

Бакыт Сыздыкбаева, Жанарыс Раимбеков, Бахытжамал Жуматаева ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА

В статье рассмотрены научно-методические основы содержания и оценки транспортно-логистического потенциала. Для обоснования управленческих решений предложена система аналитических показателей и методика оценки приоритетности развития транспортно-логистического потенциала в зависимости от степени его воздействия на экономический рост. На примере регионов Казахстана анализируются уровни развития транспортно-логистического потенциала и предлагаются пути его повышения. Данная методика позволяет выявить резервы для повышения результативности и эффективности работы транспортно-логистического комплекса регионов и страны в целом.

Ключевые слова: транспортно-логистический комплекс, транспортно-логистический потенциал, транспортная инфраструктура, логистическая инфраструктура.

Форм. 2. Табл. 1. Рис. 1. Лит. 14.

Бакит Сыздыкбаева, Жанарис Раимбеков, Бахитжамал Жуматаева ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНІВ КАЗАХСТАНУ

У статті розглянуто науково-методичні основи змісту й оцінювання транспортно-логістичного потенціалу. Для обґрунтування управлінських рішень запропоновано систему аналітичних показників і методику оцінювання пріоритетності розвитку транспортно-логістичного потенціалу залежно від ступеня впливу на економічне зростання. На прикладі регіонів Казахстану проаналізовано рівні розвитку транспортно-логістичного потенціалу і запропоновано шляхи його підвищення. Дана методика дозволяє виявити резерви для підвищення результативності й ефективності роботи транспортно-логістичного комплексу регіонів і країни в цілому.

Ключові слова: транспортно-логістичний комплекс, транспортно-логістичний потенціал, транспортна інфраструктура, логістична інфраструктура.

Bakyt Syzdykbaeva¹, Zhanarys Raimbekov², Bakhytzhamal Zhumataeva³ DEVELOPMENT EFFICIENCY ESTIMATION OF TRANSPORT LOGISTICS POTENTIAL OF KAZAKHSTAN REGIONS

The article describes the scientific and methodological grounds for the concept of transport logistics potential and its estimation. To ground managerial decisions, a system of analytical indices is suggested along with the methodics to determine the priorities in the development of transport logistics potential depending on its impact on economic development. The presented methodics enables revealing the reserves for increased efficiency and effectiveness of transport and logistics centers and the regions of the country as a whole.

Keywords: transport and logistics complex, transport and logistics capacity, transport infrastructure, logistics infrastructure.

¹ Doctor of Economic Sciences, Professor, Head Department of Tourism, Eurasian National University named after L. Gumilev, Astana, Kazakhstan.

² Doctor of Economic Sciences, Professor, Department of Economics, Eurasian National University named after L. Gumilev, Astana, Kazakhstan.

³ PhD Candidate, Eurasian National University named after L. Gumilev, Astana, Kazakhstan.

Постановка проблеми. Развитие логистики и логистических подходов к управлению материальными потоками на макроуровне осуществляется с разной интенсивностью и скоростью, исходя из возможностей и потенциала региона. Совершенствование управления транспортно-логистическим комплексом и выявление конкурентных преимуществ регионов в системе товародвижения можно проводить лишь на основе оценки состояния и эффективности действующей системы управления товаропроводящими сетями и ее инфраструктуры, прежде всего транспортно-логистической.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам исследования экономического, прежде всего логистического, потенциала фирмы посвящены труды В. Андрианова [1], А.Н. Горяинова [2], И.И. Елова [3], Б.М. Жукова [4], В.К. Козлова [5], С.А. Уварова [5], Е.В. Неверова [6], И.В. Петенко [7], Ж.С. Раимбекова [8], В.Н. Стаханова [10], В.Б. Украинцевой [12], М.В. Шинкевича [13], Ч. Цзян [14]. В работах этих ученых структурированы составляющие логистического потенциала по основным элементам, однако вопросы комплексного определения транспортно-логистического потенциала, а также логистических резервов на региональном уровне исследованы недостаточно.

