

Б.А.Жуматаева

*Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, Астана
(E-mail: yanar77@inbox.ru)*

Основные направления развития логистической инфраструктуры товаропроводящей сети Казахстана

В статье исследованы концептуальные направления развития логистической инфраструктуры товаропроводящей сети Казахстана. Сделан вывод о необходимости его развития в следующих направлениях: развитие региональной логистической инфраструктуры общего пользования как внутри страны, так и в приграничных крупных транспортных узлах; развитие логистической инфраструктуры торговли в регионах; развитие системы логистических центров на базе таможенно-сервисных фирм; создание и развитие зарубежных торгово-логистических центров; развитие логистической инфраструктуры на предприятии.

Ключевые слова: объем, логистика, инфраструктура, сервис, внешнеторговый оборот, товародвижения, эффективность, уровень, экономический рост, объект.

Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе, транзитных. Например, установлено, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5–1,7 % [1]. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижаются. Это подтверждается рейтингом Всемирного Банка по уровню развития логистики — LPI (Logistics Performance Index), в котором по результатам 2012 г. Казахстан занял 86 место из 155 стран мира, опустившись на 22 пункта по сравнению с 2010 г. (данный индекс подсчитывается каждые 2 года) [2].

Во многом низкий рейтинг нашей страны объясняется низким уровнем развития транспортно-логистического сервиса (132 место), неразвитостью транспортно-логистической инфраструктуры (79 место), недостатками в работе таможенных органов (73 место), катастрофической нехваткой дипломированных специалистов по логистике и управлению цепями поставок (74 место) [2].

Поэтому развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших факторов экономического роста страны. Об этом подчеркнуто в Послании народу Казахстана «Стратегия «Казахстан–2050», где Президент Нурсултан Назарбаев отметил необходимость формирования современной транспортной логистической системы, включая транспортно-логистические объекты и за пределами Казахстана [3].

По мнению экспертов, за счет логистики в странах-членах Таможенного союза (ТС) формируется 10–12 % ВВП. В странах ЕС данный показатель составляет 20–25 %. Для логистики первоочередное значение имеет снижение логистических издержек в конечной стоимости продукции. На сегодняшний день доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах-членах ТС остается пока стабильно высокой и составляет в среднем 20–25 %, а иногда доходит до 35 %. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11 %, в Китае — 14 %, в странах ЕС — на уровне 11 %, в США и Канаде — 10 % [4].

В настоящее время в стране ведется активная работа по реформированию транспортного комплекса и созданию транспортно-логистической системы республики. Для реализации указанных задач в 2013 г. принята Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. Главной целью программы является создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории республики и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта [1]. Также ведется работа по созданию стратегии развития транспортно-логистической системы (ТЛС) [5].

Исходя из сказанного выше, выделены три основных приоритетных направления и задачи в развитии ТЛС Казахстана [5]:

- 1) задачи по реализации транзитного потенциала;

- 2) задачи по развитию пассажирских перевозок;
- 3) задачи по развитию экспорта и внутренних потребностей экономики.

Конечной целью является формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, обеспечение ее интеграции в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала страны.

Ожидается, что в рамках Программы в 2014 г. начнется реализация проекта создания сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в регионах Казахстана. Первый этап строительства начнется в Астане, Павлодаре, Шымкенте, Актау и Атырау, с увеличением их количества до 34 в 2020 г.

Как показывает мировой опыт, объекты логистической системы, в зависимости от поставленных перед ними целей, могут отличаться преобладающими видами деятельности (специализацией), набором осуществляемых функций, местоположением, размерами и архитектурно-планировочными решениями. Они могут представлять собой как специализированные или многопрофильные логистические комплексы, так и мультимодальные логистические узлы, формирующиеся при объединении комплексов. Единственно обязательным условием для всех логистических объектов является внедрение инновационных технологий в процессы производства и управления, а также повышенные требования к качеству услуг [6].

Для достижения цели формирования стройной структуры логистической системы на территории страны логистические объекты необходимо дифференцировать по уровню обслуживания товаропотоков и работы транспортных систем [7]. Предполагается, что основными логистическими объектами системы станут различные транспортно-логистические центры, кластеры, складские комплексы [8; 153]. При этом создание транспортно-логистических центров предполагается осуществлять с использованием двух основных подходов:

- создание логистического центра «с нуля» — с поиском (приобретением) на рынке земельного участка и дальнейшим строительством комплекса;
- модернизация (переоборудование) существующей промышленной или складской недвижимости в современные логистические центры.

