

## ОЦЕНКА ВЗАМОДЕЙСТВИЯ СМЕЖНЫХ ЗВЕНЬЕВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Есимсеитова К.А., Есимсеитов М.С., Шактаев К.Б., Аскарров Б.Ш., Жумабеков А.Т.

*Карагандинский государственный технический университет Республики Казахстан, Караганда, Казахстан (100027, Караганда, Бульвар Мира, 56), e-mail: esimseitova.kadisha@mail.ru*

---

Логистический подход в управлении сложными экономическими системами состоит в оптимизации потоковых процессов, происходящих на предприятиях. Рассмотрение этих процессов дает возможность управлять функционированием объекта, сравнивая параметры своей действительной работы с заданными показателями. Результаты такого сравнения позволяют улучшать характеристики деятельности предприятия – его устойчивость и эффективность функционирования. Механизм управления осуществляет непрерывную коррекцию соответствия параметров процесса функционирования системы оптимальному режиму эксплуатации, внося необходимые коррективы в процесс работы в случае отклонения его от оптимального режима. В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов совершенствования материально-технической базы теряют свое прежнее значение. Каждый субъект хозяйствования самостоятельно оценивает конкретную ситуацию и принимает решения. Как свидетельствует мировой опыт, лидерство в конкурентной борьбе приобретает сегодня тот, кто компетентен в области логистики, владеет ее методами. А для этого необходимо развивать логистическую инфраструктуру. На сегодня это одна из главенствующих задач. Отсутствие современных, оснащенных самой передовой техникой складских комплексов в Казахстане – самая что ни на есть насущная проблема, требующая возможно скорейшего решения. Решить эту проблему не просто, но возможно. Строительство сети логистических центров, отвечающих мировым стандартам, развитой инфраструктурой и обслуживающихся квалифицированным персоналом – вот то решение, которое поможет стране стать реальным игроком на рынке логистических услуг, а не буферной зоной, через которую, минуя бюджет, проходят транзитные грузы.

---

Ключевые слова: логистический подход, управление, экономические системы, эффективность, инфраструктура.

## EVALUATING THE INTERACTION OF ADJACENT ELEMENTS OF THE LOGISTICAL CHAIN AT MOTOR-TRANSPORT ENTERPRISES

Esimseitova K.A., Esimseitov M.C., Shaktayev K.B., Askarov B.S., Zhumabekov A.T.

*Karaganda state technical university of Republic of Kazakhstan, Karaganda, Kazakhstan (100027, Karaganda, World Boulevard, 56), e-mail: esimseitova.kadisha@mail.ru*

---

Logistic approach in management of difficult economic systems consists in optimization of the stream processes happening at the enterprises. Consideration of these processes gives the chance to operate object functioning, comparing parameters of the valid work to the set indicators. Results of such comparison allow to improve characteristics of activity of the enterprise – its stability and efficiency of functioning. The mechanism of management carries out continuous correction of compliance of parameters of process of functioning of system to an optimum mode of operation, introducing necessary amendments in work process in case of a deviation it from an optimum mode. In the conditions of transition to the market relations uniform systems of standards of improvement of material base lose the former value. Each subject of managing independently estimates a concrete situation and makes decisions. As world experience testifies, leadership in competitive fight is got today by the one who is competent of logistics area, owns its methods. And for this purpose it is necessary to develop logistic infrastructure. For today it is one of predominating tasks. Lack of the modern, warehouse complexes equipped with the most advanced equipment in Kazakhstan most that the pressing problem demanding probably the fastest decision. Not simply to solve this problem, but it is possible. Construction of a network of the logistic centers answering to the international standards, the developed infrastructure and being served qualified personnel – here that decision which will help the country to become the real player in the market of logistic services, instead of a buffer zone through which, passing the budget, there pass transit freights.

---

Keywords: logistic approach, management, economic systems, efficiency, infrastructure.

### Введение

Развитие единого экономического пространства страны во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особенно актуальной является необходимость сбалансированного развития транспортной системы регионов и усиления взаимодействия центральных и местных исполнительных органов в вопросах государственного регулирования транспортной деятельности при сохранении тенденции к децентрализации [1].

### **Цель исследования**

Одним из важных направлений ресурсосбережения в логистических цепях является экономия и рациональное использование материально-технических ресурсов. Главная стратегическая цель этого направления состоит в снижении расхода материальных ресурсов, запасных частей и топливно-энергетических ресурсов, затрачиваемых на единицу работы. В логистических цепях эта цель воплощается в минимизации затрат на материально-технические ресурсы, приходящиеся на общий объем грузооборота, величину перевозимых грузов или на общие затраты по товародвижению [2].

