

**ТРАНСПОРТ И МАШИНОСТРОЕНИЕ**

УДК: 658.7.02(575.2)

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА  
И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ**

*Абдылдаев Чынгыз Сагынбекович, старший преподаватель кафедры «Организации перевозок и безопасности движения», КГТУ им. И.Раззакова, Кыргызстан, 720044, г.Бишкек, пр. Ч.Айтматова 66. Тел: 0312-54-51-39, 0555 997-699, [Chyngyz15@mail.ru](mailto:Chyngyz15@mail.ru) ORCID ID 0000-0003-4194-0288*

**Аннотация** В работе рассматриваются количественные и качественные показатели складского хозяйства и транспортно-логистических центров а также их анализ. При организации грузовых перевозок различными видами транспорта и поставке товаров от производителя к потребителю необходима оценка складского хозяйства, наличия погрузочно-разгрузочных средств и другого складского оборудования. Расположение складских помещений обусловлено устоявшейся транспортной сетью (железнодорожные станции, аэропорты, порты и пристани), производственно-технологическим циклом (заготовительные и перерабатывающие предприятия, склады временного хранения), а также системой обеспечения национальной безопасности (Госматрезерв). Сектор автоперевозок в Кыргызстане состоит из большого числа мелких компаний и лишь несколько компаний смогли достичь сравнительно больших размеров, имея в своем составе более сотни грузовиков. При этом такие предприятия включают в свой состав и водителей, которые одновременно являются владельцами грузовиков. В таких условиях данное предприятие выступает как холдинговая компания и обычно выполняет функции заключения контрактов и ведения документации, в то время как водители несут ответственность за перевозку грузов и состояние своих грузовиков. Каждый водитель имеет патент на перевозку грузов в качестве индивидуального предпринимателя и может работать как для конкретной компании, так и по отдельным заказам.

**Ключевые слова** склады, складское хозяйство, логистика, логистические центры, транспортная логистика, транспортно-логистические центры.

**ANALYSIS OF THE STATE AND DEVELOPMENT OF STORAGE FACILITIES  
AND TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS OF THE KYRGYZ REPUBLIC**

*Abdyldaev Chyngiz Sagynbekovich, senior lecturer of the "Organization of transport and traffic safety", KSTU. I.Razzakova, Kyrgyzstan, 720044, Bishkek, Aytmatov Avenue 66. Tel: 0312-54-51-39, 0555 997-699, [Chyngyz15@mail.ru](mailto:Chyngyz15@mail.ru) ORCID ID 0000-0003-4194-0288*

**Annotation** The paper considers quantitative and qualitative indicators of warehousing and transport-logistics centers as well as their analysis. In the organization of freight transport by various modes of transport and the supply of goods from the producer to the consumer, it is necessary to assess the warehouse economy, the availability of cargo handling equipment and other warehouse equipment. The location of the storage facilities is determined by the established transport network (railway stations, airports, ports and piers), the production and technological cycle (procurement and processing enterprises, temporary storage warehouses), and the national security system (Gosmatrezerv). The road transport sector in Kyrgyzstan consists of a large number

of small companies and only a few companies have managed to reach a relatively large size, with more than a hundred trucks. At the same time, such enterprises include drivers who are also owners of trucks. In such circumstances, this enterprise acts as a holding company and usually performs the functions of contracting and maintaining records, while drivers are responsible for the transportation of goods and the condition of their trucks. Each driver has a patent for transportation of goods as an individual entrepreneur and can work for a specific company or for individual orders.

**Keywords** warehouses, warehousing, logistics, logistics centers, transport logistics, transport and logistics centers.

**Введение.** Термин «логистика» определяется как управление потоком товаров между точкой отправки (производства) и точкой потребления, чтобы соответствовать требованиям клиентов, в частности, фермеров, торговцев, производителей и потребителей. Логистика сельскохозяйственной продукции, включает в себя различные функции, такие как сбор, транспортировка, переработка, упаковка, контроль качества и сертификация, мониторинг и складирование. Минимизация расходов и максимизация объема продаж являются задачами логистики, таким образом, улучшение логистики приносит пользу как производителям, так и потребителям. Улучшение логистики будет способствовать дальнейшему повышению конкурентоспособности сельскохозяйственной продукции Кыргызстана.

Цели работы: 1) Исследовать складское хозяйство; 2) Исследовать логистические центры; 3) анализировать полученные данные и определить рекомендации.

