

С.Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық университетінің 60 жылдығына арналған «Сейфуллин оқулары– 13: дәстүрлерді сақтай отырып, болашақты құру» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференциясының материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения – 13: сохраняя традиции, создавая будущее», посвященная 60-летию Казахского агротехнического университета имени С.Сейфуллина. - 2017. - Т.1, Ч.4. – С.269-274

НЕКОТОРЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ МАРКЕТИНГА РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Савет А.

«Логистика- неопознанный континент экономики».

Питтер Друкер

В рамках современных преобразований экономической и социальной жизни отдельных государств происходит формирование глобального общества потребления, в котором главное место на рынке занимают интересы потребителя товара и услуг. К деятельности производителей, поставщиков и продавцов на таком рынке предъявляются требования максимально удовлетворяющие запросы и потребности потребителей внаиболее короткие сроки по самой приемлемой цене. Это может быть достигнуто только при условии хорошо налаженной логистике, обеспечивающей эффективность использования времени, финансовых и материальных ресурсов на протяжении всего процесса производства и потребления товаров и услуг.

Развитие рыночных отношений в Казахстане способствовало формированию приоритета потребителя, с традиционным для современного общества набором амбициозных потребителей, но не в полной мере повлияло на создание адекватной логистической инфраструктуры, позволяющей производителям удовлетворять требования рынка на уровне мировых стандартов [1] и не смотря на то, что отдельные производители и продавцы прилагают максимум средств и усилий по сохране собственных логистических цепей и комплексов, отсутствие централизованной казахстанской логистической системы заметно демонстрирует отставание нашей страны в части формирования современного эффективного рынка товаров и услуг. Эти обстоятельства актуализируют необходимость формирования национальной логистической модели способной быть внедренной в казахстанскую экономику с целью повышения ее эффективности и конкурентоспособности. Построение развитой логистической системы страны является долгосрочным процессом, требующим четкого и грамотного предварительного теоретического исследования обоснования. Недостаточное теоретическое исследование и основание касательно транспортно-логистических терминалов и центров, на сегодняшний день, один из наиболее важных вопросов для специалистов области логистики. Одним из важнейших направлений исследования

принципов и механизмом формирования и функционирования логистической системы является системное изучение передового опыта зарубежных стран, в качестве базы исследования на современном этапе развития мировой экономики заслуживают логистические модели стран – лидеров рейтинга LPI. Индекс LPI (LogisticsPerformanceIndex) является на сегодняшний день наиболее объективным показателем, определяющим уровень развития транспортно-логистического комплекса страны на основе оценки развития национальной таможни, инфраструктуры, системы международных перевозок, системы нормативно-правового регулирования логистической деятельности, транспортировки, бесперебойности и своевременности оказания логистических услуг. Средняя оценка по комплексу параметров ранжируется между странами, и рейтинг публикуется на официальном сайте Всемирного Банка (таб. 1). В настоящее время, согласно рейтингу LPI наиболее высоких оценок заслуживают логистические модели стран Евросоюза. Так по последним данным за 2016 год мировым лидером по оценке общего уровня развития логистики является Германия, со значением индекса 4.23 балла, что на 0.11 балла выше показателя за 2014 год. Второе место рейтинга занимает Люксембург, со значением индекса 4.22 баллов. Далее следуют Швеция, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Австрия, Великобритания, Китай, США. Казахстан занимает 77 место в рейтинге, со значением индекса LPI 2.75. Наиболее высоко из всех элементов LPI Казахстана оценивается Бесперебойность и своевременность оказания услуг (поставок) (3.06 балла).

Таблица 1 – Данные об оценке уровня развития логистики в странах мира за 2016 год, в баллах (составлено по данным [2])

Страна	Ранг LPI	Значение LPI	Работа таможни	Инфраструктура	Международные перевозки	Применение правовой базы	Осуществление транспортировки	Своевременность поставок
Германия	1	4.23	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
Люксембург	2	4.22	3.90	4.24	4.24	4.01	4.12	4.80
Швеция	3	4.20	3.92	4.27	4.00	4.25	4.38	4.45
Нидерланды	4	4.19	4.12	4.29	3.94	4.22	4.17	4.41
Сингапур	5	4.14	4.18	4.20	3.96	4.09	4.05	4.40
Бельгия	6	4.11	3.83	4.05	4.05	4.07	4.22	4.43
Австрия	7	4.10	3.79	4.08	3.85	4.18	4.36	4.37
Великобритания	8	4.07	3.98	4.21	3.77	4.05	4.13	4.33
Китай	9	4.07	3.94	4.10	4.05	4.00	4.03	4.29