### **Материал и методы исследования**

Высокие темпы роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения и реализации собственной модели развития, основанной на долгосрочном планировании. основополагающим документом, провозгласившим долгосрочные приоритеты развития государства, является Послание Президента Республики Казахстан «Казахстан-2030». Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев, которое определило долгосрочную стратегию развития страны до 2030 года. Принятая в Казахстане Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы (далее – Стратегия индустриально-инновационного развития) создает условия для дальнейшего развития конкурентоспособной экономики и индустрии высоких технологий. Реализация Стратегии индустриально-инновационного развития потребует от государства комплексных усилий, направленных на интенсивное и качественное развитие всех отраслей экономики и повышение кадрового потенциала.

Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между странами с созданием выгодных, надежных и доступных транзитных маршрутов. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридионального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов. Стратегия предусматривает модернизацию существующих и создание новых «спрямляющих» транспортных путей и инфраструктурных объектов одновременно с обновлением всех видов транспортных средств. Развитие трубопроводного транспорта с учетом специфики нефтегазовой отрасли осуществляется в рамках действующих Государственной программы освоения

казахстанского сектора Каспийского моря и Концепции развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015 года. Стратегия определяет приоритетные направления государственной транспортной политики до 2015 года и представляет собой совокупность политико-экономических и организационно-правовых мер, принципов, приоритетов развития транспортной инфраструктуры и транзитной политики, призванных обеспечить комплексность и единство транспортной системы и создать основу для разработки соответствующих отраслевых программ [5].

Логистический подход в управлении сложными экономическими системами состоит в оптимизации потоковых процессов, происходящих на предприятиях. Рассмотрение этих процессов дает возможность управлять функционированием объекта, сравнивая параметры своей действительной работы с заданными показателями. Результаты такого сравнения позволяют улучшать характеристики деятельности предприятия – его устойчивость и эффективность функционирования. Механизм управления осуществляет непрерывную коррекцию соответствия параметров процесса функционирования системы оптимальному режиму эксплуатации, внося необходимые коррективы в процесс работы в случае отклонения его от оптимального режима. [2]

С точки зрения логистической теории критерием эффективности функционирования сложной искусственной системы является отношение фактического эффекта к оптимальному эффекту.

Но этот критерий, позволяющий наилучшим образом управлять функционированием объекта, обладает рядом недостатков, которые не позволяют применять его для выбора оптимального направления развития предприятия. Он не учитывает возможности изменения технологии производства продукции, а также не дает возможность сравнивать эффективность использования затрат для различных вариантов развития объекта исследования. Это связано с тем, что в нем участвует лишь эффект деятельности предприятия, но не затраты, которые приводят к получению данного эффекта. Кроме этого, оптимальное значение эффекта неодинаково для различных технологических способов достижения этого эффекта. Потому при выборе вариантов развития предприятия следует ориентироваться на критерий, являющийся отношением эффекта деятельности предприятия к затратам, приведшим к получению данного эффекта. [3]

Последовательное применение системного анализа при определении целей деятельности грузовой станции в рамках логистической цепи доставки грузов и в условиях снижения объемов работы приводит к необходимости рассмотрения более сложной иерархической транспортной мегасистемы. На ее верхнем уровне рассматриваются стратегические цели функционирования автомобильных дорог на рынке транспортных услуг. Совокупность

грузовых станций образует ТЛК определенного региона, в границах которого обобщаются данные по изучению рынка сбыта и потребностей клиентуры в транспортных услугах.

Общность коммерческих интересов участников логистической транспортной цепи доставки грузов обеспечивает возможность их функциональной интеграции. Формирование транспортно-логистических центров или транспортно-логистических комплексов позволяет в итоге максимизировать прибыль и минимизировать расходы всех видов ресурсов каждого участника процесса товародвижения [3].

Учитывая все вышесказанное, для эффективного управления деятельностью предприятий следует рассматривать два основных критерия: в целях оптимизации развития необходимо использовать критерий отношения эффекта к затратам, понесенным для достижения этого эффекта; для повышения устойчивости и эффективности функционирования объекта возможно применение логистического критерия, представляющего собой отношение фактического эффекта к оптимальному.

Несмотря на достаточно широкий спектр подходов к определению логистики как науки и инструмента хозяйственной деятельности, ясно одно: основным объектом исследования, управления и оптимизации в логистике является материальный поток, а информационные, финансовые, сервисные и другие потоки рассматриваются в подчиненном плане.

Очевидно, что эффективность гибкой оптимизационной системы определения технико-технологических параметров возрастает при рассмотрении более крупных объектов, например логистической транспортной цепи. В качестве единого принципа оптимальности может быть принят принцип гарантированного результата [3].

