

новых покупок, или они советуют покупать, таким образом, своим коллегам, другим товаропроизводителям, а значит, и потенциальным потребителям транспортной услуги. В последующем этот опыт покупателей формирует престиж транспортного предприятия, обеспечивает приверженность потребителей определенной транспортной компании. Напротив, негативный опыт потребителей при пользовании услугами одного перевозчика в первый раз может вынудить сменить транспортное предприятие, а в ряде случаев полностью отказаться от определенного вида услуг. На окончательный выбор потребителя оказывает влияние финансовая возможность оплатить [2].

Выводы

Применение рассмотренной модели в практике работы транспортных компаний позволит заранее оценить возможное поведение клиентов на рынке транспортных услуг и более эффективно проводить предупреждающие меры по их привлечению.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гронин Д.П. Повышение эффективности автомобильных перевозок в системе доставки грузов с использованием терминальных комплексов. Дис. канд.техн.наук: 05.22.10. М., 2006, 189 с.
2. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. М., Рконсультант, 2003, 400 с.

УДК 656.2.072

Мухаметжанова Айжан Весмовна – к.э.н. (Алматы, КазАТК)

Какимов Нуржан Бельгибаевич – магистрант (Алматы, КазАТК)

К ВОПРОСУ О ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА НА БАЗЕ АКТАУСКОГО МОРСКОГО ПОРТА

Сложившаяся в экономике страны ситуация требует создания принципиально новой системы организации и управления грузопотоками, основанной на терминальной технологии и логистических принципах грузодвижения. Стратегия формирования региональных систем логистического обслуживания должна быть основана на поэтапном создании сети грузоперерабатывающих и грузонакопительных терминалов и мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, а также логистических центров, способных осуществлять управление, координацию работы данных структур с перевозчиками, экспедиторами и другими логистическими партнерами за счет единой системы информационной поддержки и телекоммуникаций.

Особая роль при формировании обновленной инфраструктуры отводится транспортно-логистическим центрам (ТЛЦ), своего рода управляющим, оптимизирующим автоматизированно-логистическим структурам оптимизации транспортного процесса. ТЛЦ обеспечивает скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и транспортных предприятий. В них будет вестись отработка технологий взаимодействия и координации работы транспортных, экспедиторских, информационных и других участников перевозочного процесса с таможенными органами, банками, страховыми компаниями.

В настоящее время оперативное управление перевозочным процессом разорвано на части по видам транспорта и исполнителям, участвующим в цепи перевозок. Каждый участник процесса доставки груза от отправителя до получателя преследует только свою выгоду, не согласовывая свои действия со смежниками. Даже в рамках одного вида

транспорта трудно организовать перевозку в интересах грузовладельца с наименьшими затратами и с оптимальной выгодой для всех участников процесса, по кратчайшему маршруту и в минимальные сроки.

Устранению всех этих недостатков должны послужить внедрение логистических принципов организации и управления грузопотоками путем создания и включения в перевозочный процесс транспортно-логистических центров.

Эффективность функционирования транспортной системы страны будет во многом зависеть от рационального размещения транспортно-логистических центров по регионам. На территории РК можно выделить три региона, где возможно формирование крупных ТЛЦ: Северный регион – Астана, Караганда, Павлодар; Юго-Восточный регион – Алматы, Шымкент, Достык; Западный регион – Актау, Актюбе, Атырау, помимо сети средних ТЛЦ (рис. 1).

