

ТРАНСПОРТ И МАШИНОСТРОЕНИЕ

УДК 334.02.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Бекбоев Алтымыш Рысалиевич, проректор, к.т.н., доцент КГТУ им. И. Раззакова Кыргызстан, 720020, г. Бишкек, пр. Мира 66. Тел: 0312-54-84-32, , e-mail: 60risalievich

Асанбеков Темирлан Жакшылыкович, магистрант КГУСТА им. Н. Исанова Кыргызстан, 720020, г. Бишкек, ул. Малдыбаева 34 б, Тел: 0701-18-30-10, e-mail: Tesya66kg

Осмоналиев Насыркан Есенканович, магистрант КГУСТА им. Н. Исанова Кыргызстан, 720020, г. Бишкек, ул. Малдыбаева 34 б, Тел: 0705-44-05-85, e-mail: draker@inbox.ru.

Койчубеков Урмат Жээнбекович, магистрант КГУСТА им. Н. Исанова Кыргызстан, 720020, г. Бишкек, ул. Малдыбаева 34 б, Тел: 0700-65-20-00, e-mail: urmat_j1992@mail.ru

В данной статье рассмотрен вопрос необходимости совершенствования транспортной логистики в КР и эффективного управления мультимодальными транспортными потоками.

Ключевые слова: Логистика, мультимодальное, инфраструктура, коридор, транспорт.

DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN THE KYRGYZ REPUBLIC

Bekboev A.R, vice-rector, Associate Professor, Kyrgyzstan, 720044, KSTU named after I.Razzakov c.(Bishkek). Phone:0312-54-84-32, e-mail: 60_risalievich

Asanbekov T. J. Master of KSUCTA them. N. Isanova Kyrgyzstan, 720020, Bishkek, ul. Maldybaeva 34 b, Phone:0701-18-30-10, e-mail: Tesya66kg

Osmonaliev N.E., Master of KSUCTA them. N. Isanova Kyrgyzstan, 720020, Bishkek, ul. Maldybaeva 34 b, Phone:0705-44-05-85, e-mail: draker@inbox.ru.

Koychubekov U.J., Master of KSUCTA them. N. Isanova Kyrgyzstan, 720020, Bishkek, ul.Maladybaeva 34 b, Phone:0700-65-20-00, e-mail: urmat_j1992@mail.ru

In this article, the issue of the need to improve transport logistics in the Kyrgyz Republic and the effective management of the multimodal transport flows is considered.

Key words: Logistics, multimodal, infrastructure, corridor, transport

Роль организации эффективной деятельности на транспорте чрезвычайно велика для промышленности Кыргызской Республики. Оптимизация процессов функционирования в значительной мере влияет на эффективность и конкурентоспособность производства.

Принимая во внимание большое значение экспорта и необходимость увеличения грузооборота в рамках международных транспортных коридоров, вопросы эффективной организации перевозок грузов в международном сообщении становятся особенно актуальными.

В последние несколько лет особенно важными стали задачи, связанные с перспективами развития новых транспортных проектов и модернизацией существующей инфраструктуры, что еще более актуализирует задачу организации эффективного управления мультимодальными транспортными потоками. [1]

Современный мир переживает период глубинной трансформации. Региону необходимо решать непростые проблемы. В контексте концепции предложенной КНР «Один пояс - один путь» открывает для стран Центральной Азии новые возможности и большие перспективы, в частности перспективы выхода к морю.

В качестве первых шагов Кыргызстан предложил совместно приступить к реализации двух задач:

Первая – расширение сети волоконнооптических линий передачи, проходящих из Китая в Европу через территорию Кыргызстана.

Вторая задача – построение высокотехнологичных логистических центров и развитие совместной электронной торговли.

В рамках идеи нового Шелкового пути, Кыргызстан поддерживает идею строительства железной дороги.

