



**РАБАТ О.Ж., КОБДИКОВА Ш.М., ЖАТКАНБАЕВА Э.А.**

Казахский автомобильно – дорожный институт им. Л.Б. Гончарова, Алматы, Республика Казахстан

**RABAT O.ZH., KOBDIKOVA SH.M., ZHATKANBAEVA E.A.**

Kazakh Automobile and Road Institute named after L.B. Goncharov, Almaty, Republic of Kazakhstan

rabat747@mail.ru, elmira\_alimzhan@mail.ru

## **ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ И ЗАДАЧИ ПО РАЗВИТИЮ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **LOGISTICS TRANSPORT SYSTEMS AND CHALLENGES FOR THE DEVELOPMENT OF COMBINED TRANSPORT**

*Мақалада логистикалық транспорттық системалар жана комбинацияланған ташууларды өнүктүрүү боюнча маселелер каралган, алар кайрылуунун чыгымдарын максималдуу кыскартууну, тейлөөнүн сапатын жогорулатууну, жүктөрдү жеткирүүнү тездетүү жана алардын сакталышын жогорулатууну камсыз кылат.*

**Өзөк сөздөр:** *контейнер, жүк, транспорт системасы, ташуу, логистикалык система.*

*В статье рассмотрены логистические транспортные системы и задачи по развитию комбинированных перевозок, которые обеспечивают максимальное сокращение издержек обращения, повышение качества обслуживания, ускорение доставки грузов и повышение их сохранности.*

**Ключевые слова:** *контейнер, груз, транспортная система, перевозки, логистическая система.*

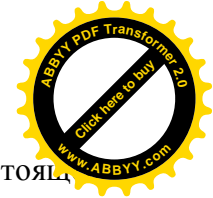
*In the article, the logistics transport systems and the tasks of the development of combined transportation are considered, which provide the maximum reduction of distribution costs, improving the quality of service, accelerating the delivery of goods and increasing their safety.*

**Keywords:** *container, cargo, transport system, transportation, logistics system.*

Комбинированные перевозки представляют собой разновидность мультимодальных перевозок (перевозки с использованием нескольких видов транспорта), особенностью которых является перевозка грузов в одной транспортной единице без перегрузки при смене видов транспорта. При этом роль центрального звена, как правило, играют железные дороги.

Развитие комбинированных перевозок - наиболее прогрессивная транспортная технология, основанная на рациональном сочетании преимуществ различных видов транспорта. Она обеспечивает максимальное сокращение издержек обращения, повышение качества обслуживания, ускорение доставки грузов и повышение их сохранности.

Из известных форм организации комбинированных перевозок: съёмными кузовами, автопоездами, автомобильными прицепами и крупнотоннажными контейнерами - последняя форма имеет наибольшие перспективы развития, ввиду универсальности используемого подвижного состава, складских площадей, перегрузочного оборудования и



наличию, в большинстве случаев, пригодной транспортной инфраструктуры. В настоящее время она преобладает в общемировой системе комбинированных перевозок и признана в качестве основной в сообщении Европа - Азия.

Участие Казахстана в этом сообщении обязывает республику принимать решительные и срочные меры по развитию этой транспортной технологии, представляющей значительный интерес также и с точки зрения совершенствования внутривнутриреспубликанских перевозок.

Для осуществления комбинированных перевозок необходимо создание системы, объединяющей на договорной основе перевозочные средства и инфраструктуру различных ведомств и работающей как единый комплекс под руководством оператора, обеспечивающего транспортировку груза по принципу «от двери к двери» по единому транспортному документу.

Создание такой системы требует: совершенствования инфраструктуры, законодательства, гарантирующего интересы участников перевозки, транспортных тарифов и информационного обеспечения. В связи с этим, как свидетельствует мировой опыт, быстрое развитие системы комбинированных перевозок невозможно без участия государства.

Реально развитие системы комбинированных перевозок должно осуществляться поэтапно, с учетом экономических возможностей страны. При этом на первом этапе целесообразно предусматривать формирование национальной сети комбинированных перевозок на основе максимального использования имеющейся производственной базы и транспортной инфраструктуры с постепенным приближением к международным стандартам.

Последующие этапы развития должны обеспечить интеграцию национальной системы в мировую систему комбинированных перевозок.

В условиях Казахстана на первом этапе развития комбинированных перевозок (до 2000 г.) реально можно было бы предусмотреть создание необходимых условий для обеспечения перевозок транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах по основным транспортным коридорам с решением в дальнейшем последовательно других вопросов по формированию национальной сети комбинированных перевозок и интеграции ее в мировую систему.

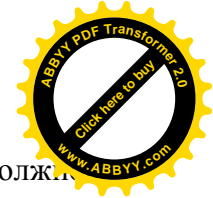
На этом этапе также необходимо разработать стратегическую Программу развития на железных дорогах республики комбинированных перевозок с выделением этапов ее реализации и определением суммы и источников необходимых инвестиций.