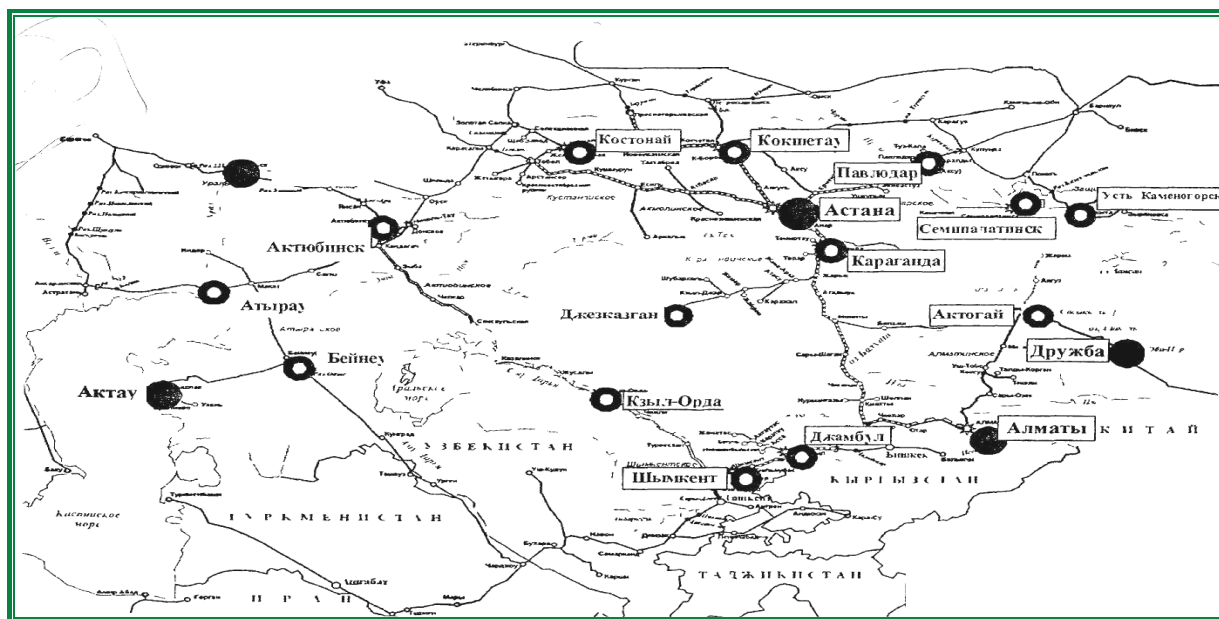


Рисунок 1. Схема размещения на территории Республики Казахстана транспортно-логистических центров

В перспективе внешнеторговые рынки на территории страны должны изменить географию мультимодальных и контейнерных перевозок в связи с вводом в эксплуатацию порта Актау, который должен стать начально-конечным пунктом транспортно-логистических систем. Это обуславливает устойчивый интерес властных структур к созданию транспортно-логистического центра на берегу Каспийского моря, развитию портовых мощностей, особенно складских площадей, терминальных комплексов и грузораспределительных центров.

В рамках программы по развитию кластерных инициатив в порту Актау планируется формирование ТЛЦ, что создает предпосылки для достижения дополнительного прироста грузопотока (до 30 % в год) и увеличения объема транзитных перевозок до 1,5-2 млн. тонн.

Поэтому основными целями создания ТЛЦ на базе Актауского морского порта как одного из основного элемента логистической системы управления грузопотоками являются:

- Обеспечение беспрепятственного и в кратчайший срок прохождения грузов;
- Оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта, организация выгодного их взаимодействия;
- Ускорение продвижения и выбор рациональных маршрутов для внешнеторговых и транзитных грузов;

- Максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта, устранение узких мест в каждом из них;
- Привлечение дополнительных грузопотоков на транспортные коридоры, проходящие в Каспийском секторе.

В целом же создание транспортно-логистических центров относится к числу важнейших инфраструктурных проектов, реализация которых способствовала бы развитию экономики, как отдельных регионов, так и всей страны (рис. 2).

