

## РОЛЬ ЛОГИСТИКИ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ КАЗАХСТАНА

Сыздыкбаева Б.У., к.т.н., доцент ТарГУ им.М.Х.Дулати

В современной экономике развитых стран логистика является одним из эффективных инструментов в управлении группой компаний, отраслей, регионов и государством с целью оптимизации товарных потоков и снижения затрат на производство и реализацию продукции.

Чтобы выжить в создавшихся условиях, предприятию нужно подогнать свое предложение под требуемый заказчику стандарт: необходимы высокое качество сервиса, грамотный персонал, первоклассные помещения с самым современным оборудованием, удобство во всем.

Существует мнение, что двадцать первый век будет веком логистики. Для такого мнения есть все основания, так как многие структуры воспринимают логистику как «панацею» для решения многих проблем. Наверное, это слишком большое преувеличение роли логистики, но все же говорит о важности роли логистики в экономике.

Сфера приложения логистики очень обширна: в системе государственного управления, в различных сферах экономики, в военной сфере.

На современном этапе начала формироваться новая логистическая система управления экономическими процессами. Она является составной частью рыночного механизма и создается для реализации и согласования интересов всех участников предпринимательской и общественной деятельности путем наиболее эффективного использования материальных, финансовых, информационных и других общественных ресурсов.

Использование достижений науки и техники для снижения затрат и повышения конкурентоспособности обусловило появление новой «экономики знаний». Это в значительной степени повышает роль логистики как связующего звена между «новыми» (Интернет-технология, электронная закупка и пр.) и традиционными деловыми процессами.

Государственная поддержка логистических систем должна стать одной из форм государственного регулирования экономики, которая заключается в координировании экономических интересов предприятий и участников логистических звеньев, содействии обеспечению взаимовыгодных отношений между ними. Это требует создания новых или преобразования существующих принципов управления государством, обществом и бизнес - структурами для достижения основной цели логистики – получения конечных результатов - снижения совокупных затрат и получение конкурентных преимуществ путем рационализации, оптимизации экономических процессов при высокой степени скоординированности.

За рубежом широко используется интегральная логистическая концепция на государственном, корпоративном уровнях и на уровне инфраструктуры регионов и хозяйств крупных городов (так называемая «сити-логистика»). Например, формирование и развитие городских логистических систем позволяет ускорить адаптацию экономики городов к рыночным условиям хозяйствования, повысить работоспособность системы жизнеобеспечения населения и хозяйствующих субъектов, сократить уровень логистических издержек функционирования инфраструктурного комплекса городов, прежде всего, в сфере товародвижения.

Концепция «сити-логистика» представляет собой совокупность терминальных, транспортных, информационных технологий. Она оптимизирует процесс перевозки грузов в контуре жизнеобеспечения города и позволяет связать производство, хранение, транспортировку сырья, готовой продукции, а также снабжение города потребительскими товарами в единый регулируемый комплекс.

Наглядным является пример немецкого города Фрайбург с населением свыше 200 тыс. человек, который стал одним из первых городов, применивших на практике концепцию логистики города. Проект «Ситилогистик» вступил в действие в марте. 1994 г., и после шести месяцев апробации проекта были достигнуты следующие результаты: на 33% сократилось число ежемесячных рейсов автомобилей по доставке грузов в центр города, на 51% - число законтрактованных для обслуживания центра грузовых автомобилей, на 73% - количество часов движения грузовых автомобилей по центру города, на 48% - время простоя грузовых автомобилей в пешеходных зонах; использование грузового транспорта по доставке грузов возросло с 45 до 75 %. И таких примеров можно привести множество.

Государство должно поддерживать создание и стимулирование развития логистических систем. При этом к основным задачам государственных структур следует отнести:

- а) разработку и реализацию научно-технической политики развития процессов товародвижения и товаропроводящей сети на принципах логистики;
- в) координацию деятельности субъектов товарных рынков по организации и осуществлению товародвижения.

Для решения этих задач в региональных органах исполнительной власти должны развиваться следующие основные функции:

- в план социально-экономического развития региона необходимо включить план и прогноз развития товаропроводящей сети, имеющей приоритетное значение для развития хозяйственных связей регионов страны между собой и со странами ближнего и дальнего зарубежья;
- формирование информационных систем обеспечения процессов товародвижения и функционирования товаропроводящей сети;
- разработка предложений по инвестиционной политике в области развития логистической инфраструктуры;
- разработка рекомендаций по экономически рациональным схемам перевозок в межрегиональных сообщениях и в отдельных регионах страны;
- разработка совместно с заинтересованными отраслевыми органами управления мероприятий по обеспечению скоординированности в деятельности складских предприятий посреднических структур, транспортных терминалов и производственных складов;
- подготовка предложений и практических рекомендаций по развитию в системе управления и субъектах товарного рынка региона структур по организации и координации процессов товародвижения (логистических структур).