Надежность функционирования логистической цепи в значительной мере определяется надежностью работы транспорта как элемента логистической системы. Поддержание высокого уровня надежности, снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта должно обеспечиваться эффективным функционированием системы организации ТО и ремонта. Совершенствование организационных форм и систем управления техническим обслуживанием и ремонтом автотранспортных средств (АТС) на основе современных информационных технологий и моделирования позволяет сократить затраты на ТО и ремонт и тем самым снизить себестоимость транспортных услуг [4].

Логистический подход к управлению АТП требует новых методов и моделей для разработки и принятия управленческих решений. Поэтому в настоящее время необходима перестройка форм и методов управления АТП для перехода от экстенсивных к интенсивным методам хозяйствования.

Отсутствие единой стратегии развития РТУ в Казахстане вызывает дисбаланс в развитии и положении видов транспорта; усиливаются тенденции монополизма и централизма вместо

развития работающей и регулируемой конкуренции; возникают сговоры; часты слияния и поглощения капитала; подавляется стремление производителей транспортных услуг к упорядочиванию деятельности; это стремление подменяется давлением и ограничением деятельности со стороны государства.

Масса проблем современного транспорта вызвана не только недооценкой возможностей регулирования, планирования и прогнозирования деятельности транспортных предприятий, но и отсутствием знаний, должной подготовки персонала, не сформировавшимся рыночным системным мышлением среди менеджеров, неразвитостью единой идеологии и концепции развития РТУ, национальной транспортной отрасли и видов транспорта.

### **Результаты исследования и их обсуждение**

Таким образом, актуальной задачей соответствующих органов управления областного и регионального уровней становится создание благоприятных условий для деятельности развитой системы частных предприятий, осуществляющих функции логистического менеджмента. Ее решение в первую очередь зависит от того, какое место будет занимать логистика в подготовке и повышении квалификации специалистов и руководителей органов государственного управления и организаций транспортного комплекса Казахстана.

Негативное воздействие на качество перевозок и сопутствующих услуг транспортного логистического сервиса оказывает отсутствие полноценной законодательной нормативной базы в области транспорта, а значит, и транспортной логистики. Принятие необходимых законов вместе с уже действующими законодательными актами общеправового и транспортного характера, а также переработка большого пакета подзаконных актов завершат создание законодательных основ для работы транспортного сектора экономики [4].

### **Выводы**

В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов совершенствования материально-технической базы теряют свое прежнее значение. Каждый субъект хозяйствования самостоятельно оценивает конкретную ситуацию и принимает решения. Как свидетельствует мировой опыт, лидерство в конкурентной борьбе приобретает сегодня тот, кто компетентен в области логистики, владеет ее методами [5].

А для этого необходимо развивать логистическую инфраструктуру. На сегодня это одна из главенствующих задач. Отсутствие современных, оснащенных самой передовой техникой складских комплексов в Казахстане – самая что ни на есть насущная проблема, требующая возможно скорейшего решения.

Решить эту проблему не просто, но возможно. Строительство сети логистических центров, отвечающих мировым стандартам, развитой инфраструктурой и обслуживающихся квалифицированным персоналом – вот то решение, которое поможет стране стать реальным

игроком на рынке логистических услуг, а не буферной зоной, через которую, минуя бюджет, проходят транзитные грузы.

Не стоит забывать, что транзитный потенциал у Казахстана очень и очень велик. Возведение индустриально-логистических центров, которые смогут предоставить не только удобные складские помещения, но и сервис мирового уровня в выше названных 3-х транспортных узлах без сомнения привлечет немало крупных партнеров, как из ближнего, так и дальнего зарубежья.

Развитие логистического кластера без всяких сомнений – одно из важнейших условий становления Казахстана как равного участника мирового экономического пространства. Поднимая на должный уровень логистику, растет и авторитет страны [5].

### **Список литературы**

1. Атапцев В.И., Левин С.Б., Николашин В.М. и др. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник для студ. высш учеб.заведений. – М.: Академия, 2003. – 304 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник.– М.: Дашков и К<sup>о</sup>, 2008. – 272с.
3. Лукинский В.С., Бережной В.И., Бережная Е.В. и др. Логистика автомобильного транспорта: Учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.
4. Миротин Л.Б.. Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических ВУЗов. – М.: Экзамен, 2003. – 224с.
5. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года (Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11.04.2006 года № 86). – Астана, 2006. – 67с.

### **Рецензенты:**

Тогизбаева Б.Б., д.т.н., профессор, Карагандинский государственный технический университет, г. Караганда.

Куанышбаев Ж.М., д.т.н., профессор, Карагандинский государственный технический университет, г. Караганда.