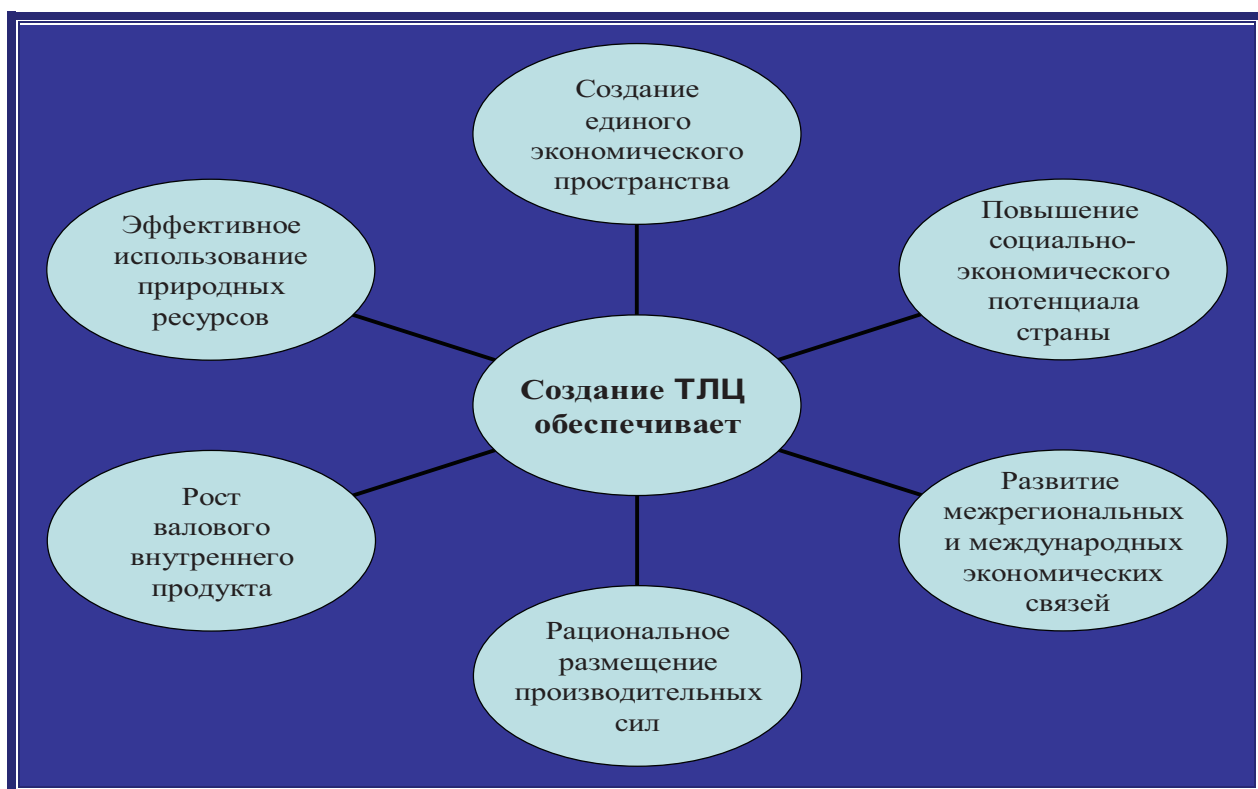


Рисунок 2. Значение создания транспортно-логистических центров

Таким образом, состояние транспортной инфраструктуры является определяющим фактором для экономики Казахстана, поэтому ее развитие в западном регионе страны является одним из ключевых и приоритетных на сегодня.

В Прикаспийском регионе Министерством транспорта и коммуникаций РК реализуется ряд инфраструктурных проектов, направленных на развитие транзитного потенциала и инфраструктурное обеспечение других отраслей экономики. Проекты:

- расширение порта Актау в северном направлении;
- развитие порта Баутино;
- развитие порта Курык;
- строительство железнодорожной линии Саксаульская – Бейнеу или Бейнеу – Шалкар;
- строительство железнодорожной линии Мангышлак – Баутино;
- строительство железнодорожной линии Ералиево – Курык,

нацелены на решение одной из главных задач – снятия чрезмерной нагрузки с Актауского международного морского порта.

К 2012 году будет покрываться значительная доля рынка по транспортировке нефтеналивных и сухих грузов, а также грузов для операций в казахстанском секторе Каспийского моря. Реализация настоящих проектов в совокупности с региональными программами (Программа освоения казахстанского сектора Каспийского моря, Концепции развития газовой отрасли

Республики Казахстан до 2015 года, Программа развития морского транспорта на 2006-2012 годы, Программа «Батыс» и ряда других) создаст возможность выхода на новые рынки морских перевозок.

Логистические же принципы организации грузопотоков к Каспийскому морю позволят обеспечить:

- решение социально-экономических задач региона, создание новых рабочих мест и привлечения инвестиций; увеличение поступлений в бюджеты городов региона от функционирования логистической системы;
- повышение качества транспортно-логистического обслуживания потребителей и приближение его к мировым стандартам за счет внедрения современных интегрированных логистических технологий и развития региональной производственно-технической базы логистического сервиса;
- развитие внешнеэкономических связей за счет привлечения иностранных инвестиций и партнеров в формируемую логистическую систему, повышение конкурентоспособности местных перевозчиков и логистических фирм на мировом рынке интермодальных перевозок, осуществляемых по транспортным коридорам;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, вследствие регулирования материально-транспортных потоков, оптимальной маршрутизации грузопотоков, выбора вида и технологии транспортировки в соответствии с международными стандартами;
- повышение эффективности функционирования всех видов транспорта в регионе за счет логистической координации и поддержки его работы при осуществлении мультимодальных и интермодальных перевозок.

Выводы

Организация своевременной транспортировки, хотя и является основной задачей, но на сегодня не единственной: потребители транспортных услуг также заинтересованы в таких операциях, как погрузка-разгрузка, сортировка, складирование, хранение, консолидация, разукрупнение партий грузов и т.п. Контроль над всеми этими операциями может быть осуществлен в транспортно-логистическом центре, созданном на базе Актауского морского порта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Астана, 11.04.2006.
2. Василевская Е. ТРАСЕКА: Цели и задачи проекта //Астана, Магистраль, 2007, №8, с. 45-48.
3. Сманов Е. Е. Анализ использования перегрузочного потенциала: новая инфраструктура порта Актау /Мат-лы Межд. науч.-практ. конф.«Железнодорожный транспорт Казахстана: история и перспективы экономического роста». Алматы, 2004, Том 2, с 52-55.
4. По материалам Интернет сайта www.portaktau.kz.
5. Государственная программа освоения казахстанского сектора Каспийского моря от 2003 года.
6. Морские порты России. Справочник. М., Морские вести России. 2001, 560 с.
7. Гаджинский А.М. Основы логистики. М., ИВЦ Маркетинг. 1995, 124 с.
8. Жумагулов Р. Б. Проблемы реструктуризации Актауского морского порта //Вестник Национальной инженерной академии РК. 2005, №4 (18), 146, 148 с.