Следует подчеркнуть, что в транспортной системе Казахстана на современном этапе представлены лишь отдельные элементы комбинированных перевозок: использование контейнеров (в т.ч. и крупнотоннажных), экспедирование грузов, сочетание в необходимых случаях нескольких видов транспорта.

Парк контейнеров постепенно сокращается, т.к. с 1992 г. списание их производится регулярно, а пополнение практически не осуществляется.

Необходимо подчеркнуть, что при перевозках грузов в контейнерах значительно повышается качество перевозок при снижении эксплуатационных расходов, поэтому развитие контейнерных перевозок в мире идет быстрыми темпами и в перспективе прогнозируется в среднем на уровне 6-7 % в год.

С учетом этого при разработке Программы развития комбинированных перевозок на железных дорогах республики особое внимание следует обратить на развитие контейнерных перевозок с обоснованием прогноза их роста по регионам и направлениям и комплекса вопросов по обеспечению этих перевозок, таких как определение: потребности в подвижном составе и источников пополнения его парка, перспектив развития сети контейнерных терминалов и их технического оснащения, необходимости развития ремонтной базы и др.



В составе Программы развития комбинированных перевозок в Казахстане должное внимание необходимо уделить совершенствованию системы экспедиторского обслуживания с созданием в республике института операторов комбинированных перевозок, обеспечивающих по контракту с клиентом выполнение перевозки на протяжении всего маршрута следования груза и несущего полную ответственность за его сохранность во время транспортировки. Созданные на их основе в дальнейшем объединения «национальный оператор», согласно Конвенции ООН о международных комбинированных перевозках, станут партнерами остальных национальных операторов стран-участниц перевозки, обслуживающих комбинированные перевозки на всех международных маршрутах следования.

Это далеко не полный перечень проблем, которые предстоит решить для создания эффективной системы комбинированных перевозок.

Одним из действенных стимулов ускорения внедрения в практику перевозочной деятельности республиканского транспортного комплекса технологии мультимодальных (в частности, комбинированных) перевозок может стать формирование логистических транспортных систем.

Логистика (англ. Logistic - техника перевозок и снабжения) и логистическое управление - относительно новое направление деятельности по оптимизации товароматериальных, информационных и финансовых потоков, широко распространившееся в мировой практике в последнее десятилетие прошлого века. Его развитие обусловлено стремлением производящих компаний максимально сократить продолжительность цикла «производство - потребление» и ускорить оборачиваемость производственных запасов. Влияние затрат, осуществляемых в процессе этого цикла, на эффективность производственной деятельности в целом весьма значительно. По оценке специалистов, снижение их на 1 % эквивалентно 10% роста годового объема сбыта. Доля снабженческо-сбытовых затрат в розничной цене товара в развитых странах для отраслей обрабатывающей промышленности достигает 30 %[1].

Правомерно предполагать, что для стран СНГ в условиях переходного периода с элементами дестабилизации в промышленном производстве и на транспорте эта доля может быть гораздо выше. Сокращение данных затрат за счет упорядочения процесса товародвижения и контроля его на всех стадиях - один из реальных путей повышения эффективности производства. В отличие от применявшихся ранее традиционных схем реализации товаров с разрозненными системами движения материальных, информационных и финансовых потоков логистический подход предусматривает объединение их в единую систему, что создает оптимальные условия для контроля и регулирования сбыта товаров на всех стадиях их реализации, что в конечном счете ведет к снижению временных и материальных затрат с повышением надежности и качества поставок. Этим обусловлена объективная необходимость возникновения логистики как науки о планировании, контроле и управлении всеми процессами (складирование, хранение, транспортировка и т.д.) на пути продвижения товара от производителя к потребителю, включая его информационное обеспечение. Таким образом, логистика - это управленческая концепция, опирающаяся на инфраструктуру, обеспечивающую складские операции, транспорт и связь.

Интеграция различных поставщиков логистических услуг с их инфраструктурой на пути продвижения товара породила понятие «логистической системы», в составе которой могут функционировать различные логистические цепи. Обеспечение надежности логистической системы наилучшим образом достигается при заключении долгосрочных соглашений между ее участниками, действия которых в этом случае подчинены общим интересам.

В международной практике логистические системы формируются как во внутреннем, так и в международном сообщении и рассматриваются как решающий фактор успеха в конкурентной борьбе.



Транспорт - обязательная составляющая любой логистической системы, в свою очередь, по количеству участников транспортного процесса, возможных вариантов и аспектов решений представляет собой самостоятельную область логистики.

По оценке промышленных и торговых компаний, транспорт и связь оказывают наибольшее воздействие на эффективность работы логистической системы. Доля транспорта в общих логистических затратах для развитых стран достигает 25 %. Этим определяется особая важность транспортной логистики (как составной части логистической системы), предполагающей коренную перестройку индустрии услуг и формирование оптимальных логистических транспортных цепей, с обеспечением максимальной согласованности между всеми их звеньями.