Под логистическим потенциалом авторы [5; 12] понимают способность реализовать логистические функции и операции с максимально возможным конечным результатом и минимально необходимыми затратами. Чтобы определить потенциал фирмы, необходимо провести логистический анализ, который рассматривается как одна из функций управления. Основной целью анализа логистического потенциала является определение логистических резервов и вовлечение их в коммерческий оборот для повышения результативности и эффективности коммерческого посредничества.

В целом понятие «экономический потенциал» имеет более широкое определение и подразумевает экономический потенциал всего общества, а не отдельных его частей [1].

Сторонники отраслевого подхода под экономическим потенциалом понимают потенциальную возможность отраслей экономики производить или перевозить груз, оказывать услуги населению, удовлетворять его потребности. Соответственно, для характеристики уровня экономического развития учеными предлагаются понятия «экономический потенциал промышленности», «транспортный потенциал», «логистический потенциал» и другие. Эти показатели отражают отдельные аспекты экономического потенциала, хотя не освещают при этом связи между темпами наращивания экономического потенциала и темпами роста национального дохода, ВВП. Тем не менее, отраслевой подход является важным при определении имеющихся резервов экономического роста и повышения эффективности функционирования отрасли.

Нерешенные части проблемы. Существующие исследования представляют, чаще всего, общетеоретическое рассмотрение проблемы, но не содержат детального анализа рынка транспортно-логистических услуг, его разделение в зависимости от деятельности транспортно-логистического комплекса (ТЛК), потенциала транспортной инфраструктуры, потенциала логистической инфраструктуры, потенциала институциональной обеспеченности отрасли. Не

существует работ по определению интегральных показателей и дающих объяснение к решению этой задачи. За пределами внимания ученых остаются причины и факторы роста конкурентоспособности отрасли с точки зрения реализации транспортно-логистических функций, отсутствуют рекомендации по способам повышения транспортно-логистического потенциала региона.

Вместе с тем, значительное количество научных проблем относительно понятия логистического потенциала и метода его оценки для отдельных регионов страны и адаптации его к условиям Казахстана остаются нерешенными.

Целью исследования является обоснование и построение экономической модели оценки логистического потенциала в современных условиях.

Основные результаты исследования. Для разработки концепции организации и развития транспортно-логистических систем в данном исследовании используется понятие «транспортно-логистический потенциал», который характеризует потенциальные возможности транспортно-логистических систем и кластеров. Анализ подходов к разработке и реализации стратегии развития транспортно-логистического комплекса показал, что существует большое разнообразие концептуальных представлений транспортно-логистического потенциала, базирующихся на существенно различающихся определениях категории «транспортно-экономический потенциал». Поэтому целесообразно рассмотреть имеющиеся точки зрения и различные методологические подходы к определению экономического потенциала вообще и транспортно-логистических систем в частности; сущности и структуры транспортно-логистического потенциала, его накопления и использования.

В этой связи под транспортно-логистическим потенциалом региона следует понимать совокупность показателей или факторов, характеризующих его силу, источники, возможности, средства, способности и другие резервы, которые могут быть использованы в экономической деятельности. Потенциал отрасли оказывает наибольшее влияние не только на конечные результаты деятельности, но и на пределы экономического роста и структурного развития всей отрасли.

Транспортно-логистический потенциал может быть оценен количественными и качественными показателями. Предлагаемые методы оценки логистического потенциала или транспортно-транзитного потенциала неполностью характеризуют все процессы, происходящие в сфере транспорта и логистики. В основном, авторы [2–4; 6; 13] предлагают оценить отдельные аспекты с помощью таких показателей, как ВВП, доля отрасли в общем ВВП и т.д.

В соответствии с синтезированным подходом, понятие «транспортно-логистический потенциал» представляет интегрированную функцию, состоящую из 5 групп факторов:

1. Общеэкономические показатели.
2. Показатели деятельности транспортно-логистического комплекса.
3. Потенциал транспортной инфраструктуры.
4. Потенциал логистической инфраструктуры.
5. Потенциал институциональной обеспеченности отрасли.

