

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ

*Бул макалады Кыргызстанда транспорттук логистикалык системаны колдонуу суроолору каралды.*

*В данной статье рассматриваются вопросы использования транспортно-логистической системы в Кыргызстане.*

*In given article questions of use of transportno-logistical system in Kyrgyzstan are considered.*

Развитие конкурентной среды в сфере рынка транспортных услуг и международных перевозок грузов в Кыргызстане, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которого рассматривается логистика. В мировой экономической системе логистика как наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ планирования, формирования и развития грузопотоков и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками и максимальным синергетическим эффектом во всей логистической цепи прочно завоевала свои позиции.

Транспорт является неотъемлемым звеном этой системы. Транспортирование грузов сопряжено с большими издержками, требует учета большего количества факторов. Более половины затрат на товародвижение приходится на перевозочные операции, что акцентирует внимание на необходимости интегрировании транспортных процессов с производственными, сбытовыми, распределительными процессами и обуславливает необходимость создания макрологистических систем, объединяющих по горизонтали конкурирующие между собой предприятия логистического сервиса, которые смогут дополнить производственные микроуровневые системы.

Отсутствие в Кыргызстане транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать его потенциал. Поэтому особую актуальность приобретает создание в Кыргызстане сети региональных транспортно-логистических центров различных уровней, образующих в совокупности интегрированную транспортно-логистическую систему.

Внедрение логистического подхода в решение задач развития транспортной системы Кыргызстана обеспечит ускорение и непрерывность продвижения грузопотоков, развитие контейнерных перевозок грузов в интермодальном сообщении, обеспечение транспортно-логистического сервиса на уровне международных стандартов, позволит значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, уменьшить стоимость оборотных средств и массы грузов, находящихся в пути, снизить в среднем на 30-40 % себестоимость производства /1/, транспортных и сопутствующих потоков от мест производства до потребления, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качестве товаров и услуг. В настоящее время суммарные логистические затраты составляют во внутреннем валовом продукте Кыргызстана порядка 30 %. Для сравнения, в экономически развитых странах мира данные издержки составляют 10-12 %.

Под транспортно-логистической системой понимается совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящая из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов - звеньев (субъектов) распределительной сети, интегрированных материальным потоком, обеспечивающих реализацию общей цели функционирования системы, согласованной с социально-экономическими целями, и получение максимального синергетического эффекта на основе логистической координации участников транспортно-логистической системы, интеграции грузовых, сервисных, информационных и финансовых потоков. При этом к основным функциям транспортно-логистической системы, наряду с непосредственно транспортировкой, относится и транспортно-логистический сервис, связанный с функциями распределения материального и транспортного потоков, осуществляемыми, как правило, на крупных региональных распределительных центрах.

Как показал анализ эволюции зарубежного опыта, под понятие логистический центр попадают различные производственные единицы: транспортно-грузовые центры,

грузораспределительные центры, транзитные терминалы, центры логистических услуг. Логистические центры связывают определенное количество поступающих потоков грузов и создают эффективную форму распределения товаров путем создания целенаправленной кооперации всех участников грузодвижения.

В мировой практике известны два типа распределительных центров – открытые и закрытые. Закрытый центр обслуживает объекты только одной сети, собственностью которой он является. Если же распределительный центр принимает на обслуживание сторонние объекты, то он именуется открытым. В этом случае распределительный центр проводит самостоятельную деятельность. Особенности современного состояния экономики Кыргызстана позволяют утверждать, что у нас получают развитие распределительные центры открытого типа.

Первые логистические центры появились в Париже. Они явились результатом желания со стороны администрации города улучшить транспортную и экологическую ситуацию в городе. Были созданы две автомобильные грузовые станции на севере и на юге Парижа с тем, чтобы на них могли разгружать или загружать большегрузные автомобили, накапливать и распределять товары. Строительство многочисленных грузовых терминалов проходило при поддержке местных и региональных правительств. Правительство рассматривало эти проекты как средство для улучшения движения автомобильного транспорта и улучшения экологических условий, а также обращало внимание на тот эффект, который может быть получен от распределения грузов между видами транспорта. Инициаторами проектов строительства грузовых терминалов обычно выступало местное правительство, иногда торгово-промышленные палаты и значительно реже – отдельные частные предприниматели. Иногда они получали значительные субсидии или помощь со стороны правительства, которое оплачивало выполнение инфраструктурных работ (соединение автомобильных магистралей, железных дорог, коммунальных сетей и т.п.).