Логистическая система Казахстана включает совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности и будут формироваться ТЛЦ. Вместе с тем, на наш взгляд, необходимо развивать и оптово-логистические (торговые), и многофункциональные логистические центры.

Речь идет о стратегии развития логистической инфраструктуры многоуровневой региональной логистической системы: развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры; развитие логистической инфраструктуры на территории Казахстана в зонах тяготения к международным транспортным коридорам; развитие логистической инфраструктуры торговли в регионах; развитие логистической инфраструктуры на предприятии.

Исходя из целей стратегии, анализа проблем, возможностей и угроз, стоящих перед сектором логистики и торговли в РК, нами определен ряд ключевых направлений развития логистики в Казахстане [9].

1. Развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры подразумевает создание ТЛЦ общего пользования как внутри страны, так и в приграничных крупных транспортных узлах.
2. Развитие логистической инфраструктуры торговли в регионах подразумевает создание и развитие оптово-логистических центров торговли потребительскими товарами и продукцией производственно-технического назначения.
3. Создание и развитие зарубежных торгово-логистических центров.
4. Создание и развитие системы логистических центров на базе таможенно-сервисной фирмы.
5. Реконструкция и расширение логистической инфраструктуры предприятий различных отраслей экономики, прежде всего, предприятий промышленности и АПК.

Развитие логистической инфраструктуры по этим направлениям, на наш взгляд, должно заключаться в следующем.

Создание ТЛЦ общего пользования. ТЛЦ общего пользования могут быть территориального и регионального назначения. Территориальные ТЛЦ предназначаются для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиентов и осуществления транспортно-экспедиционных услуг.

1. Основные из них расположены в крупных общесетевых узлах и морских портах. ТЛЦ общего пользования предназначены для обслуживания экспорта, импорта и транзита.

Совершенствование транспортной инфраструктуры в Казахстане предполагает открытие нескольких ТЛЦ в ключевых транспортных узлах страны: морские «Западные ворота» (морской порт Актау с выходом на Кавказ и Южную Европу); сухопутные «Восточные ворота» (станция Достык, в перспективе — Хоргос с выходом на страны СНГ и ЕС); «Центральные ворота» (Караганда); «Северные ворота» (Семей с выходом в Алтайский край и Сибирь); «Южные ворота» (Шымкент с выходом в страны Центральной Азии) и «Западные ворота» (Актобе с выходом на страны СНГ, Балтии и ЕС).

В крупных общесетевых узлах и морских портах, таких как Алматинский, Астанинский транспортные узлы, Актауский морской порт, целесообразно создание крупных терминалов и международных логистических центров, объединенных в региональные логистические транспортно-распределительные системы (РЛ ТРС) на основе формирования единой системы организационно-экономического, информационного и нормативно-правового обеспечения управления системой грузо- и товародвижения.

Создаваемые в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно-аналитические центры будут подключаться к логистическим центрам более высокого иерархического уровня — региональным (районным, городским, областным), межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем различного иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Учитывая огромные размеры территории страны, масштабы промышленного производства, разветвленность сети путей сообщения, потребуется также наличие системы средних по мощности автомобильных и автомобильно-железнодорожных терминалов площадью от 8–10 га до 15–20 га. Их формирование может происходить на базе существующих автопредприятий и складов, грузовых дворов и железнодорожных сортировочных станций в районах городов с мощным грузообразующим потенциалом, в крупных промышленных зонах, таких как Караганда, Усть-Каменогорск, Семей, Тараз и т.д.

Использование в качестве основополагающего ядра сети действующих терминалов и складов позволит осуществлять поэтапный ввод очередней развития терминалов за счет подключения действующих коммуникаций и основных производственных фондов, сократить инвестиции в дорогостоящие объекты терминальной инфраструктуры.

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Алматы, Астана, Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау и Атырау [8]. Здесь необходимо создать территориальные ТЛЦ общего пользования. Местные региональные власти совместно с Минтрансом обеспечивают привлечение инвесторов для строительства в этих городах ТЛЦ общего пользования и подвод, при необходимости, инженерной и транспортной инфраструктуры. Формирующийся грузопоток экспортных грузов будет консолидироваться с транзитным грузопотоком региональных ТЛЦ.

Свидетельством является планирование строительства ТЛЦ в приграничных районах с привязкой к таможенным пунктам пропуска, расположенным на казахстанской границе: Коргас, Калжат, Майкапчагай, Бахты, Достык и др. Для этого перед национальной компанией «Казахстан Темир Жолы» в 2013 г. поставлена задача создания национального железнодорожного перевозчика грузов и компании, оказывающей инфраструктурные услуги.