Каждая группа факторов состоит из множества показателей, входящих в указанные группы. Однако из-за отсутствия статистических данных некото-

рые количественные показатели, а также качественные показатели нами в расчет не были взяты.

При выборе показателей транспортно-логистического потенциала региона могут быть взяты лишь наиболее значимые из показателей, которые можно определить при помощи эконометрических методов, задавшись множественной линейной регрессией в виде функции:

$$Y_1 \text{ (доля ВРП)} = a_0 + a_1 \times x_1 + a_2 \times x_2 + a_3 \times x_3 + \dots + a_i \times x_i + e, \quad (1)$$

где в качестве x_1, x_2, \dots, x_i рассматриваются различные показатели.

При достаточно большом временном диапазоне статистических данных модель позволяет определить a_1, a_2, \dots, a_i – весовые коэффициенты, определяющие роль каждого из рассматриваемых показателей в процессе формирования валового регионального продукта (ВРП). Далее в зависимости от того, какие весовые коэффициенты получил каждый показатель, можно выбрать только наиболее значимые, с большим значением a .

Для расчета нами предложены группа показателей, которые характеризуют в полном объеме транспортно-логистический потенциал конкретного региона.

1. В общеэкономический потенциал предлагается включить следующие показатели:

- доля территории области в общей территории страны;
- доля численности населения региона в общей численности населения страны;
- доля отрасли транспорта в структуре ВРП, %;
- доля занятых в сфере транспортно-логистической отрасли;
- доля валовой добавленной стоимости транспорта и связи в общей валовой добавленной стоимости по стране;
- доля инвестиций в отрасль в общем объеме инвестиций по стране.

2. Показатели деятельности ТЛК:

- доля объема грузоперевозок по видам транспорта в общем объеме перевозок грузов, %;
- показатель доходности (прибыли) транспортного комплекса региона;
- показатель наличия основных средств транспортного комплекса (ТК) по балансовой стоимости к ВРП;

- доля численности населения, занятого в ТЛК;
- уровень среднемесячной заработной платы;
- основные средства по предприятиям транспорта;
- степень износа основных средств по предприятиям транспорта, %;
- ввод в действие основных производственных мощностей транспорта за счет строительства новых, расширения и реконструкции действующих предприятий.

3. Потенциал транспортной инфраструктуры:

- густота путей сообщения железнодорожного транспорта на 1000 кв. км территории, км;
- эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования;

- отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования;
 - грузооборот железнодорожного транспорта;
 - протяженность автомобильных дорог общего пользования;
 - удельный вес автодорог общего пользования с твердым покрытием в общей их протяженности;
 - густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 кв. км;
 - перевозки грузов автомобильным транспортом;
 - грузооборот автомобильного транспорта;
 - общая протяженность внутренних водных судоходных путей общего пользования;
 - перевозки грузов речным транспортом общего пользования;
 - грузооборот речного транспорта общего пользования;
 - наличие аэропортов, единиц;
 - перевозки грузов воздушным транспортом общего пользования.
4. Потенциал логистической инфраструктуры:
- площадь складов классов «А», «Б» или «В»;
 - наличие и мощность грузовых терминалов;
 - уровень информационного обеспечения;
 - количество предприятий оптовой и розничной торговли;
 - количество транспортно-экспедиционных предприятий.
5. Потенциал институциональной обеспеченности отрасли:
- доля занятых на малых и средних предприятиях;
 - доля теневого сектора в транспортно-логистическом комплексе;
 - индекс инвестиционного риска;
 - доходы-расходы (превышение доходов над расходами);
 - доля частного сектора в транспорте;
 - уровень безработицы в сфере транспортно-логистического комплекса;
 - количество предприятий транспорта;
 - количество предприятий транспортно-экспедиционного обслуживания;
 - скорость доставки грузов;
 - индексы тарифов на грузовые перевозки транспортом.

