

A. С. ИЗБАИРОВА

АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА И УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Для эффективного использования транзитного потенциала региона – выгодного геополитического места расположения на путях грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии необходимо создание современной транспортно-логистической системы, интегрированной в международную транспортно-логистическую систему, способной предложить качественные услуги добавленной стоимости.

Объемы торговли между Европой и Азией достигают 700 млрд. долл. США в год. Из этого объема к транспортным коммуникациям Республики Казахстан тяготеет 7 – 10 процентов. Транзитный грузопоток Республики Казахстан по направлению Китай – Европа к 2009 году может составить более 250 млн. т, а к 2015 году вырасти до 450-460 млн. т с учетом прогнозов роста товарооборота на евразийском направлении.

Импортно-экспортные потоки, проходящие через Республику Казахстан, по интенсивности и объему имеют тенденцию нарастания. Предполагается значительный рост экспортно-импортных грузопотоков для внутреннего потребления, транзитных российских экспортно-импортных грузопотоков и транзитных грузопотоков по направлению Европа – Азия – Европа [1].

Эффективное обслуживание все возрастающих международных, внутриказахских, региональных и местных перевозок грузов и пассажиров, взаимодействие различных видов транспорта и хозяйствующих субъектов также невозможно без создания современной транспортно-логистической системы в регионе.

Составной частью транспортно-логистической системы являются логистические центры, предоставляющие весь комплекс услуг по обработке, хранению, транспортировке груза, и управляющие растущими товаропотоками в современной глобальной экономике.

Отсутствие в Республике Казахстан отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминалной технологии грузодвижения,

затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса.

В Республике Казахстан отсутствует современная транспортно-логистическая инфраструктура, которая обеспечивала бы формирование и обслуживание транзитных потоков. Ее отсутствие тормозит развитие страны, не позволяя в полной мере использовать потенциал республики.

Для сравнения и принятия решения о целесообразности и приоритете создания транспортно-логистических центров в транспортных узлах Республики Казахстан, расположенных по направлению международных транспортных коридоров, а также региональных транспортно-логистических центров может быть использована балльная система оценки различных сравниваемых транспортных узлов на основе расчета удельного веса каждого критерия. Она позволяет оценивать как количественные, так и качественные показатели.

Выбор тех или иных показателей в каждом конкретном случае должен производиться с учетом целей и задач исследования. Тем не менее, в любом случае каждый показатель должен удовлетворять следующим основным требованиям:

- иметь количественное выражение;
- быть простым и иметь определенный физический смысл;
- быть чувствительным (критичным) по отношению к исследуемым характеристикам;
- позволять определять его (показателя) значение с достаточной точностью без больших затрат и потери времени.

Кроме того, при необходимости, в методику можно ввести весовые показатели компетентности экспертов. В таком случае трудоемкость реализации подобной постановки задачи возрастает.

В основу балльной системы оценки должны быть положены:

- социально-экономические показатели (численность населения в рассматриваемом регионе, численность населения в зоне обслуживания транспортно-логистического центра, промышленный потенциал региона, обороты оптовой и

розничной торговли, инвестиции, объем потребительского рынка и покупательная способность населения и пр.).

– показатели транспортно-логистической инфраструктуры:

- наличие речных портов;
- наличие аэропортов и грузовых терминалов, класс аэродрома;

- характеристики железнодорожного транспорта (число 2-х и 1-путных направлений, плотность путей сообщений, расстояние от места расположения до ж/д магистрали);

- характеристики автотранспорта (число международных и региональных магистралей, плотность автомобильных дорог, расстояние от места расположения до автомагистрали);

- наличие контейнерных площадок;

- наличие существующих и запланированных к строительству складских комплексов;

- наличие таможенных складов;

- характеристики грузопотоков:

- на автомобильном транспорте,

- на ж/д транспорте,

- на водном транспорте,

- на авиационном транспорте (см. табл. 1, 2).

Для сравнения оценок всех количественных и качественных показателей возможных мест размещения транспортно-логистических центров они должны быть представлены в относительных единицах, то есть в баллах, что может быть сделано различными способами.