Склады. По данным Нацстаткома Кыргызской Республики при проведении Первой сельскохозяйственной переписи (когда велся учет складов и применялся сплошной охват всех учетных хозяйств), по состоянию на 1 ноября 2003 года, насчитывалось 143800 складов для сельхозпродукции. По данным переписи, 166,7 тыс. учетных хозяйств имели в наличии 56,6 тыс. хранилищ для зерна (95,9% строений, пригодны для использования); 128,6 тыс. – для картофеля (пригодны – 99,6%); 8,7 тыс. – для овощей (пригодны – 99,3%); 4,9 тыс. – для плодов (пригодны – 99,6%); 1,6 тыс. - для бахчевых культур и винограда (пригодны – 97,8%). [1]

В последующем сельскохозяйственная перепись по количественным и качественным показателям складов не проводилась, поэтому на данный момент, можно считать эти данные достоверными.

В Кыргызской Республике большинство складов осталось со времен существования Советского Союза.

Значительная часть складов находится в собственности крупных торгово-рыночных комплексов (ОсОО «Дородой базарь», ЗАО «Берекет», «Кара-Суу» и др.) и крупных торговых сетей («Народный», «Глобус» и др.).

При этом следует отметить наличие определенной специализации складов связанной с переработкой продукции сельского хозяйства.

Складские помещения для хранения свеклы и сахара имеются у следующих предприятий пищевой промышленности: ОАО «Каинды-Кант», ОАО «Кошой», ОАО «Апросах», ОАО «Ак-Суйский кукурузоперерабатывающий сахарный комбинат», у крупных импортеров сахара: ОсОО «Белорусская сахарная компания», ОсОО «Тамаск-Кант», ОсОО «Бай Элим Компани», ОсОО «Dellasco Company», ЗАО «Кока-Кола Бишкек Боттлерс».

Складские помещения для хранения зерна и муки имеются у следующих предприятий пищевой промышленности: ГП «Дан», ОАО «Кант-Дан-Азык», ОАО «Алтын-Дан», ОАО «Талас Дан-Азык», ОАО «Азрат-Айыб», АО «Узген-Дан-Азык», АО «Карасуу-Дан-Азык», ОсОО «Москва», ОсОО «Рола», ОсОО «Казгрейн», ОсОО «Таза Ун», ОсОО «Орион Экстра», ОсОО «БЕКПР» и др.) «Акун».

Значительные складские помещения имеются в системе производства мучных кондитерских изделий (кондитерские фабрики, хлебозаводы и пекарни). К их числу

относятся кондитерские фабрики («Таттуу», «Ата-ЛТД», «Куликовский», «Ширин», «Сладости Востока», ОсОО «Мир сладостей»), хлебопекарные предприятия (ОсОО «Ыман-Ата», ОсОО «Гулазык» и др.) и другие небольшие компании. Значительные площади имеются у основных импортеров мучных кондитерских изделий: ОсОО «Бест Азия Групп», ОсОО «Ферст Трейд Компани», ОсОО «Сибирь Трейд», ОсОО «Топ Нотч Дистрибьюшен», ОсОО «ДоС ЛТД», ОсОО «М.И. Компани», ОсОО «Рустэль», ОсОО Торговый дом «Украина». Небольшие складские помещения имеются у магазинов кулинарии («Аристократ», «Али-Баба», «Арман», «Дасторкон», «Карлсон» и др.).

Складские помещения имеются у объектов социального (детские сады, школы, больницы, местные рынки) и оборонного (воинские) назначения, учреждений уголовно-исполнительной системы (ИВС, СИЗО, тюрьмы, колонии).

Расположение складских помещений обусловлено устоявшейся транспортной сетью (железнодорожные станции, аэропорты, порты и пристани), производственно-технологическим циклом (заготовительные и перерабатывающие предприятия, склады временного хранения), а также системой обеспечения национальной безопасности (Госматрезерв).

Следующим этапом развития складского хозяйства является создание транспортно-логистических центров.

Количество действующих хозяйствующих субъектов по типам предприятий в сфере транспортной деятельности и хранения грузов (на 1 января 2017г; единиц) представлена в таблице 1. [2]

Таблица 1.

Количество действующих хозяйствующих субъектов	2015	2016	2016 в процентах к 2015
<b>Всего</b>	<b>35353</b>	<b>37719</b>	<b>106,7</b>
Малые	560	621	110,9
Средние	70	64	91,4
Крупные	37	33	89,2
Индивидуальные предприниматели	34179	36491	106,8
Прочие обособленные подразделения	507	510	100,6

**Транспортно-логистические центры.** По данным Министерства сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации Кыргызской Республики по состоянию на начало 2017 года в республике было зарегистрировано 15 торгово-логистических центров из которых: действуют – 4, находятся на стадии строительства – 3, на стадии проектирования – 5, на стадии разработки проекта - 1. При этом строительство 2 центров приостановлено в связи с отсутствием финансирования. [3]

Отметим новые логистические центры, работающих в Кыргызстане, которые соответствуют международным стандартам.