На основании вышеизложенного, исходя из действующей методологии статистического учета, разработана методика, позволяющая оценить величину транспортно-логистического потенциала, проанализировать сложившуюся ситуацию, выявить основные тенденции и определить приоритетные направления его развития.

Согласно вышеприведенным показателям рассчитаем количественные значения отдельных составляющих потенциалов, составляющих транспортно-логистический потенциал региона, как сумму значений соответствующих показателей.

Далее рассчитаем интегральный показатель транспортно-логистического потенциала каждого региона, состоящей из 5 групп показателей по формуле:

$$I_{\text{инт}} = \sqrt[5]{I_{\text{эп}} \times I_{\text{тлк}} \times I_{\text{ти}} \times I_{\text{ли}} \times I_{\text{ио}}}, \quad (2)$$

где указаны система показателей, показывающие соответственно общеэкономический потенциал региона, потенциал деятельности ТЛК, потенциал транспортной инфраструктуры, потенциал логистической инфраструктуры, потенциал институциональной обеспеченности отрасли.

Таблица 1. Значение интегрального показателя транспортно-логистического потенциала регионов Казахстана за 2009–2011 гг. *

№	Регион	2009	2010	2011	Среднее значение
1	Акмолинская область	0,5	0,51	0,57	0,53
2	Актюбинская область	0,52	0,55	0,61	0,56
3	Алматинская область	0,55	0,63	0,67	0,62
4	Атырауская область	0,41	0,44	0,47	0,44
5	Восточно-Казахстанская область	0,47	0,51	0,59	0,52
6	Жамбылская область	0,33	0,34	0,36	0,34
7	Западно-Казахстанская область	0,46	0,46	0,48	0,47
8	Карагандинская область	0,52	0,55	0,59	0,55
9	Костанайская область	0,39	0,41	0,44	0,41
10	Кызылординская область	0,38	0,39	0,4	0,39
11	Мангистауская область	0,51	0,52	0,55	0,53
12	Павлодарская область	0,4	0,42	0,44	0,42
13	Северо-Казахстанская область	0,34	0,37	0,41	0,37
14	Южно-Казахстанская область	0,45	0,52	0,58	0,52
	В среднем по республике	0,45	0,47	0,51	

* составлено по данным [9; 11].

Рассчитаем средневзвешенный результат за 3 года по каждому региону и построим диаграмму (рис. 1).