В частности, при оценке мест расположения транспортно-логистических центров в Республике Казахстан для возможности сравнения оценок критерии все рассмотренные параметры были представлены в относительных единицах в соответствии со следующими выражениями:

$$Y \text{ отн.ед.} = (Y - Y_{\min}) / (Y_{\max} - Y_{\min})$$

или

$$Y \text{ отн.ед.} = (Y_{\max} - Y) / (Y_{\max} - Y_{\min}). \quad (1)$$

Для сравнения потенциальных мест расположения транспортно-логистических центров в Республике Казахстан использовалась балльная система оценок, которая была успешно апробирована компаниями Wagener & Herbst GmbH (Германия), «Коминфо Логистикс Солюшнз» (Россия) и Консорциумом LOGCINET при оценке потенциальных мест расположения в Германии и России.

Используя сценарий развития регионов и последовательности мероприятий для ее совершенствования, которые включают решение задачи оптимизации размещения логистических центров в Республике Казахстан можно выделить два типа мультимодальных транспортно-логистических центров. Первые, наиболее крупные – **центры международного уровня**. Данный центр должен обладать развитой транспортной инфраструктурой, на его территории должны быть достаточно развиты и эффективно функционировать несколько видов транспорта и существовать объективные условия для их дальнейшей модернизации и обеспечения комплексной, взаимоувязанной работы всех имеющихся видов транспорта. Необходимо, что бы данный центр был способен (имел необходимый парк транспортных средств, подвижного состава и соответствующие инфраструктуру и технологии) в оперативном режиме осуществлять доставку грузов в пределах зоны своего влияния в прямом, интерmodalном и мультимодальном сообщениях. Кроме того, такой центр, для того, что бы являться мультимодальным транспортно-логистическим центром

Таблица 1. Критерии и их показатели

Критерии	Показатели
Экономический и промышленный потенциал	Объем промышленного производства
Объем потребительского рынка	Число жителей
Развитие уровня торговли	Объемы оптовой и розничной торговли
Требуемые современные складские площади	Существующие и запланированные к строительству складские площади, прогноз спроса на современные складские площади
Мультимодальность транспортной системы, характеристика грузопотоков	Наличие автомобильных и железнодорожных магистралей, аэропортов, морских и речных портов, направления и объемы грузопотоков

Источник. Cominfo Logistics Solutions.

Таблица 2. Анализ сильных и слабых сторон потенциальных мест локализации транспортно-логистических центров

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны (внутренние)</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Создание современного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ). 2. Время доставки грузов. 3. Возможность развития транзитных перевозок через Казахстан. 4. Доступ к большим объемам контейнерного грузопотока. 5. Возможная интеграция в другие международные транспортные коридоры. 6. Предоставление ТЛЦ услуг добавленной стоимости. 7. Слабая конкурентная среда. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Рынок логистических услуг Республики Казахстан находится на начальном этапе своего развития: неизвестные компании, предоставляющие логистические услуги. 2. Отсутствие необходимой логистической (складской) инфраструктуры, что не позволяет в полной мере использовать потенциал. 3. Отсутствие высокоеффективной транспортно-логистической системы. 4. Отсутствие квалифицированной рабочей силы. 5. Отсутствие опыта работы на рынке с провайдерами логистических услуг, крупными международными и российскими торговыми сетями и транспортно-экспедиторскими компаниями.
<i>Возможности</i>	<i>Угрозы (внешние)</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Реализация проекта ТЛЦ позволит создать мощный транзитный транспортный коридор между Европой и Юго-Восточной Азией. 2. Создание в течение короткого времени современной транспортно-логистической системы, предоставляющей качественные логистические услуги, приведет к завоеванию устойчивых рыночных позиций на путях транзитных грузопотоков. 3. Положительное экономическое развитие региона и Республики Казахстан. 4. Создание новых рабочих мест. 5. Положительное развитие позиций Республики Казахстан в области политики. 6. Удовлетворение высоких требований к услугам добавленной стоимости при перевозке грузов из Китая в Европу и обратно со стороны западноевропейских компаний. 7. Создание эффективной сети распределения для обслуживаемых МТЛЦ регионов Республики Казахстан. 8. Предложение индивидуальных услуг добавленной стоимости по требованию клиентов 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зависимость от таможенных требований. 2. Зависимость от логистических операторов, транспортно-экспедиторских компаний, торговых сетей и промышленных компаний как потребителей складских услуг. 3. Рост конкуренции со стороны других аналогичных евроазиатских маршрутов перевозок грузов.