Формирование логистических систем и, в частности, логистических транспортных цепей для государств постсоветского пространства - непростая задача в связи с отсутствием достаточного опыта в данной области[3]. Однако ее необходимо решать, поскольку эти технологии, апробированы на мировом уровне как технологии, реально способствующие повышению эффективности общественного производства.

По общей оценке, ключевую роль в обеспечении эффективности логистики в транспортной сфере играют контейнеризация, ускоряющая грузовые операции и в большей степени обеспечивающая сохранность груза, а также комбинированные перевозки, оптимизирующие транспортный процесс.

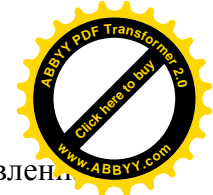
Организация комбинированных перевозок непосредственно связана с формированием терминальной сети по их обслуживанию. В составе логистической транспортной цепи главная задача терминалов - обеспечение эффективного функционирования всей логистической транспортной системы за счет максимального сокращения производственного цикла (перевозок). Особенно это важно на макрологистическом уровне - при обеспечении перевозок в межрегиональном и международном сообщениях. Поэтому формирование терминальной сети с этих позиций должно основываться на принципе взаимодействия между терминалами с увязкой их технологических процессов и обеспечением оптимальных условий для пропуска информационных потоков.

Одновременно с этим на микрологистическом уровне (начальный и конечный этапы транспортировки) терминалы должны обеспечивать экономически эффективное взаимодействие с производственной сферой на основе оптимальной взаимоувязки работы различных видов транспорта для реализации одного из главных принципов комбинированных перевозок - доставки «от двери к двери». Именно на этом этапе из-за стыковки различных видов транспорта наиболее вероятны сбои в работе логистической цепи[3]. Поэтому не менее важной задачей при формировании терминальной сети является обеспечение необходимой производительности терминалов на основе их оснащения техническими средствами с учетом конкретных условий в регионе обслуживания и эффективной технологии работы по переработке грузов, особенно при передаче их с одного вида транспорта на другой.

Объединяя в едином производственно-транспортном процессе грузовладельцев и перевозчиков различных видов транспорта, терминалы, по сути, становятся информационно-логистическими центрами.

Организация движения товарных потоков на основе принципов транспортной логистики чрезвычайно актуальна для Казахстана с его обширной территорией и разобщенностью центров производства и потребления товаров. В этих условиях оптимизация транспортного процесса особенно эффективна с народнохозяйственной точки зрения.

Одним из важных побудительных мотивов ускоренного формирования в Республике Казахстан системы информационно-логистических центров является, в частности, развитие интеграционных процессов в мировой экономике и необходимость совершенствования межгосударственного товарообмена, в том числе и на основе



формирования межнациональных логистических транспортных цепей. Поставленная перед транспортным комплексом Республики Казахстан задача повышения эффективности использования и развития транзитно-транспортного потенциала кардинально может быть решена только на основе новых технологий, от темпов, освоения которых зависят сроки ее решения.

Базовыми условиями успешного внедрения в практику перевозочной работы республиканского транспортного комплекса новейших транспортных технологий являются контейнеризация и развитие комбинированных перевозок, опирающихся на сеть информационно-логистических центров, с возложением на них функций по мониторингу и регулированию грузопотоков, а также координации деятельности участников перевозочного процесса (железнодорожной, грузовладельцев, перевозчиков, экспедиторов и др.) и совершенствованию перевозочной деятельности (оптимизация документооборота, применение новых технологий и др.) на основе компьютерных баз данных и мониторинга рынка транспортных услуг.

### Список литературы

1. Неруш Ю.М. Логистика [Текст] : Учебник для ВУЗов / 3-е изд., перераб. И доп. // Ю.М.Неруш. — М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2013г., 495с.
2. Волчин В.В. Склад: организация, управление, логистика [Текст]: 7-е изд., перераб. И доп. / В.В.Волчин. – М.: Издательско-торговая кооперация» Дашков и К<sup>0</sup>», 2016. - 732с.
3. Прокофьева Т.А. Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем [Текст]: Региональный аспект / Т.А.Прокофьева, О.М.Лопаткин. – М.: Рконсульт, 2013. - 400с.
4. Тенизбеков М.Т. Основные аспекты логистики транспортных потоков [Текст] / М.Т.Тенизбеков, А.А.Такырбашев, Алтымыш у.У. // Вестник КГУСТА. – 2017. -№1(55). – с.18-24.
5. Акылбек у. К. Состояние и анализ внутренних перевозок грузов в Кыргызстане [Текст] / Акылбек у.К., Э.Ш.Момнуалиев, Н.К.Осмоналиев / Вестник КГУСТА. – 2018. - №2(60). – с. 5-10.