2. Для реализации транзитного потенциала Казахстана вдоль международных транспортных коридоров (МТК) в крупных городах необходимо создать многофункциональный терминальный комплекс для интеграции железнодорожного, водного, авиа- и автомобильного транспорта, предоставляющий полный спектр сервисных и коммерчески-деловых услуг, включая производственно-техническое, банковское, информационное, консалтингово-аналитическое обслуживание и другие виды транспортно-логистического сервиса.

Всего на территории Казахстана правительством предлагается формирование 34 крупных ТЛЦ, из них 4 — международного, 12 — регионального уровня и 18 — средних по мощности грузопереработки.

Создание логистических центров для обслуживания внутренней торговли, т.е. создание оптово-распределительных логистических центров. Цель создания оптово-логистических центров — повышение эффективности оптовой торговли за счет ускорения оборачиваемости товаров, снижения затрат на товаропродвижение, повышения качества обслуживания.

Оптово-логистические центры осуществляют поставку и обработку оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импорт-

ного производства, имеют склады для хранения и переработки мелких и крупных партий грузов общего назначения, склады временного хранения, склады с особым температурным режимом, а также площадки для приема, переработки и хранения грузов и контейнеров и оказывают услуги по использованию имеющихся складских помещений и оборудования, оптимизации товаропотоков, в том числе транспортно-экспедиционные и логистические.

В отличие от организаций, выполняющих функции складирования и хранения товаров, основной функцией оптово-логистических центров является обработка товарных потоков, связанная с укрупнением и разукрупнением партий товаров, их комплектованием, формированием и расформированием по направлениям перевозки, с упаковкой и пакетированием, маркировкой товаров, выполнением комплекса сервисных услуг. Целесообразность создания оптово-логистических центров обусловлена их высокой эффективностью, достигаемой за счет выполнения комплекса услуг по обработке товаропотоков.

Основными функциями оптово-логистических центров являются:

- формирование на внутреннем рынке оптового торгового звена потребительских товаров и продукцию производственно-технического назначения отечественного производства, а также импортируемой в республику;
- поставка и обработка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства;
- оптимизация схем внутреннего и транзитного товародвижения на основе анализа сложившихся внутренних и внешних товаропотоков республики;
- модернизация складской инфраструктуры подведомственных торговых организаций, в том числе за счет нового строительства, повышения уровня автоматизации и механизации погрузочно-разгрузочных и складских операций;
- разработка и внедрение программных продуктов, обеспечивающих автоматизацию складского учета и подготовку товарно-транспортных документов и их передачу в электронном виде;
- создание условий для привлечения транзитных грузопотоков в республику;
- повышение качества обслуживания клиентов при реализации товаров, работ, логистических услуг;
- оптимизация торгово-технологических и складских операций с целью снижения эксплуатационных издержек;
- оптимизация транспортных потоков, что позволяет повысить эффективность использования транспорта;
- контроль качества товаров, поддержание соответствия (сертификация);
- создание условий для подготовки и повышения квалификации специалистов в области логистики.

Оптово-логистические центры необходимо формировать по территориальному принципу, с возможностью их специализации по видам товаров и грузопотоков. Для этого необходимо создание двух типов оптовых структур — республиканских и региональных. Республиканские оптово-логистические центры с центральным офисом и складом в г. Алматы и филиалами в регионах обеспечивают поставку товаров по запросам потребителей во все регионы. Такие оптово-логистические центры имеют большие перспективы в оптовой торговле строительными материалами, продукцией деревообрабатывающей и химической промышленности, одеждой, обувью, трикотажем, электробытовой техникой, хозяйственными товарами, а также продуктами питания. Региональные центры оптовой торговли обеспечивают поставку товаров организациям области.

Выбор места расположения оптово-логистических центров определяется также их близостью к крупнейшим автомобильным и железнодорожным трассам, на направлениях движения основных товаро- и грузопотоков, следующих по территории республики.

Оптово-логистические центры предполагается разместить в Алматы, Астане, Шымкенте, Караганде, Актюбинске, Усть-Каменогорске, Актау.

Развитие логистической инфраструктуры на базе таможенных складов, в частности, на существующих на территории РК грузовых терминалах АО «Кедентранссервис». Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в регионе, интеграционные процессы в рамках ТС, ши-

рокое внедрение современных информационных технологий предопределяют меры по модернизации и оптимизации структуры таможенных органов.