В 1966 году был открыт под Парижем терминальный комплекс «Гаронор». Главной идеей терминального комплекса «Гаронор» было создание центров распределения, на которых совмещались транспортные, складские и сбытовые функции. На территории терминального комплекса функционируют как склады общего пользования, так и отдельные склады, принадлежащие клиентам, а также целый ряд специализированных предприятий транспортно-складской инфраструктуры. В процессе своего развития он стал первой в Европе системой взаимодействующих распределительных терминальных комплексов.

Правительством Германии для совершенствования системы организации грузодвижения принят план по транспорту, который включает создание в Кельне мультимодального грузового терминала, который объединяет современные автомобильно-железнодорожные и автомобильно-водные терминалы, складские площади с хранилищами и перевалочными базами, зоны обслуживания (офисы, стоянки, ремонтные мастерские и т.п.). Цель создания центра: повысить уровень логистического сервиса по обслуживанию грузопотоков, снизить логистические затраты и сохранить окружающую среду.

Типичным примером современных мультимодальных терминальных комплексов, выполняющих функции логистических транспортно-распределительных центров, являются крупнейшие грузовые терминалы, функционирующие в железнодорожно-автомобильном транспортном узле в г. Бремене, в морском порту города Гамбург. О масштабах терминального комплекса в морском порту Гамбург свидетельствует дислокация в нем 600 транспортно-экспедиционных компаний, осуществляющих сопровождение и доставку грузов потребителям.

Анализ зарубежного опыта создания транспортно-распределительных центров показывает, что основой финансовой стратегии реализации программ должна быть интеграция финансовых ресурсов всех заинтересованных предприятий, организаций и фирм. В качестве основных источников финансирования необходимо рассматривать: собственные финансовые ресурсы участников программы, средства стратегических инвесторов, средства акционеров, кредитные ресурсы коммерческих банков. Наиболее эффективной организационно-правовой формой организации транспортно-распределительных центров является акционерное общество открытого типа. Возможными акционерами вышеуказанных обществ могли бы стать государственные структуры региона, муниципалитеты, министерство транспорта, отечественные и зарубежные финансовые институты, инвестиционные компании, банки, частные инвесторы, транспортно-экспедиционные и другие логистические компании, страховые компании и центры оптовой торговли.

В условиях нашей республики государство должно принимать активное участие при реализации крупных проектов по созданию транспортно-распределительных центров. Органы государственного управления должны сосредоточиться на решении следующих проблем:

- разработка генеральной программы развития транспортно-распределительных центров с учетом комплекса экономических, транспортных и экологических факторов;

– выработка и правовое закрепление системы гарантий и льгот, которые получают участники программы, а также механизмы их взаимоотношений при реализации программы;

– контроль использования привлекаемых финансовых ресурсов и выделяемых бюджетных средств, а также практика предоставления льгот участникам программы.

Разумеется, формирование транспортно-логистических систем в Кыргызстане имеет ряд специфических особенностей, которые должны учитываться в теории и методологии научных исследований. При этом на первый план выходит задача проработки методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким и скрупулезным исследованием экономики страны и, в частности, транспортного комплекса и соответствующим синтезом организационно-функциональных структур объектов и субъектов управления в логистической системе.

Проектирование и реализация в Кыргызстане программ по созданию и развитию транспортно-распределительных центров позволит существенно повысить качество и эффективность транспортного обслуживания клиентуры, обеспечить синхронизацию процессов производства, транспортировки и сбыта готовой продукции.

### **Список литературы**

1. Миротин Л.Б., Гудков В., Вельможин А. Грузовые автомобильные перевозки. – М., Горячая Линия-Телеком, 2007. – 560 с.