DOI: 10.17117/na.2015.03.026

Поступило в редакцию: 25.03.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.03.026.pdf>

Павлова Е.И., Нурманова Г.Т. Задачи развития транспортно-логистической инфраструктуры в Казахстане

Pavlova E.I., Nurmanova G.T.
Development tasks of transport and
logistic infrastructure in Kazakhstan

Рассмотрены особенности развития транспортно-логистической инфраструктуры в Казахстане. Подчеркнута перспективность совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в Казахстане на стыке международных коридоров, что способствует его трансформации в основное логистическое звено, соединяющее Европу и Азию. Выделены основные проблемы согласования экономических интересов и принципы взаимодействия участников и партнеров логистического центра
Ключевые слова: транспортно-логистический центр, транспортно-логистический процесс, нормативно-правовая база

The peculiarities of development of transport and logistics infrastructure in Kazakhstan are examined. The perspective of improving transport and logistics infrastructure in Kazakhstan is at the crossroads of international corridors, is highlighted which contributes to its transformation into a major logistic link connecting Europe and Asia. The basic problems of coordination of economic interests and the principles of interaction between the participants and partners of the logistics centre are detached

Key words: transport and logistic center, transport and logistic process, regulatory and legal framework

Павлова Елена Ивановна

Кандидат экономических наук, профессор
Московский государственный университет путей
связи
г. Москва, ул. Образцова, 9

Pavlova Elena Ivanovna

Candidate of Economic Sciences, Professor
Moscow State University of Railway Engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

Нурманова Гульназ Тааровна

Лаборант
Московский государственный университет путей
связи
г. Москва, ул. Образцова, 9

Nurmanova Gulnaz Taarovna

Laboratory Assistant
Moscow State University of Railway Engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

Во многих государствах логистика становится приоритетным направлением развития, стимулирующим общий экономический рост страны, так как логистические технологии способствуют снижению издержек производства и транспортировки товаров, росту экономической эффективности на микро- и макроуровнях, возникновению новых рынков сбыта.

Территориальное расположение Казахстана на стыке международных транспортных коридоров способствует его трансформации в основное логистическое звено, соединяющее Европу и Азию. Однако полномасштабное дви-

жение транзитных грузопотоков через территорию Казахстана и интеграция в Евразийскую транспортную систему могут быть реализованы при условии создания транспортно-логистической инфраструктуры, соответствующей мировым стандартам. Для выполнения данного условия реализуются инвестиционные проекты по развитию и модернизации транспортно-логистического комплекса.

Важнейший в Казахстане порт Актау – незамерзающий порт в восточной части побережья Каспийского моря – является участником логистической цепи при международных перевозках в/из Кавказа, Ирана, Турции и других стран. В современных условиях в порту перерабатывают, в основном, нефть, газ, минеральные руды и некоторые генеральные грузы. Транспортировка следующих по железной дороге грузов осуществляется с помощью паромов без погрузки и разгрузки в портах между Актау, Баку и Туркменбаши.

Через морской порт Актау проходит большая часть внешнеторговых грузов региона. С расширением международных связей и соответствующим этому процессу ростом экспортно-импортных грузопотоков требуется дальнейшее развитие порта – создание новых портовых комплексов и припортовых железнодорожных станций. В настоящее время многие порты как в Казахстане, так и в России, являются ограничителем в глобальных цепях поставок из-за недостаточного развития портовой логистической инфраструктуры.

Переход на рыночные условия изменил принципы работы порта, несмотря на то, что он остается государственным предприятием. Если раньше вся территория порта, как субъекта государственной собственности, управлялась единой администрацией, то сейчас на территории порта имеют разрешение на деятельность ряд крупных стивидорных компаний и многие экспедиторские фирмы. В результате на один и тот же причал могут поступать грузы самой разной номенклатуры, что осложняет работу железнодорожного и морского транспорта.