Формирование и создание логистической системы на базе таможенных складов временного хранения АО «Кедентранссервис», как элемента создаваемой транспортно-логистической системы республики, позволят предприятию улучшить координацию и повысить уровень оказываемых услуг в качестве экспедитора, таможенного агента и владельца склада временного хранения и таможенного склада, предложить на рынке комплекс услуг по эффективному обслуживанию товарооборота (экспорт, импорт) и транзитного грузопотока. Комплекс услуг должен включать в себя операции, осуществляемые как АО «Кедентранссервис» непосредственно, так и партнерами предприятия, в том числе за рубежом.

В данный момент компания имеет 14 филиалов, ст. Достык и Актогай. В филиалах компании функционируют 17 железнодорожных терминалов, оснащенных специальной техникой и оборудованием, подъездными путями и складами, открытыми специализированными площадками

Участие АО «Кедентранссервис» в транспортно-логистической системе обусловлено следующими обстоятельствами:

- специалисты предприятия расположены во всех регионах и пунктах таможенного оформления Казахстана;
- АО «Кедентранссервис» эксплуатирует 16 складов временного хранения.

Необходимо проводить работу по созданию сети логистических центров на базе компании. Ее основной целью является создание многоуровневой работоспособной системы ТЛЦ для оказания полного комплекса услуг в области таможенной, транспортно-экспедиционной, складской и информационной логистики, используя принципы «точно вовремя» и «от двери до двери».

В состав системы ведомственных транспортно-логистических центров входят: главный ведомственный логистический центр на базе центрального офиса АО «Кедентранссервис»; территориальные ТЛЦ.

В ТЛЦ планируется оказывать следующий комплекс услуг:

- участие в государственных программах по обслуживанию внешнеторгового оборота Казахстана;
- организация перевозки грузов различными видами транспорта;
- оптимизация условий внешнеторговых сделок и таможенных процедур;
- обеспечение уплаты либо уплата таможенных платежей;
- обеспечение предварительного уведомления таможенных органов и других органов государственного контроля о ввозимых товарах и транспортных средствах, получение разрешений нетарифного характера и выполнение других требований законодательства государств, между которыми перемещаются грузы;
- организация страхования и таможенного оформления товаров, в том числе на территории иностранных государств;
- оформление перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;
- погрузка (выгрузка), консолидация (дробление), хранение, упаковка, маркировка, сортировка товаров;
- сертификация товаров;
- перевалка товаров, консигнационная торговля;
- организация сопровождения груза;
- организация доставки получателю «очищенного» товара.

Создание и развитие торгово-логистических центров в зарубежных странах. Большое внимание на современном этапе развития казахстанской экономики уделяется вопросам совершенствования межрегиональных и международных транспортно-экономических связей РК со странами СНГ, вхождения Казахстана в мировую транспортную систему на основе осуществления политики международной интеграции.

Учитывая, что Казахстан входит в шестерку мировых экспортеров зерна, вполне оправданно создание в портах ТЛЦ с казахстанским участием в зерновых терминалах. Объединение всех внут-

ренных и портовых ТЛЦ в единую систему станет ключевым инструментом развития транспортно-логистической системы международного уровня.

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) является совместным трудом железнодорожников из Казахстана, России и Белоруссии. Начало ее работы намечено на 2014 г. Создание совместной транспортно-логистической компании даст возможность уменьшить сроки транспортировки грузов в направлении Запад–Восток.

Основными целями и задачами деятельности зарубежных торгово-логистических центров являются:

- продвижение отечественной продукции на зарубежные рынки и увеличение объемов ее реализации, создание благоприятных условий и повышение уровня сервиса для потребителей;
- привлечение предприятий Казахстана к процессу сбыта товаров за рубежом;
- установление и развитие долгосрочного сотрудничества с торгово-логистическими центрами зарубежных стран в целях упрощения информационного обмена, анализа и изучения существующих торгово-логистических структур за рубежом.

Развитие логистической инфраструктуры на предприятии. Включает, во-первых, управление складскими и тарно-упаковочными хозяйствами, транспортно-манипуляционным оборудованием; во-вторых, развитие информационных систем управления материальными и финансовыми потоками для управления и оптимизации запасов и пр. Данная проблема — внутренняя проблема предприятия. В настоящее время в мировой практике идет тенденция передачи многих транспортно-логистических функций на аутсорсинг логистическим предприятиям, что обеспечивает снижение логистических затрат. Отечественные компании также не исключение и должны придерживаться такой же тенденции.