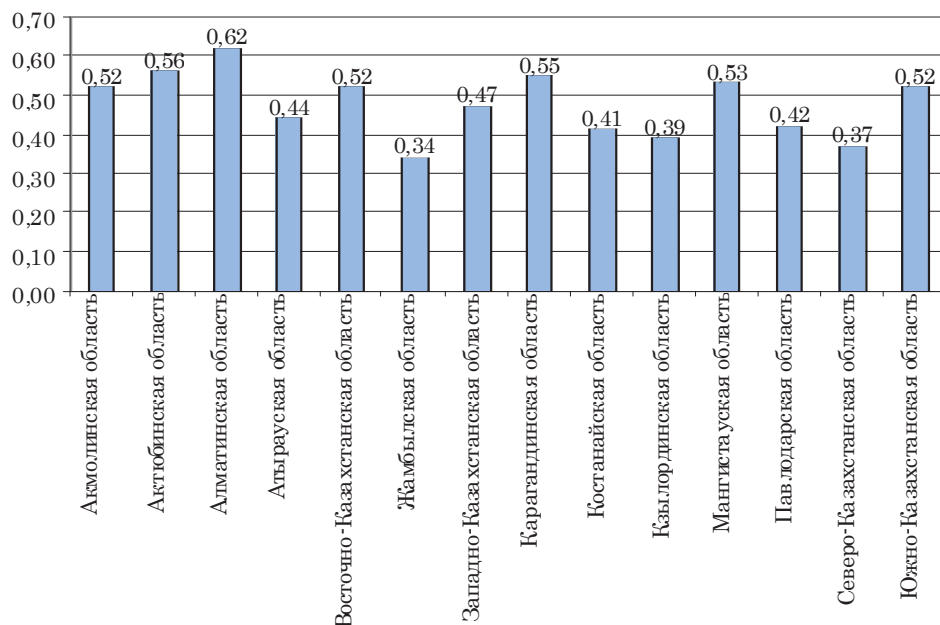


Рис. 1. Транспортно-логистический потенциал регионов Казахстана, построено по данным [9; 11]

Как следует из диаграммы (рис. 1), возможности транспортно-логистического потенциала у регионов Казахстана разные. Регионы, имеющие стратегическую экспортно-сырьевую направленность, имеют и более высокий потенциал по сравнению с агропромышленными регионами. Например, наиболее высокий уровень транспортно-логистического потенциала отмечается в Алматинской, Актюбинской, Мангистауской, Восточно-Казахстанской, Карагандинской областях. Высокий уровень роста транспортно-логистического потенциала отмечается в Ақмолинской, Южно-Казахстанской, Западно-Казахстанской и Атырауской областях. Низкий потенциал отмечается в Жамбылской, Кызылординской, Северо-Казахстанской областях.

Сравнительный анализ по отдельным показателям позволяет сделать следующее заключение: хотя показатели транспортной инфраструктуры распределены более равномерно по регионам, за исключением Алматинской области, где темп роста высокий, потенциал логистической инфраструктуры низок в слаборазвитых в экономическом отношении регионах.

На данном этапе исследования следует оценить уровень активности внедрения транспортно-логистической технологии и системы. Показателями оценки транспортно-логистической активности являются:

- доля товаров, проходящих через транспортно-логистические центры, грузовые терминалы;
- отношение численности занятых, работающих по передовой транспортно-логистической технологии, к численности занятых в экономике;
- наличие транспортно-логистических центров, грузовых терминалов в регионах;
- доля транспортно-логистических организаций, осуществляющих технологические инновации, в общем числе организаций.

В силу того, что в настоящее время статистические данные по внедрению транспортно-логистических технологий и уровня транспортно-логистической активности регионов отсутствуют, можно предположить, что этот показатель равен нулю по многим регионам, за исключением тех регионов, где транспортно-логистический потенциал находится на более высоком уровне.

Анализ показателя транспортно-логистического потенциала позволяет сделать следующие **выводы**:

1) подтверждается предположение о высокой степени готовности к внедрению логистических технологий и инновационных преобразований регионов как развитых, так и с депрессивным состоянием экономики, т.к. через приграничные регионы проходят большой поток грузов, что стимулирует развитие отрасли;

2) регионы, обладающие наибольшим транспортно-логистическим потенциалом, имеют большую активность к внедрению логистических технологий по сравнению с регионами, потенциалы инновационной логистической инфраструктуры и инновационной обеспеченности которых незначительны.

Таким образом, разница между транспортно-логистическим потенциалом и активностью внедрения транспортно-логистических технологий в регионах представляет собой резерв развития транспортно-логистического комплекса. В этой связи значение транспортно-логистического резерва для

каждого региона должно иметь оптимальную величину, которая позволит оперативно реагировать на изменения в транспортно-логистической системе, транспортной и логистической инфраструктуре. Высокий транспортно-логистический резерв свидетельствует о малоэффективном использовании транспортно-логистического потенциала. Низкий уровень транспортно-логистического резерва указывает на возможные сложности, которые могут возникнуть в регионе в результате недостаточности инвестиции в транспортную и логистическую инфраструктуру.

В качестве индикативной величины транспортно-логистического резерва можно принять среднее значение транспортно-логистического потенциала (табл. 1). По мере достижения запланированного показателя следует определять его новые значения. При этом необходимо систематически проводить переоценку транспортно-логистического потенциала по всем составляющим показателям.