Для согласованной работы участников транспортно-логистического процесса рассматривается вопрос об организации транспортно-логистического центра. Его основой должен быть информационно-аналитический центр, который осуществляет управление всеми информационными, финансовыми и материальными потоками, циркулирующими в нем. В зависимости от зоны действия, возможно несколько вариантов его создания: в порте, при железной дороге или регионального логистического центра.

Узловые логистические центры (при порте, железной дороге) предназначены для организации взаимодействия и согласования работы видов транспорта, а также органов государственного контроля (при международных перевозках) и являются площадкой для распределения грузопотоков.

Региональные логистические центры должны реализовывать глобальные задачи:

- создание региональной логистической транспортно-распределительной системы;
- обеспечение эффективного функционирования части международного транспортного коридора, проходящего по территории страны.

Региональные логистические центры обычно специализируются на массовой переработке грузов по заказам различных компаний, поэтому они имеют хорошее техническое оснащение.

Конечная цель деятельности транспортно-логистического центра – оказание полного цикла транспортно-логистических услуг клиентам по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, по оптимальным маршрутам, при условии выбора наилучшего вида транспорта для перевозки конкретного груза.

Реализация проектов по развитию транспортно-логистических услуг невозможна без регулирования правовых отношений, возникающих между участниками транспортно-логистического процесса. Правовая область включает в себя решение вопросов, касающихся взаимоотношений между различными видами транспорта, а также между предприятиями транспорта и клиентуры.

К настоящему моменту законодательная база в области логистики развития недостаточно. Причем, такая ситуация характерна не только для Казахстана, но и для ряда соседних государств, в том числе стран Евразийского союза.

В России к настоящему времени подготовлены только проекты документов, обеспечивающих правовую сторону деятельности логистических центров, их взаимодействия с портами, железными дорогами и предприятиями-грузоотправителями и грузополучателями.

Основными документами, определяющими взаимоотношения, обязанности, права и ответственность организаций транспорта и клиентуры (грузоотправителей и грузополучателей), являются:

- Устав железнодорожного транспорта РФ (Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ);
- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (от 30.04.1999 N 81-ФЗ);
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (от 07.03.2001 N 24-ФЗ);
- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (от 08.11.2007 N 259-ФЗ);
- Воздушный кодекс Российской Федерации (от 19.03.1997 N 60-ФЗ).

Более развитым в области транспортной логистики является законодательство Республики Беларусь. В 2008 г. Постановлением Совета Министров этой республики была утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [1]. В 5-й главе этого документа рассмотрена классификация логистических центров и указано: «Логистическая система Республики Беларусь включает совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности будут формироваться транспортно-логистические и оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры» [1]. Далее особо выделена такая разновидность логистических центров, как многофункциональные логистические комплексы, которые включают также торгово-деловой, административно-

деловой и выставочный центры. Многофункциональные логистические комплексы создаются как на территории Республики Беларусь, так и за рубежом.

Необходимо совершенствовать законодательную и нормативно-правовую базу, чтобы обеспечить широкие возможности логистики на отечественном рынке, уточнить и отладить транспортно-таможенные механизмы и процедуры оформления грузов при пересечении границ, а также механизмы обеспечения оптимальных сквозных тарифных ставок на перевозки.

Требуют решения проблемы согласования экономических интересов и принципы внутрикорпоративного взаимодействия участников и партнеров логистического центра, аутсорсинга логистических услуг. Важной задачей является методическое обеспечение претензионной работы, нахождение способов разрешения межхозяйственных споров, обусловленных участием в международных транспортных перевозках.

Список литературы:

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. N 1249 «О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года». URL: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic14/text166.htm>.
2. Федоров Л.С., В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. *Общий курс транспортной логистики*. М.: КНОРУС, 2011.

References:

1. The resolution of Council of Ministers of the Republic of Belarus from August 29, 2008. N 1249 "About the Program of development of the logistics system of the Republic of Belarus for the period till 2015".
2. Fedorov L.S., V.A. Persianov, I.B. Muhametdinov. *General course of transport logistics*. M.: KNORUS, 2011.