Разрабатываемые крупные проекты по развитию инфраструктуры города или отдельного региона необходимо согласовывать со специалистами по логистике, которые дадут рекомендации по рациональному размещению и перемещению потоков, и получить их заключение..

Отсутствие полноценных логистических центров в Казахстане может послужить сдерживающим фактором в экономическом росте местных компаний и приходе зарубежных инвесторов. Одной из главных проблем логистического рынка является дефицит складских помещений класса «А». О нехватке складских помещений, особенно специализированных, современных, оснащенных по последнему слову техники, говорится постоянно. На рынке аренды и продажи складских помещений спрос постоянно превышает предложение. Не менее серьезными проблемами являются и хаотичность, с которой строятся склады, и неорганизованность в их управлении. От этого страдает, прежде всего, сфера логистики, нуждающаяся для нормальной работы в четкой схеме, а вместе с ней - и потребители, до которых товар доходит позже и дороже, чем мог бы. Именно несогласованное развитие терминально-складских мощностей на территории страны является важнейшей проблемой Казахстана.

В планах Министерства транспорта – создание логистических центров, которые будут увязаны со стратегией развития транспортной отрасли, в транспортных узлах, рядом с городами-миллионниками, на пересечениях автомобильных и железных дорог.

Еще одним моментом, влияющим на развитие сферы складского строительства, является государственная поддержка бизнеса. Так, целый ряд логистических проектов будет развиваться в рамках частно-государственного партнерства. Это касается, например, развития морского международного порта Актау. Морской порт Актау определен как стратегический порт-регулятор в структуре Единой транспортно-логистической системы Среднеазиатского транспортно-промышленного коридора.

Наиболее активное развитие логистических центров предполагается в пригородах Алматы, где до 2012 года планируется создать основной узел логистики всего Казахстана с единой системой транспортных узлов, складов и центров приема, распределения и перевалки товаров.

Логистические комплексы также будут развиваться и в крупных аэропортах Казахстана. При этом желательно иметь авто- и железнодорожные подъезды, удобно расположенные по отношению к городу.

Нужен системный подход к построению сети и планируемой мультимодальности (объединению автотранспорта, железных дорог, водного и авиатранспорта).

Однако это только начало, и в не столь отдаленном будущем стоит ожидать появления в Казахстане целых комплексов, объединяющих как складские помещения различного назначения, так и возможности всех существующих путей сообщения. В настоящее время в этом направлении

идет работа по реализации Стратегии «ЗА» - это концепция объединения в единую систему три самых крупных транспортных узлов Казахстана – Астана-Алматы-Актобе. Каждый в отдельности транспортный узел покрывает свою часть республики: Актобе – Запад, Алматы – Юго-восток, Астана – Север. Создавая мощные современные индустриально-логистические комплексы в этих узлах, в целях улучшения качества и динамики товарооборота в стране, компания «High Tech Logistic» планирует развить единую логистическую сеть. Появление высококачественной логистической сети, которая будет охватывать всю территорию страны, позволит укрепить статус Казахстана как связующего звена между Европой и Азией.

«Amanat Invest Group», являясь самым крупным игроком на рынке логистических услуг, реализовал проект, не имеющий аналогов в Центральной Азии по масштабу и насыщению объектами инфраструктуры, - Индустриально-логистический центр «ДАМУ», сопоставимый по уровню с подобными центрами в США и в Европе. Центр работает в двух основных направлениях – транспортно-складская логистика и размещение на своей территории предприятий отечественных и зарубежных компаний-производителей.

В Казахстане к 2012 году запланировано создание шести транспортно-логистических центров - в Хоргосе, Алматы, Таразе, Шымкенте, Кызылорде, Актобе.

В целом рынок транспортно-логистических услуг в Казахстане на сегодня развит недостаточно. Создание высокоэффективной сети транспортно-логистических центров является самостоятельным прорывным проектом отрасли.

Одной из самых обсуждаемых сегодня тем, помимо экономического кризиса, безусловно, становится тема продовольственной безопасности республики в целом, и крупных городов Алматы, Астаны, в частности.

К сожалению, до настоящего времени сельхозпродукция на наших рынках стоит необоснованно дорого. Причину такого положения нашли давно: продовольственный мост между селом и городом занят армией посредников. Пока продукты проходят сквозь их строй от производителей до реализаторов, цены на них вырастают на 50 и более процентов. Создание «продовольственного пояса» немислимо без организации инфраструктурных проектов, позволяющих диверсифицировать поставки и хранение продуктов питания с нулевыми потерями товарных качеств.