Открыли в 2016г. 1-й сельскохозяйственный логистический центр по хранению и переработке сельхозпродукции в Сокулукском районе Чуйской области.

Сейчас в центре можно хранить 3000 тонн овощей и фруктов. В 2017 году его вместимость планируется расширить в 4 раза – до 12 000 тонн.

Производственная мощность предприятия по переработке и упаковке овощей – до 10 тонн в час, с последующей доставкой до заказчика.

В логистическом центре можно не только складировать и хранить сельхозпродукцию, но и сортировать, упаковывать, маркировать ее, а также реализовывать – как на внутреннем, так и на внешних рынках сельхозпродукции. Продукция будет отвечать стандартам и требованиям Евразийского экономического союза – иметь сертификаты качества и безопасности, тщательно отобрана, специальным образом упакована и маркирована. [4]

В 2017г. в Балыкчи открылся крупный логистический центр по хранению фруктов. На

кредитные средства было построено помещение и закуплено оборудование для промышленных холодильных складов – фруктохранилище с регулируемой газовой средой – вместимостью 2 400 тонн. Система ULO (РГС – регулируемая газовая среда) хранения фруктов позволяет хранить фрукты до 270 дней без потери качественных характеристик. Данная технология дает возможность импортозамещения продукции зарубежных производителей - отечественными. В данный момент создана линия производства замороженной плодоовощной продукции и замороженных фруктов. Также налажена дилерская сеть по поставкам данной продукции во все города Кыргызстана и ближайшие страны ЕАЭС (Казахстан, Россия).

Строительство фруктохранилища было стратегическим решением, так как в Иссык-Кульской области произрастают лучшие яблоки и груши по вкусовым, качественным и экологическим характеристикам. Договор по поставке и монтажу промышленных холодильных складов был заключен с российско-германской компанией Plattenhardt + Wirth GmbH. из Германии, все оборудование соответствует Евростандартам. [5]

Принято постановление правительства «Об утверждении основных направлений создания и развития системы торгово-логистических центров сельскохозяйственной продукции в КР на 2015-2017». Это было сделано в целях развития рынка сельскохозяйственной продукции и увеличения экспортного потенциала страны.

В этой связи, организация и создание современных торгово-логистических центров позволяющих складировать, хранить, консолидировать, перерабатывать и реализовывать конкурентоспособную сельскохозяйственную продукцию, с дальнейшей интеграцией в систему международных логистических центров является важной задачей сельскохозяйственной отрасли, увеличивающий экспортные возможности страны.

На сегодня экспортным потенциалом обладает выращивание овощей и фруктов. Высок потенциал производства и экспорта фасоли, картофеля, яблок, орехов, абрикосов и т.д. Помимо садоводческой отрасли, конкурентные преимущества имеют табачное, хлопковолокноное, молочное, мясное, кожевенное, плодоовощное производство.

По географической структуре экспорта сельхозпродукции основными партнерами Кыргызстана являются страны-члены СНГ в том числе: Россия (экспортируется – табак, хлопок-волокно, сахар, шерсть, овощи и фрукты, мед натуральный), Казахстан (молоко и молокопродукты, овощи и фрукты, мясо и мясопродукты, живые животные), Узбекистан (живые животные, мясо и мясопродукты, орехи, фруктовые соки), Таджикистан (мука, пшеница, овощи и фрукты), а также региональные партнеры в рамках ШОС и ЭКО: Китай (кожсырье, шерсть, овощи и фрукты), Турция (овощи и фрукты, хлопок, кожсырье, мед натуральный), Иран (фасоль, орехи, хлопок-волокно, молочные продукты). [6]

Еще одним видом логистических центров является создание международных логистических центров в Центральной Азии в рамках реализации различных международных проектов по созданию транспортных коридоров ТРАСЕКА.

Иностранные исследователи после изучения Кыргызской Республики пришли к выводу, что «республика является второй страной в регионе Центральной Азии с наименее развитой экономикой (после соседнего Таджикистана)». [7]

Из этого же отчета следует, что Кыргызстан «обладает ограниченными логистическими возможностями для перевозок ввиду низкого уровня экономического развития».

На основе проведенного изучения исследователи пришли к выводу о возможности создания небольших международных логистических центров на территории Кыргызстана (г.Бишкек, г.Узген). (рис.1)

При этом предусматривается создание крупных логистических центров прежде всего в Казахстане (Достык, Алматы, Кызыл-Орда, Астана, Актау, Атырау), Узбекистане (Термез, Ташкент, Бухара), Туркменистане (порт Туркменбаши), Таджикистане (г.Душанбе).



Рисунок 1. Предполагаемое расположение международных логистических центров в Центральной Азии. [2]

Складское оборудование.