международного значения, должен иметь достаточно развитый складской и терминальный комплекс, способный принять и переработать грузы не только для региона, в котором он расположен, но и транзитные грузы, проходящие через территорию государства. Должна быть развита сеть страховых компаний и банков, способных оказать необходимые услуги во всей зоне влияния данного центра как грузоотправителям и грузополучателям, так и транспортным, складским компаниям. Это страхование грузов и пассажиров, ведение дел в случае наступления страховых выплат, предоставление займов и кредитов на модернизацию транспортной и складской инфраструктуры. Необходимо, что бы в данном центре

имелись достаточно крупные компании-операторы перевозок, способные в дальнейшем взять на себя функции единого оператора мультимодальных транспортных перевозок в пределах зоны влияния международного мультимодального транспортно-логистического центра. Важным условием выступает так же наличие учебных учреждений, способных осуществлять подготовку квалифицированных кадров для организации мультимодальных перевозок и работы мультимодального транспортно-логистического центра.

Мультимодальный транспортно-логистический центр международного значения должен иметь через международные транспортные коридоры выходы за границы Республики Казахстан

и являться центром по переработке и транспортировке международных, в том числе транзитных, грузов. Данные узлы должны иметь устойчивые связи с зарубежными мультимодальными транспортными узлами, так как на них будет замкнут международный грузопоток, поступающий из-за рубежа для всего экономического района или государства и аккумулироваться, а в дальнейшем отправляться за рубеж, грузы, предназначенные на экспорт с территории, которую данный мультимодальный транспортно-логистический центр охватывает.

Кроме того, они будут являться узловыми точками, позволяющими собирать информацию, отслеживать и контролировать прохождение международных транзитных грузов, в том числе и контейнеров, обеспечивать весь комплекс услуг для данных грузов, пока они пребывают в зоне влияния данного мультимодального транспортно-логистического центра международного значения.

Второй уровень мультимодальных транспортно-логистических центров – **узлы внутриреспубликанского значения**, зона их влияния – один, два, три субъекта Республики Казахстан (область, город). В зависимости от территории, объемов пассажиропотоков и грузопотоков внутриреспубликанский мультимодальный транспортно-логистический центр охватывает от одного до трех регионов. Охват территории тем или иным мультимодальным транспортно-логистическим центром, прежде всего, связан с его экономическим, географическим положением и имеющимися транспортными связями. Внутриреспубликанский мультимодальный транспортно-логистический центр формируется в транспортном узле, способном осуществлять оперативную доставку и переработку грузов в пределах своего региона или нескольких регионов.

На территории Казахстана предпосылки для формирования эффективной системы МТЛЦ имеются в следующих городах: по Северному региону - Астана, Павлодар, Костанай, по Юго-Восточному – Алматы, Шымкент, Достык, по Западному - Актау, Актобе и Атырау. Города выбраны не случайно, именно в них намечается рост производительных сил на перспективу и концентрация мощного грузопотока. Северный, Юго-Восточный, Западный регионы обладают присущей только им характерной системой фак-

торов, связей и процессов. Исходя из вышеприведенной классификации МТЛЦ, международные МТЛЦ рекомендуется разместить в городах Астана, Алматы, порт Актау, ст. Достык, а в городах – Павлодар, Костанай, Шымкент, Актобе, Атырау – МТЛЦ внутриреспубликанского уровня [2].

Таким образом, задача создания транспортно-логистических центров является для Казахстана весьма актуальной. Эффективность обслуживания клиентуры, оперативное управление и координация работы различных видов транспорта многочисленных операторов – перевозчиков и экспедиторских компаний в регионах невозможны без создания ТЛЦ. Основные задачи, возлагаемые на ТЛЦ:

оптимизация и эффективное продвижение грузопотоков по ввозу и вывозу ресурсов и продукции с территории региона;

координация наиболее эффективного из них, оптимизация транспортной составляющей;

разработка и внедрение эффективных погрузочно-разгрузочных, транспортно-складских, сортировочных, упаковочных средств и современных технологий;

определение и оптимизация количества и размещения ТЛЦ, их автоматизация и комплексная механизация, оснащение современными компьютерными технологиями;

создание региональных телекоммуникационных сетей и систем для управления материальными и информационными потоками.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.
2. Стратегия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан по развитию транзитно-транспортного потенциала от 05.12.2003 г. №350-1.

Резюме

Қазақстан Республикасында көліктік-логистикалық орталықтың өсу деңгейі және потенциалының сараптамасы макалада істелінген.

Summary

The analysis of potential and level of development of the transport -logistical centers of Republic Kazakhstan is made.

АО «Казахская Академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева»

Поступила 2.06.08г.