Резервы повышения результативности преобразований в транспортно-логистической отрасли во многом связаны с государственным управлением этими процессами. Выделим некоторые направления мобилизации резервов для достижения целей повышения потенциала в транспортно-логистической системе:

- усиление государственно-частного партнерства в сфере ТЛК;
- увеличение экономической самостоятельности и ответственности предприятий, входящих в транспортно-логистическую систему;
- модернизация организационной структуры управления предприятием в транспортно-логистической системе и транспортно-логистическим процессом.

На основе проведенного исследования можно сделать вывод, что резервами повышения результативности транспортно-логистического комплекса являются:

- инновационное обновление отрасли на основе реализации инвестиционных решений за счет государственно-частного партнерства и внутренних средств;
- ликвидация факторов, препятствующих привлечению инвестиций в транспортно-логистический комплекс;
- устранение причин низкой конкурентоспособности;
- повышение институционального потенциала транспортно-логистического комплекса, в том числе посредством создания условий для подготовки кадров для отрасли.

Обосновано содержание транспортно-логистического потенциала. Предложены система показателей и методика оценки транспортно-логистического потенциала, позволившие определить интегральные показатели транспортно-логистического потенциала регионов страны. Данная методика позволяет выявить резервы повышения результативности и эффективности работы транспортно-логистического комплекса как регионов, так и страны в целом.

1. Андрианов В. Экономический потенциал России // Вопросы экономики. – 1997. – №3. – С. 128–144.

2. *Горяинов А.Н.* Определение потенциала города по реализации проектов и системообразованию в сфере логистики // Збірник матеріалів міжрегіональної науково-практичної конференції «Управління економічним потенціалом регіону». – Запоріжжя: ЗНУ, 2009. – С. 245–247.
3. *Елова И.И., Евсюк А.А., Ясинский В.В.* Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: Учеб.-метод. пособие. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 155 с.
4. *Жуков Б.М.* Капитализация и логистизация как новые критерии гибкого развития предприятия // Исследовано в России.– 2006.– Т. 9 // zhurnal.ape.relarn.ru.
5. *Козлов В.К., Уваров С.А.* Логистика фирмы. – СПб.: СПбГУЭФ, 1999. – 264 с.
6. *Неверова Е.В.* Методика анализа логистического потенциала промышленного предприятия // Научные записки НГУЭУ.– 2004.– Вып. 2 // www.nsaem.ru.
7. *Петенко И.В., Исиков С.М.* Логистический потенциал коммерческого посредничества // Научные труды Донецкого госуниверситета управления.– Серия: Экономика.– 2004.– Вып. 80. – С. 88–93.
8. *Раимбеков Ж.С.* Показатели и модели оценки логистического потенциала предприятий промышленности // Вестник АН РК.– 2004.– №2. – С. 11–19.
9. Регионы Казахстана в 2010 году: Стат. сборник / Под ред. А. Смайлова. – Астана, 2011. – 405 с.
10. *Стаханов В.Н., Тамбовцев С.Н.* Промышленная логистика: Монография. – М.: ПРИОР, 2000. – 96 с.
11. Транспорт и связь в Республике Казахстан, 2006–2010: Стат. сборник / Под ред. А. Смайлова. – Астана, 2011. – 106 с.
12. *Украинцева В.Б.* Конкуренция и логистика. – М.: Экспертное бюро, 2000. – 224 с.
13. *Шинкевич М.В.* Теоретико-методологические основы оценки логистического потенциала промышленного комплекса региона: Монография. – Казань: КГТУ, 2007. – 180 с.
14. *Jiang, C., Fu, P.* (2009). Evaluating Efficiency and Effectiveness of Logistics Infrastructure Based on PCA-DEA Approach in China. In: 2nd International Conference on Intelligent Computation Technology and Automation Location: Changsha, PRC. Date: OCT 10–11, 2009. P. 62–66.

Стаття надійшла до редакції 11.10.2012.