Китай – Кыргызстан – Узбекистан, она будет развитию транспортной инфраструктуры Центральной Азии и предоставлению прямого и удобного выхода к Персидскому заливу и Тихому океану. К тому же данный проект полностью соответствует целям «Одного пояса – одного пути» в части создания новых альтернативных транспортных коридоров.

Сегодня в Кыргызстане работают четыре международных трассы, которые соответствуют всем международным стандартам. Кроме того, в 2018 году завершится строительства еще одной альтернативной автомобильной дороги международного класса, проходящий в Китай через Кыргызстан. [2].

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелкими автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой более грузоподъемным транспортом, или наоборот, когда основной путь товар продельывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разными получателями, заказчик при этом один.

У любой мультимодальной перевозки есть лишь один недостаток – большое количество стыковок и перегрузов товара (рис.1). Поэтому при принятии решения в пользу мультимодальной перевозки важную роль играет надежность транспортной компании.

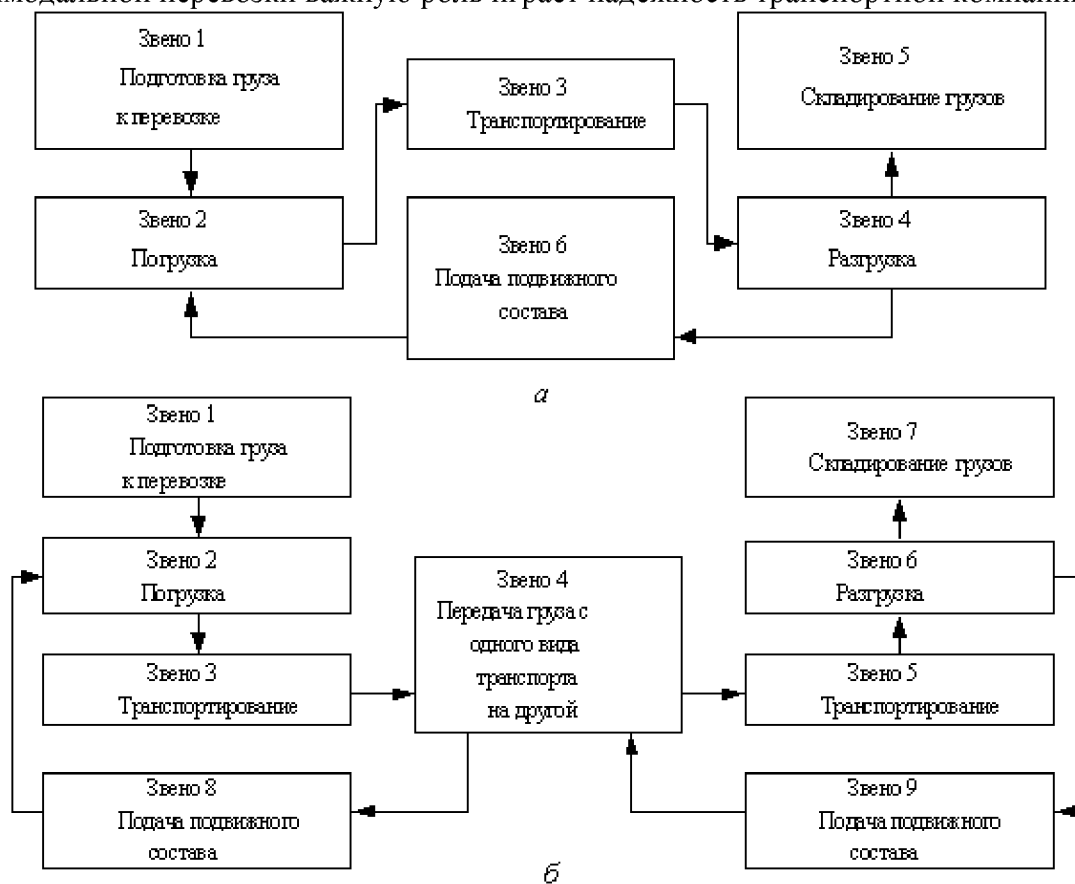


Рис.1. Технологические схемы перевозки грузов автомобильным транспортом: а - одним видом транспорта; б - несколькими видами транспорта

Существует два основных подхода к организации транспортного процесса:

1. традиционный
2. логистический с участием оператора мультимодальной перевозки.

