

# The development tendency of transport and logical control technology improvent in Republic of Kazakhstan

Imasheva G.<sup>1</sup>, Asilbekova I.<sup>2</sup>, Karipbaeva A.<sup>3</sup> (Republic of Kazakhstan)

## Тенденция развития по совершенствованию технологии транспортно-логистического управления Республики Казахстан

Имашева Г. М.<sup>1</sup>, Асильбекова И. Ж.<sup>2</sup>, Карипбаева А. К.<sup>3</sup> (Республика Казахстан)

<sup>1</sup>Имашева Гульнар Махматовна / Imasheva Gulnar - доктор технических наук, профессор;

<sup>2</sup>Асильбекова Индира Жаксыбаевна / Asilbekova Indira - кандидат технических наук, профессор;

<sup>3</sup>Карипбаева Айгерим Канатбековна / Karipbaeva Aigerim - магистр, старший преподаватель,  
Академия гражданской авиации, г. Алматы, Республика Казахстан

**Аннотация:** в статье исследованы концептуальные направления развития логистической инфраструктуры товаропроводящей сети Казахстана. Проанализирована ситуация с развитием рынка транспортных и логистических услуг в Республики Казахстан в аспектах мировых тенденций. В данном исследовании выявлены недостатки транспортно-логистического сервиса Казахстана и определены направления его совершенствования. 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.

**Abstract:** this article reveals conceptual directions of the logistic's infrastructure development of distribution network in Kazakhstan. We analyzed the situation of the development of the transport market and logistics services in the Republic of Kazakhstan in the aspects of global trends. This study reveals the shortcomings of transport and logistics services in Kazakhstan and the directions of its improvement. It was made a conclusion about necessity of its development in the following areas: development of regional logistics infrastructure of the public using both inside the country and in the major border crossings; development of trade logistics infrastructure in the regions; development of logistics centers based on a system of customs and service companies.

**Ключевые слова:** логистика, транспортно-логистическая система, логистическая интеграция, груз, смешанная перевозка, интермодальная перевозка, транзит, цепь поставок.

**Keywords:** logistic, transport-logistic system, logistic integration, cargo, mixed transportation, intermodal transportation, transit, chain of deliveries.

УДК 625.5  
ББК 39.18

Развитие транзитного потенциала республики является важнейшим аспектом защиты национальных интересов, ключевым направлением полноценной интеграции в мировую рыночную систему и дальнейшего развития экономики страны. В Казахстане имеются все объективные предпосылки и преимущества динамичного развития транзитного потенциала, международных перевозок. К ним относятся: удобное географическое и геостратегическое расположение, возможность совершенствования нормативно-правовой основы и институциональной базы для организации международных и транзитных перевозок, наличие разветвленной национальной транспортной сети, магистральных железных дорог и активное развитие внешних связей и международного сотрудничества.

Транспортно-логистическая система управления цепью поставок в настоящий момент уже признана как функциональная деятельность с высокими затратами, но в то же время, совершенствуя эту деятельность, организации могут получать значительную экономию затрат путем оптимизации цепи поставок товаров и услуг. Кроме потенциальной экономии ресурсов имеется множество других факторов, которые, стимулируя деловую активность бизнес-процессов, определяют систему управления цепью поставок товаров и услуг [1].

Наиболее важным инструментарием логистики является применение новых технологий: технологии, связанные с перемещением товаров (электронная идентификация упаковок, спутниковое отслеживание места нахождения грузов и др.); развитие автоматизированных систем управления и совершенствование информационно-телекоммуникационного обеспечения и др.

В условиях вступления Казахстана в состав ВТО, отечественным организациям, оказывающим логистические услуги, необходимо учесть международный опыт и практику организации и управления цепью поставок и тот уровень обслуживания, который потребители действительно хотят получить, и за который они готовы платить. Необходимо учесть, что ключевым фактором выступает время выполнения заказа. В идеале время выполнения заказа должно приближаться к минимуму (нулю) при использовании технологии синхронизации перемещения грузов. Информация при этом доводится до всех участников цепи поставок в одно и то же время, и поэтому хозяйствующие субъекты смогут координировать перемещение грузов, а не ждать сообщений, после которых происходит перемещение этих ресурсов по цепи вверх или вниз.

Анализ тенденций совершенствования логистической интеграции цепи поставок позволяет выделить основные направления изменения логистического управления, можно выделить соответствующие подходы [2].

Следует отметить три направления, включающие подходы: типичный для «тощей логистики», исходящей из минимизации отходов; типичный для динамичной логистики, исходящей из гибкости и оперативности реагирования на потребности потребителей и приемлемый для интеграции цепи поставок, исходя из необходимости тесного взаимодействия в цепи поставок, что позволит достичь более широких целей логистических систем. Эти три направления, в некоторой степени, конкурентоспособны между собой, но не исключают друг друга, а взаимно дополняют и являются тремя важными составляющими качества логистических систем – отсутствие «жира», динамизм и интегрированность логистического управления цепью поставок. Система логистического управления поставками должна включать все эти три характеристики.