<u>Страна</u>	Ранг LPI	Значение LPI	Работа там жни	Инфраструктура	Международные перевозки	Применение правовой базы	Осуществление транспортировки	Своевременность поставок
США	10	3.99	3.75	4.15	3.65	4.01	4.20	4.25
Швейцария	11	3.99	3.88	4.19	3.69	3.95	4.04	4.24
Япония	12	3.97	3.85	4.10	3.69	3.99	4.03	4.21
ОАЭ	13	3.94	3.84	4.07	3.89	3.82	3.91	4.13
Канада	14	3.93	3.95	4.14	3.56	3.90	4.10	4.01
Финляндия	15	3.92	4.01	4.01	3.51	3.88	4.04	4.14
Франция	16	3.90	3.71	4.01	3.64	3.82	4.02	4.25
Дания	17	3.82	3.82	3.75	3.66	4.01	3.74	3.92
Ирландия	18	3.79	3.47	3.77	3.83	3.79	3.98	3.94
Австралия	19	3.79	3.54	3.82	3.63	3.87	3.87	4.04
Южная Африка	20	3.78	3.60	3.78	3.62	3.75	3.92	4.02
Италия	21	3.76	3.45	3.79	3.65	3.77	3.86	4.03
Норвегия	22	3.73	3.57	3.95	3.62	3.70	3.82	3.77
Испания	23	3.73	3.48	3.72	3.63	3.73	3.82	4.00
Республика Корея	24	3.72	3.45	3.79	3.58	3.69	3.78	4.03
Тайвань	25	3.70	3.23	3.57	3.57	3.95	3.59	4.2
...
Казахстан	77	2.75	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06

В настоящее время Европейский Союз представляет собой развитое глубоко интегрированное пространство с интенсивно развивающимся сектором логистических услуг (3-6). В сфере товарного обращения производителями Европы были найдены существенные ресурсные резервы, компенсирующие в условиях рыночной конкуренции расходы по удовлетворению постоянно растущих запросов потребителей. В данном случае, речь идет о возмещении дополнительных расходов за счет оптимального размещения складов, оптимизации величины партий поставок, рационализации транспортных маршрутов, внедрения новых ресурсосберегающих технологий, включая и информационные, усовершенствования системы сопровождения грузов, складирования и осуществления погрузочно-разгрузочных работ в процессе логистического обслуживания потребителей [3]. Современные предприятия сопровождают

традиционные операции по сбыту дополнительными услугами складской обработкой, консолидации, тарировке и транспортировки готовой продукции. Тем самым европейские компании расширяют свой ассортимент товаров и услуг за счет дополнительных сервисных услуг логистического характера. Помимо этого, в отличие от Казахстана в Европе очень хорошо развита система предоставления услуг единичных поставок, цепи логистических услуг, автомобильные, железнодорожные, воздушные транспортировки, перевозки крупных и мелких партий товаров различных видов. Сервис осуществляется с минимальными временными потерями.

По уровню развития логистики Казахстан в настоящее время незначительно отстает от развитых стран. В последнее время наметилась положительная тенденция развития в части роста объемов государственного инвестирования в строительство и восстановление автомобильных дорог по всей территории страны, модернизации системы транспортно-логистических терминалов и центров. Данные мероприятия являются системными элементами построения обще казахстанской логистической модели, формируемой, в том числе с учетом передовых зарубежных идей и особенностей нашей страны, занимающей большую территорию, по сравнению с другими странами мира при относительно не высокой плотности населения. Успешное развитие всех компонентов логистики, в том числе и ТЛЦ, как на общереспубликанском, так и на региональном уровне одна из важнейших составляющих успешного экономического развития страны. Помимо прямых дополнительных налогов от инвестируемого в ТЛЦ капитала экономика получает дополнительную выгоду в виде создания новых рабочих мест, реализации социальных программ и т.д. Разработка и внедрение региональных транспортно-логистических центров является одним из эффективных путей экономического и социального развития, как отдельных регионов Казахстана, так и страны в целом. Опыт использования логистических систем и центров в развитых странах показывают, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7-20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов торговой продукции – на 15-30%, общие логистические издержки – на 12-35%, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20-40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50-200%. Логистические системы отдельных регионов страны, несмотря на общие подходы к анализу и синтезу подобных систем, будут отличаться друг от друга конфигурацией, набором логистических посредников, задачами и параметрами материальных, финансовых и информационных потоков, организацией менеджмента и свя и т.п.

В процессе формирования региональных транспортно-логистических систем в первую очередь выдвигается задача проработки методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким исследованием экономики региона, в частности его транспортного комплекса, и соответствующим синтезом организационно-функциональных структур объектов и субъектов управления в логистической системе, а также

функционирования обеспечивающего комплекса подсистем и логистического менеджмента. Основная цель функционирования региональных транспортно-логистической системы это формирование и реализация эффективной системы движения, регулирования и контроля материальных и сопутствующих им финансовых и информационных потоков на территории региона.

Модель транспортно-логистической системы можно представить в математическом виде:

$$ТЛС = f(Z,S,T,E,C) \Rightarrow \min,$$

где Z – общие транспортно-логистические затраты; S – складские запасы; T – время прохождения грузов от грузоотправителя; E – экологическая составляющая; C – социальная составляющая.

