями его формирования и развития. В любом случае практическая реализация экспантеграционного потенциала предполагает расширение данной сферы деятельности до масштабов, уровня и качества услуг, отвечающих современным требованиям их предоставления. И здесь у отечественного транспортного сектора возникают нестыковки, вызванные противоречием между стремлением к высокому уровню развития и фактически сложившимся положением дел, требующих его неотложной и скорейшей модернизации.

Резюме

Қазақстанның көлік-логистика секторының іс-әре-кеті тәжірибелік саласына экспантеграция әлеуетін тарту мәселелері қарастырылған. Мұнда көлік-логистика секторы қызметінің әлсіз жақтарымен экономиканың осы секторының жақсы жақтарын пайдалану мүмкін-діктерінің даму бағыттары айқындалады.

Summary

In the article matters of attracting expantegrational resources of Kazakhstan in practical sphere of transport-logistical sector functioning. Weak sides of its working and development directions, that are allow to use best sides of this sector of economics, are singled out.