Для переработки, хранения, доставки продуктов нужно строить современные контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, а также логистические центры, предназначенные для хранения и переработки продуктов. Например, строящийся логистический центр «Gega» сможет обеспечить 90 процентов переработки и хранения всей скоропортящейся продукции, поступающей в Алматы.

Рост потребительского рынка Казахстана приводит к быстрому развитию компаний по их обслуживанию. Однако отсутствие полноценного рынка логистических услуг является сдерживающим фактором роста местных компаний и прихода на рынок международных корпораций. Проблема отсутствия на рынке компаний, способных удовлетворить логистические потребности клиентов, стала весьма актуальной.

Правительство Казахстана, основываясь на поручения Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А., приступило к реализации нового проекта по диверсификации казахстанской экономики посредством развития кластеров. Появление компании CALM (Central Asian Logistics Management) обусловлено созданием и развитием пилотного кластера «Транспортная логистика».

Услуги компании впервые в Казахстане позволяют клиенту получать полный пакет логистических услуг, поскольку только это может реально снизить расходы и сократить путь товара к потребителю. Для клиентов важно, чтобы товар приняли, обработали, хранили и по заявкам распределяли эти грузы. При этом должна быть единая интегрированная система, которая позволит отслеживать прохождение груза по всей цепочке. Работа с CALM поможет клиенту приобрести конкурентное преимущество и усилить свои позиции на рынке.

Один из самых крупных в Казахстане терминал класса «А» начал действовать в Караганде. 30 тысяч тонн груза в год на площади 3456 кв.м будут обработаны с использованием самой современной автоматизированной WMS-системы управления складскими процессами, которые решают все профессиональные задачи: начиная от эффективного управления пространством, грузами и до прогрессивного менеджмента людскими ресурсами и техникой.

Практически материализован полный складской цикл, включая процессы приемки, контроля качества, сертификации товара, размещения его на хранение, инвентаризации, выполнение операций пополнения, перемещения, сбора по заказам и отгрузки.

По мере роста товарооборота система переводится в режим управления голосом.

Внедренная система имеет современную архитектуру, поддерживается высокими технологиями. Потребитель услуг имеет возможность в режиме on line в любой момент посмотреть весь складской запас, баланс, исполнение заказа, проследить полный путь прохождения товара и место его нахождения в данный период времени. Автоматический объективный биллинг услуг позволяет моментально получать отчеты о состоянии, объемах обрабатываемости груза, сроках их хранения.

Получив оперативную информацию, бухгалтер начинает оформлять необходимую накладную или счет-фактуру, а это значительно сокращает время для клиента и улучшает сервис. Работа в режиме реального времени позволяет с точностью до секунды отражать реальное состояние склада, а безбумажные технологии существенно сокращают затраты, повышают производительность. Система легко адаптируется к любым масштабам бизнеса и естественно воспринимает современные логистические бизнес-процессы.

Все поступающие в Карагандинский регион грузы могут храниться на стеллажах, в авиаконтейнерах или холодильных камерах - в зависимости от назначения товара. Цветы, медикаменты, морепродукты, мясо, овощи-фрукты, кондитерские изделия, ликероводочная и молочная продукция хранятся в холодильных камерах в строгом соответствии с предъявляемыми требованиями: скоропортящиеся товары - при температуре от -5 до +5°C, замороженные продукты - от -18 до -22°C.

Динамично работающие таможенные посты на приеме и вывозе товара позволяют максимально упростить процедуру таможенного оформления и уменьшить сроки до считанных часов, а терминал расчетно-кассового отделения банка способствует ускорению и упрощению процесса расчета предпринимателей с бюджетом.

Преимущества системы: доставка товаров до конечного потребителя осуществляется в максимально короткие сроки, сохранив первоначальное качество, свежесть.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

Товарооборот между Европой и Азией уже сегодня перевалил за отметку 800 млрд. долларов и имеет устойчивую тенденцию к росту. К 2010 году, по прогнозам международных экспертов, он достигнет 1 триллиона долларов. Общий чистый прогнозный доход от транзита через Казахстан этого года превысит уровень 50 млрд. долларов. Данные убеждают, что транспортно-коммуникационную инфраструктуру надо развивать, причем с опережающими темпами. Эта кровеносная система экономики Казахстана также жизненно необходима и для стабильного устойчивого развития всей индустрии страны.