Поставщиками складского оборудования являются: Компания DIA

### Развитие сектора логистики

Сектор автоперевозок в Кыргызстане состоит из большого числа мелких компаний и лишь несколько компаний смогли достичь сравнительно больших размеров, имея в своем составе более сотни грузовиков. При этом такие предприятия включают в свой состав и водителей, которые одновременно являются владельцами грузовиков. В таких условиях данное предприятие выступает как холдинговая компания и обычно выполняет функции заключения контрактов и ведения документации, в то время как водители несут ответственность за перевозку грузов и состояние своих грузовиков. Каждый водитель имеет патент на перевозку грузов в качестве индивидуального предпринимателя и может работать как для конкретной компании, так и по отдельным заказам.

Многие предприниматели являются владельцами старых грузовиков, произведенных в России или Белоруссии, чаще всего возрастом более 10 лет. Предприниматели с лучшими финансовыми возможностями используют подержанные грузовики и трейлеры, произведенные в Европе.

Как отмечено выше, сектор логистики характеризуется множеством мелких предприятий, которые имеют слабую финансовую базу и предоставляют ограниченный перечень услуг. Такая ситуация главным образом объясняется низким барьером вхождения в индустрию логистики и способом приватизации бывших государственных транспортных компаний. Высокая конкуренция по цене, которую создали эти два фактора, привела к недостаточной прибыльности для большинства предприятий, а слабые финансовые возможности вынуждают большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовики. Это приводит к высоким затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств.



Практически отсутствуют крупные предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страховки и таможенного оформления. У большинства компаний нет серьезного опыта осуществления мульти-модальных перевозок, недостаточный уровень контейнерных перевозок, нет специалистов в логистике с опытом осуществления современных видов международной торговли.

Экспертами отмечается низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации на пунктах пересечения границ, складах и хранилищах. Большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения и перемещения осуществляется вручную.

Важный вид услуги, который очень слабо представлен на рынке услуг в стране, это консолидированная или «пакетная» перевозка – транспортировка груза, объемом меньше, чем полная загрузка контейнера или грузового транспорта. Подобные транспортные услуги широко распространены в развитых странах. Эта услуга заключается в консолидировании груза от разных экспортеров, которые не имеют достаточной партии товаров для полной загрузки контейнера. Грузы малых объемов собираются у грузоотправителей на таможенных терминалах. Эти партии консолидируются в контейнер или грузовой прицеп и переправляются на таможенные терминалы приема грузов. Развитый рынок таких услуг позволяет грузоотправителям выбирать оптимальный объем и частоту перевозок, что приводит к установлению оптимальных цен на логистические услуги и улучшению качества услуг. Отсутствие услуг по консолидированной перевозке грузов приводит к росту издержек при экспорте и импорте и снижению конкурентоспособности бизнеса, в первую очередь, для малых и средних предприятий.

Ряд перевозчиков, специализирующихся на международных перевозках, оперируют в рамках транзитной системы гарантий TIR. Количество грузовиков в стране, используемых в рамках системы TIR, постоянно увеличивается, что показывает рост числа книжек МДП, выданных International Road Union национальной ассоциации в Кыргызстане по сравнению с другими странами Центральной Азии.

#### **Выводы:**

1. Отсутствие логистической инфраструктуры является одним из основных сдерживающих факторов ускорения развития агропромышленного сектора.
2. Отсутствие маркетинговой и логистической инфраструктуры в сельском хозяйстве, в виде складов, хранилищ, холодильников, терминалов и подъездных путей, которые были бы в ведении фермерских объединений, ведет к полному хаосу и мелким продажам через мелких оптовиков, что опять же снижает прибыльность отрасли.
3. Логистические центры позволяют продукцию массово закупать, собирать, сохранять в надлежащем виде, упаковывать – и все это в одном месте, а затем реализовывать ее, в том числе и экспортировать.

#### **Список литературы**

1. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Первая Сельскохозяйственная перепись по состоянию на 1 ноября 2003 года.
2. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики.
3. Электронное издание Tazabek [www.tazabek.kg](http://www.tazabek.kg)
4. Электронное издание akchabar [www.akchabar.kg](http://www.akchabar.kg)
5. Электронное издание kabar.kg
6. Министерство экономики КР . <http://mineconom.gov.kg>
7. Международные логистические центры/узлы в Центральной Азии. Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан и Республика Туркменистан. Номер проекта: EuropeAid/125727/C/SER/Multi. – 2009. – 115с.

**Известия КГТУ им. И.Раззакова 44/2017**

---

8. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. -20-е изд.М.: \ 2012. — 484 с.

9. Гаджинский А.М. Современный склад. Организация, технологии, управление и логистика Учеб. –практ. пособие. - М. : 2005. - 176 с.

10. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для акад.бакалавр./ Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — М. :, 2015. — 351 с.