Список литературы

- 1 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года // Указ Президента РК от 13 января 2013 года № 725. — Астана, 2013.
- 2 Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2012 // [ЭР]. Режим доступа: <http://web.worldbank.org/>
- 3 Стратегия «Казахстан – 2050»: Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 14 декабря 2012 г. // [ЭР]. Режим доступа: <http://www.akorda.kz/ru/page/>
- 4 Уркимбаев А. Эксперты от 15.01.2014 г. // [ЭР]. Режим доступа: <http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm>
- 5 Искалиев Е. Развитие транспортно-логистической системы Республики Казахстан. — 20 сентября 2012 г. // [ЭР]. Режим доступа: www.kazlogistics.kz
- 6 Прокофьева Т. А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. — М.: РосКонсульт, 2003. — 400 с.
- 7 Тулендиев Е.Е. Научно-методические основы развития системы региональных транспортно-логистических центров (на примере Республики Казахстан): Автореф. дис. ... канд. экон. наук. — М., 2009. — 23 с.
- 8 Сыздыкбаева Б.У., Раимбеков Ж.С. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизмы формирования и развития. — Астана: «VI-print», 2012. — 328 с.
- 9 Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У., Жуматаева Б. Исследование приоритетов развития инфраструктуры транспортно-логистической системы // Вестн. ЕНУ им. Л.Н.Гумилева. Сер. Экономическая. — 2012. — № 2. — С. 43–52.

Б.А.Жұматаева

Қазақстан тауар өткізу желісіндегі логистикалық инфрақұрылымды дамытудың негізгі бағыттары

Мақалада Қазақстандағы тауар өткізу желісінің логистикалық инфрақұрылымның дамуының негізгі бағыттары қарастырылған. Зерттеу негізінде келесі бағыттар бойынша дамыту ұсынылып отыр: ішкі ел мен шекаралас жерлердегі ірі көлік тораптарындағы көпшілік пайдаланатын логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту; аймақтарда логистикалық сауда инфрақұрылымын дамыту; кеден-сервистік фирмалар базасында логистикалық орталықтарды дамыту; шетелдік сауда-логистикалық орталықтарды құру және дамыту; кәсіпорындарда логистикалық инфрақұрылымдарды жетілдіру.

B.A.Zhumatayeva

The main directions of development of logistics infrastructure in Kazakhstan's distribution network

This article examines the conceptual directions of development of logistics infrastructure in Kazakhstan. Based on the study, development in the following areas are suggested: development of regional logistics of public infrastructure within the country, and major border crossings, the development of trade logistics infrastructure in the regions, the development of logistics centers based on customs-service company, creation and development of foreign trade logistics centers, development of logistics infrastructure in the enterprise.

References

- 1 *State program of development and integration of infrastructure transport system of the Republic of Kazakhstan till 2020* // The Decree of the President of RK of January 13, 2013, No. 725, Astana, 2013.
- 2 *Logistics Performance Index: Connecting to Compete of 2012* // [ER]. Access mode: <http://web.worldbank.org/>
- 3 *Strategy «Kazakhstan–2050»: Message of the President of the Republic of Kazakhstan N.Nazarbayev to the people of Kazakhstan, December 14, 2012* // [ER]. Access mode: <http://www.akorda.kz/ru/page/>
- 4 Urkimbayev A. *Experts from 15.01.2014 г.* // [ER]. Access mode: <http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm>
- 5 Iskaliyev E. *Development of transport and logistic system of the Republic of Kazakhstan, 20 September, 2012* // [ER]. Access mode: www.kazlogistics.kz/
- 6 Prokofieva T.A., Lopatkiya O.M. *Logistika transport distributive systems: Regional aspect*, Moscow: РосКонсулт, 2003, p. 400.
- 7 Tulendiyev E.E. *Scientific and methodical bases of development of system of the regional transport and logistic centers (on the example of the Republic of Kazakhstan): Thesis abstract Candidate of Economic Sciences*, Moscow, 2009, p. 23.
- 8 Syzdykbayeva B.U., Raimbekov Zh.S. *Transportno-logisticheskaya system of Kazakhstan: formation and development mechanisms*, Astana: «BI-print», 2012, p. 328.
- 9 Raimbekov Zh.S., Syzdykbayeva B.U., Zhumatayeva B. *Research of priorities of development of infrastructure of transport and logistic system* // The ENU Bulletin of L.N.Gumilev. Series Economic, 2012, 2, p. 43–52.