За прошедшие 10 лет (с 1999 года) объемы перевозок грузов выросли в 2,8 раза, пассажиров - в 3,6 раза, объем перевалки грузов через порт Актау увеличился в 5 раз, объем транспортировки нефти морским транспортом за последние четыре года вырос в 1,5 раза.

Несмотря на положительные сдвиги, транспортная отрасль не может реализовать столь масштабные задачи Транспортной стратегии до 2015 года самостоятельно. Для ее реализации недостаточно решить чисто транспортные задачи, необходимо комплексное и параллельное развитие всех отраслей, тесно взаимосвязанных с транспортом, т.е. экспедиционное обслуживание, логистические услуги, логистико-распределительные системы, информационное обслуживание и др.

Специальная программа «Путь в Европу» на 2009-2011 годы, разработанная в соответствии с Посланием Главы нашего государства, по словам Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева, будет способствовать развитию экономического сотрудничества, привлечению технологий и опыта управления, совершенствованию наших законов.

В области транспорта программа предусматривает развитие и укрепление транспортных связей между Казахстаном и странами ЕС, создание условий, обеспечивающих предоставление транспортных и логистических услуг для свободного перемещения пассажиров, грузов и транспортных средств на основе единства транспортной инфраструктуры и процессов. Мы должны перенимать опыт Европейских стран по организации транспортно-логистических услуг.

По прогнозам экспертов, в 2020 году общий объем транзитных перевозок может достигнуть 40 млн. тонн, или увеличится в 3 раза по сравнению с уровнем, достигнутым в 2007 году. Уже сейчас транзит приносит в экономику Казахстана порядка 500 млн. долл. По прогнозам экспертов,

это только начало. Объёмы грузопотоков в направлении Китай-Европа-Азия растут, поэтому скорейшая реализация транзитного потенциала позволит Казахстану максимально уменьшить негативные последствия мирового экономического кризиса для экономики. При этом эксперты подчеркивают актуальность скорейшего создания и принятия закона о транзите и важность наличия в стране современных логистических центров.

В этой связи Правительство Казахстана принимает ряд задач, которые отражены в программных документах. Например, в Транспортной стратегии поставлена задача формирования оптимальной транспортной инфраструктуры с использованием принципов логистики, создания мультимодальных транспортных коридоров, сети терминалов и транспортно-логистических центров, обеспечивающих технологическое взаимодействие между всеми видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов на основе модифицированной модели меридианального и широтного расположения по направлениям Восток-Запад и Север-Юг; развитие рынка транспортных услуг.

Реализация Транспортной стратегии и Стратегии территориального развития Казахстана до 2015 года предполагает создание крупных торгово-логистических узлов, ориентированных на центрально-азиатский рынок и предоставляющих выгодные условия мировым товаропроизводителям для реализации своей продукции в регионе, формирование транспортно-логистических узлов, ориентированных на обслуживание клиентов всего Центральноазиатского региона.

Для создания благоприятных условий развития транзитного потенциала страны и возрождения Шелкового пути, проходящего по территории Казахстана, необходимо формирование современной логистической инфраструктуры в основных транзитных точках.

По информации Минтранскома РК в предстоящие 10 лет в стране необходимо построить не менее 5 крупных и 15 средних транспортно-логистических центров класса "А" в городах Астане, Алматы, Актобе, Актау, Кызылорде, Таразе, Уральске, Шымкенте, Манкенте, на пограничных переходах Бахты, Достык, Таскала - Озинки, Хоргос.

Успех транзита, и в том числе транспортно-логистических центров, в Казахстане обусловлен изначальным вовлечением в проект мировых транспортных структур, грузоотправителей Китая, стран Юго-Восточной Азии, Европы, России.

Трансконтинентальный коридор "Западная Европа - Западный Китай" является главным международным проектом отрасли начала этого столетия. В строительстве данного коридора заинтересованы многие страны. Привлекательность международного транспортного коридора для международных перевозчиков заключается в сокращении сроков транспортировки грузов по сравнению с морским транзитом и более низкой стоимости.

По Казахстану коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской). Казахстанская сторона при строительстве этой дороги гарантирует направить по данному направлению свой груз в объеме 10 миллионов тонн ежегодно.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автомобильный Транссиб, морской - через Суэцкий канал) являются его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по Транссибу - 14 суток, то по коридору "Западная Европа - Западный Китай", от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток. Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям: Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа.

Реализация проекта позволит увеличить объем грузоперевозок к 2020 году до 2,5 раза. Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно от сокращения времени в пути составит 33,9 млрд. тг., от сокращения количества ДТП - 49,9 млн. тг., в связи с ростом валового регионального продукта - 82,9 млрд. тг.