Для развития новых технологий и совершенствования инструментария логистического управления цепью поставок в Казахстане и странах СНГ необходимо создать соответствующие условия для интеграции в транспортно-коммуникационном комплексе, интеграции в регионах и интеграции отдельных видов транспорта. Конкурировать должны не отдельные виды логистической системы, а логистические цепи поставок. Особенно важна интеграция логистических систем управления цепью поставок в условиях подготовки и вступления Казахстана и стран СНГ в состав ВТО.

В настоящее время в Казахстане и в странах СНГ развивается транспортно-технологическая система смешанных и интермодальных перевозок в международном сообщении, включающих комплекс взаимосвязанных операций и факторов производства логистических систем (технических, технологических, экономических, коммерческо-правовых, таможенных и организационных). Следует учесть, что при этом система логистического управления цепью поставок дает возможность достичь максимальной эффективности в доставке грузов на каждом полигоне маршрута за счет максимального снижения транспортных и организационных издержек.

Развитие порта Актау, строительство новых железнодорожных линий в Казахстане и странах СНГ, модернизация международных переходов, в том числе перехода «Достык», требуют учета опыта США и стран Западной Европы по развитию структур логистического управления цепью поставок грузов [3].

Очевидно, что в будущем роль порта Актау в логистической системе поставок грузов должна вырасти. Чем крупнее становится порт, тем больше обслуживается промышленных и сельскохозяйственных предприятий в зоне его действия, следовательно, большее число складов требуется на его территории. Но не все грузы, хранящиеся в порту, подлежат переработке на его причалах, часть из них следует для транспортировки по железнодорожному и автомобильному транспорту.

В условиях вступления Казахстана в состав ВТО следует иметь в виду, что развитие и функционирование логистических структур и предприятий транспорта в цепи внутренних и международных поставок должно постоянно соответствовать требованиям клиентуры. При этом требуется вложение высоких инвестиций, в то же время требуется их оптимизация с полным использованием потенциала [4].

Потребность в интеграции транспортных систем Казахстана и стран СНГ вызвана необходимостью максимального использования имеющегося потенциала. Сравнивая СНГ с Европейским Союзом, можно констатировать о том, что страны СНГ уступают по экономическому потенциалу и значительно отстают по степени интегрированности национальных экономик. Если в СНГ доля взаимного товарооборота в общем объеме внешней торговли стран-партнеров составляет около 30 %, то в ЕС – примерно 65 %. Это, конечно, отражается и на организации транспортных систем стран СНГ.

Разработка концепции логистического управления цепью поставок в международном сообщении должна определяться не только собственными интересами и возможностями. Также осознать национальные, политические, экономические, технические, технологические и транспортно-коммуникационные приоритеты, а также определить внутренние и внешние приоритеты. Одна из возможностей в эпоху глобализма - это закрепить свои позиции в мировой транспортной системе и выступать не поодиночке, а в составе экономически прочно интегрированной организации, какой должно стать Содружество Независимых Государств и его интегрированная транспортная система [5].

Для успешного внедрения системы логистического управления цепью поставок в пределах СНГ, следует преодолеть следующие барьеры:

- изменить сырьевую направленность экономики, которая сказывается на развитии и внедрении достижений научно-технического прогресса;
- перестроить структуру промышленности, что требует принятия мер в соответствии со стратегией индустриально-инновационных программ;
- обеспечить инвестиционными средствами и ресурсами нововведения, при продолжающейся деиндустриализации экономики государств.

Одной из мер решения этих проблем и мер для преодоления имеющихся барьеров на пути интеграции экономик стран СНГ является подписанное в сентябре 2003 года в г. Ялте главами государств Казахстана, России, Украины и Беларуси Соглашение о Едином Экономическом Пространстве (ЕЭП). В основе создания ЕЭП лежит создание условий для интеграции экономик и в частности транспортных систем: отмена таможенных барьеров; свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы; унификация тарифов на услуги естественных монополий и принципов их регулирования и др.

Разумеется, все принимаемые меры должны составить основу для развития логистического взаимодействия

транспортных систем стран СНГ. Понятно, что сотрудничество не может сразу и во всем приобрести устойчивый характер и четкие формы.

### *Литература*

1. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах. Под редакцией д. т. н. Л. Б. Москва, 2002.
2. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. — М.: РосКонсульт, 2003. — 400 с.
3. 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.
4. Сыздыкбаева Б. У., Раимбеков Ж. С. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизмы формирования и развития. — Астана: «VI-print», — 328 с.
5. 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.