Специфическая особенность процессов происходящих в транспортно-логистических системах, заключается в том, что результаты их функционирования является не создание продуктов, а удовлетворение потребительского спроса, оказание логистических услуг потребителям, а так же в том, что эффект проявляется не только в этих системах, так и за их пределами, в смежных отраслях и сферах деятельности. Такие проекты всегда являются масштабными, поэтому их реализация означает влияние на большие производственные, социально-экономические, экологические, социально-культурные и иные системы. Функционирование логистической системы Республики Казахстан регламентировано рядом технических нормативно-правовых актов и программных документов. Анализ теоретических положений указанных документов свидетельствует, с одной стороны, о необходимости конкретизации понятия логистической системы на уровне и в масштабах страны и, с другой стороны, об актуальности четкого формулирования принципов ее эффективного функционирования для их соблюдения. Термин «национальная логистическая система» не нашел четкой трактовки в нормативных документах и недостаточно широко освещен в отечественной научной литературе по логистике. Национальная логистическая система рассматривается как система управления ценами поставок в масштабах страны, базирующейся на сети логистических центров различной степени функциональности и предполагающей интеграцию всех участников транспортно-логистической деятельности в целях достижения конкурентных преимуществ.

С учетом существующей практики формирования логистической инфраструктуры в республике наиболее актуально развитие методических основ процессов логистического проектирования, в рамках которого решается задача по рациональному размещению инфраструктуры объектов. Выбор месторасположения инфраструктурных объектов, при или логистических мощностей, регламентируется множеством факторов, которые могут логически сгруппированы следующим образом:

- географические (наличие необходимых земельных участков в регионе);

- рыночные (стоимость земельных участков, удаленность от конкурирующих объектов, расположение относительно рынков снабжения либо сбыта);
- инфраструктурные (доступность транспортных коммуникации);
- экономико-правовые (возможности финансирования в регионе, специфика налогообложения, необходимость экологических разрешений);
- социально-экономические (трудовые ресурсы, покупательская способность).

Рациональное расположение ЛЦ должно основываться на одной из следующих моделей. Классификация принятых в научной литературе моделей определения оптимального расположения ЛЦ представлены на рисунке 1.

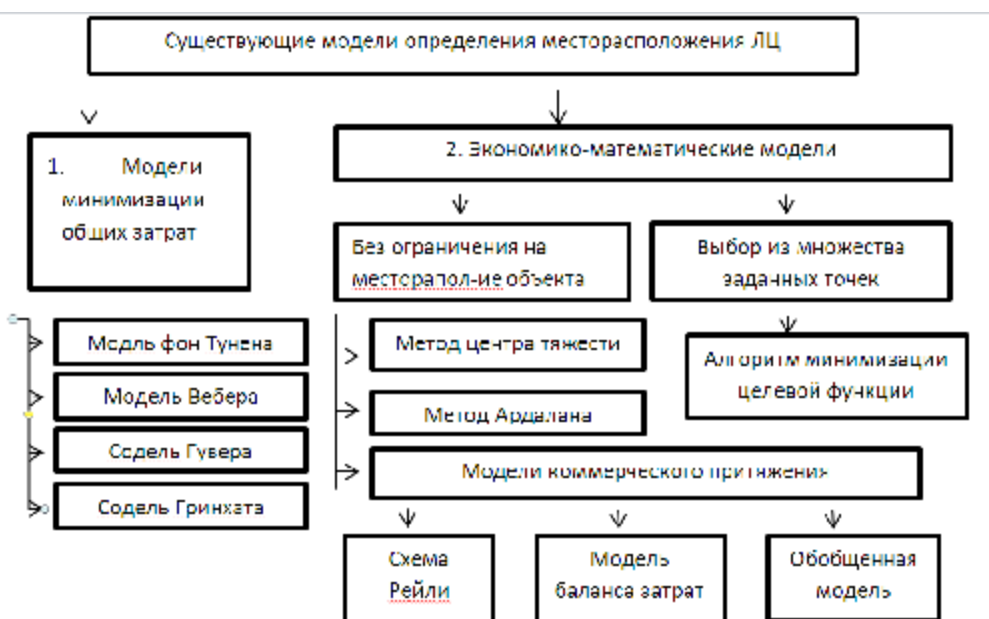


Рисунок 1 – Классификация моделей определения моделей месторасположения логистических центров

Список литературы

1. Шевченко К,И., Шевченко И,В., Пономоренко Л,В, региональный аспект инвестирования в транспортную отрасль в условиях глобализации. Экономика устойчивого развития 2012.№11.С.223-239.
2. Logistics Performance Index. International LPI // World Bank Official site // URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global>
3. Старкова Н.О. Вестник Ростовского государственного экономического университета. 2010. № 32. С. 63-71.

Научные руководители: Тайбасаров Ж.К. Саметова Р.М.