Огромное значение проект имеет и в плане развития регионов. Только в текущем году его реализация создаст 5 тысяч новых рабочих мест, а в пиковом 2010 году эта цифра достигнет 50 тысяч. Значительный импульс будет дан развитию малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторам экономики.

Тем не менее, без развития логистической инфраструктуры и, в первую очередь, без строительства вдоль следования транспортного коридора логистических парков и модернизации

пограничных пропускных пунктов, новый коридор не сможет стать достойным конкурентом существующим морским магистралям.

Сокращение сроков и затрат на доставку грузов из Юго-Восточной Азии в Европу не должно стать единственным преимуществом трансконтинентального коридора. В дополнение к качественной дороге необходимо внедрение международного стандарта по всему пути следования товаров, развитие логистической инфраструктуры, повышение качества законов с учетом международных законов в сфере транзита товаров.

Этот проект является не просто альтернативным транзитным путем, это своего рода выход к морю для стран Центральной Азии, которые такого выхода не имеют, а, следовательно, межконтинентальный коридор создаст условия для развития логистики, что, в свою очередь, даст толчок глобальному развитию всего Центральноазиатского региона.

Для развития рынка транспортно-логистических услуг Казахстана особый интерес представляет формирование интегрированных транспортно-распределительных систем в региональном и межрегиональном разрезе, обеспечивающее развитие производительных сил и скоординированное взаимодействие регионов в составе единого экономического пространства страны.

Функционирование интегрированных транспортно-распределительных систем основано на применении современных логистических технологий организации грузо- и товародвижения, к которым относятся контейнерные и контейнерные транспортно-технологические системы, обеспечивающие на основе применения унифицированных грузовых единиц (грузовых мест) скоординированное взаимодействие видов транспорта при организации смешанных перевозок грузов, единство и непрерывность транспортно-технологического процесса и ускорение доставки грузов, а также повышение их сохранности; логистические технологии «точно в срок» и «от двери до двери»; терминальные технологии организации транспортно-распределительного процесса, при которых транспортировка и доставка грузов (товаров) потребителю осуществляются через сеть грузовых терминалов, на которых происходит накопление и переработка грузов, сервисное обслуживание товарных потоков и доставка товара конечному потребителю.

Развитие терминалов является необходимым условием формирования в стране современной транспортной инфраструктуры согласно Транспортной стратегии Казахстана до 2015 года. В основе стратегии лежит комплекс мер по ускоренному созданию, расширению и реконструкции терминалов, перевалочных и складских комплексов, элементов контейнерной системы, других сооружений транспортно-распределительной инфраструктуры.

В последние годы в Казахстане наблюдается повышенная активность в сооружении терминалов различного назначения крупными государственными и негосударственными предприятиями, заинтересованными в создании собственных эффективных систем интегрированной логистики. Особенно быстрыми темпами строят собственные терминалы компании, ориентирующиеся на международное сотрудничество, а также фирмы, созданные с иностранным участием.

В этой связи Казахстану следует разработать и принять программу «Терминал» - программу создания системы транспортно-экспедиционного обслуживания территории (страны, городской агломерации, региона), основанной на терминальных технологиях и логистических принципах организации и управления системой грузо- и товародвижения.

Реализация программы «Терминал» должна быть осуществлена в несколько этапов.

На первом этапе необходимо проведение комплекса предынвестиционных и предпроектных исследований и разработок и формирование инновационной системы, а также создание необходимой правовой базы для стимулирования реализации программы.

На втором этапе за счет первичных целевых инвестиций должна быть реализована серия пилот-проектов терминальной системы, а также начаться строительство новых и реконструкция существующих терминалов и других объектов транспортно-экспедиционной инфраструктуры, финансируемое вновь созданными в рамках программы инвестиционными структурами с участием иностранных инвесторов. Одновременно должны развернуться работы по развитию специализированных систем связи и информационных систем.

На третьем этапе следует развернуть сооружение терминалов различного назначения, в основном, за счет средств коммерческих структур и постепенное объединение объектов терминальной системы в единый транспортно-логистический комплекс.

Казахстану необходимо разработать долгосрочную программу развития логистики (например, до 2015 года). Для развития логистики на законодательном уровне необходимо принять ряд законов, связанных с международной торговлей.

#### **Литература**

1. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года № 1096. <http://ru.government.kz/resources/docs/doc3>.

2. О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года. Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86 // "Казахстанская правда" от 13 апреля 2006 года, № 87 (25058).

3. Стратегия территориального развития Республики Казахстан до 2015 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 28 августа 2006 года № 167 // <http://ru.government.kz/>.