При традиционном подходе единая функция управления сквозным материальным потоком отсутствует. Согласованность звеньев в вопросах продвижения информации и финансов низка, так как некому координировать их действия. Традиционный подход к смешанной перевозке представлен на рис.2.1.

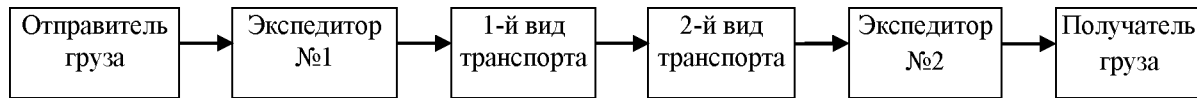


Рис.2.1. Традиционный подход к смешанной транспортировке: информационные и финансовые потоки: материальный поток

При логистическом подходе к смешанной перевозке появляется новый участник транспортного процесса – единый оператор мультимодальной перевозки. Наличие такого оператора создает возможность планировать продвижение материального потока и добиваться заданных параметров (рис.2.2.) [3].

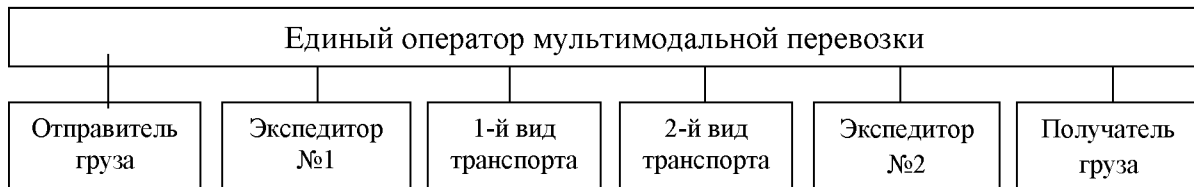


Рис.2.2. Логистический подход к смешанной транспортировке

Сравнительная характеристика традиционного и логистического подхода

Таблица 1.

Традиционный подход (прямая и смешанная перевозка)	Логистический подход (мультимодальная перевозка)
Два и более вида транспорта	Два и более вида транспорта
Отсутствие единого оператора перевозки	Наличие единого оператора перевозки
Отсутствие сквозной ставки на перевозку	Единая сквозная ставка на транспортировку
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-центральная схема взаимодействия участников

Заказ перевозки у разных транспортных компаний разными видами транспорта целесообразен, когда один из перевозчиков использует собственный транспорт и может предоставить более выгодные цены.

Мультимодальные международные перевозки используют в таких случаях:

- Нет прямого сообщения единым видом транспорта между отправителем и получателем груза;
- Прямое сообщение единым видом транспорта е походит грузополучателю по причине высокой цены или длительного срока поставки.

Проблема совершенствования транспортной логистики является предметом исследований, обсуждений на научных диспутах, в публикациях, поднимающие вопросы разработки новых способов развития логистики, позволяющих сократить сроки доставки грузов, а также затраты, уменьшить воздействие транспорта на экологию, достигнуть более высокой степени безопасности и повысить уровень жизни жителей страны.

Список литературы

1. Клепиков В.В. « Организация мультимодальных перевозок грузов на основе логистических методов». Дисс.. канд. тех. наук, Москва 2006.
2. Выступление Президента КР на форуме «Один пояс – один путь» в Пекине 15 мая 2017года.
3. Логистика. М.Н. Григорьев., А.П. Долгов., С.А.Уваров., - Москва, Гардарики, 2006г.