циации, т.е. наличием у данных испытуемых слабо сформированного представления о типично мужском и типично женском.

Полученные данные подтверждают наличие проблем в области гендерной социализации, в том числе определенную дезориентацию юношей в плане отношения к своему и противоположному полу. Доминирование андрогинных тенденций следует признать стабильным современным психолого-социальным явлением, имеющим свои достоинства и недостатки.

Экономические науки

ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ КЛАСТЕРА ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Ерниязова Ж.Н., Талапбаева Г.Е., Султанова Н.Б.

РГП ХВ «Кызылординский государственный университет им. Коркыт Ата», Кызылорда, e-mail: ngd_06@mail.ru

В Стратегии развития Казахстана до 2030 года Президент страны выделил одним из преимуществ нашей страны обширные земельные площади, которые при правильной организации транспортного процесса обладают значительным потенциалом крупных рынков сбыта продукции Казахстана по периметру наших границ. В соответствии с этим одним из долгосрочных приоритетов определено развитие транспортной инфраструктуры, способствующей укреплению национальной безопасности, политической стабильности и экономическому росту путем создания мультимодальных терминалов в грузообразующихрайонах [3]. В течение десятилетия этот приоритет стал одним из основных направлений модернизации экономики Казахстана, поскольку с развитием транспортной инфраструктуры связывают не только снижение транспортной составляющей в продукции отечественных производителей, но и создание в организации ТЛЦ «точек роста» нашей страны. Вопрос заключается в оптимальном размещении ТЛЦ на территории Казахстана.

Задача оптимального размещения логистических мощностей давно уже стала классической задачей логистики. В ней требуется найти такое расположение распределительных центров или складов относительно своих поставщиков и потребителей, при котором целевая функция, обычно выражающая суммарные логистические затраты, достигает своего минимального значения [4, с. 12].

Основными целями исследования является исследования предпосылок кластеризации разработать пути формирования и развития кластера транспортной логистики в Республике Казахстан.

Материалы исследования. Проблемами транспорта и транспортной логистики занимается достаточно большое количество зарубежных ученых, среди них можно назвать Шеремет А.Д., Елисеев С.Ю., Бурхутов Е., Тулеушин Ш.О., Кондратьев В., Кузнецов Ю., Гаджинского А.М., Галабурду В.Г., Зевакова А.М.

В Казахстане проблемой транспорта и транспортной логистики занимается достаточно большое количество отечественных ученых–экономистов среди них Карсыбаева Е., Кобдикова М., Куватова М., Мусабекова Д.Д., Раимбекова Ж.С., Сатовой Р.К.,. Сатубалдиной Ж.С, Тулембаевой А. и др.

Основные результаты исследования. Оптимальное месторасположение распределительных центров (складов) зависит от многих факторов. Помимо расстояний, объемов перевозимых грузов и транспортных тарифов на их оптимальное размещение оказывают влияние и такие факторы, как наличие развитой сети подъездных путей (железнодорожных и автомобильных), перспективы и стоимость строительства новых путей сообщения в регионе, целесообразность и затраты на строительство новых распределительных центров или складов в рассматриваемом регионе, экологические и правовые ограничения, налоговые нормы и многие другие. И только комплексный учет всех позволяет принять правильное решение о строительстве нового распределительного центра или об аренде уже существующего, о месте размещения центра и т.д. Особенно актуален учет региональных аспектов формирования логистической системы для нашей страны с ее огромной территорией. Уникальное сочетание социально-экономических и природно-климатических факторов в каждом регионе определяет особенное отношение спроса и предложения на продукцию, ценовую политику, специфику деятельности логистических посредников и другие региональные особенности. Большое влияние на синтез логистических структур оказывают региональные транспортные факторы: транспортные коммуникации, физические компоненты транспорта (эксплуатационные предприятия транспорта, терминалы, вокзалы, станции, порты и т.п.), транспортные узлы и т.п.Широко распространенный в литературе по логистике метод «центра тяжести» не позволяет находить координаты оптимального расположения распределительного центра или склада и не обеспечивает минимума целевой функции, выражающей логистические издержки. В методе центра тяжести ищется не оптимальное место расположения склада, а равновесное, при котором суммарные логистические издержки относительно точки равновесия («центра тяжести») равны.

В условиях рыночной экономики существенно возрос интерес участников экономи-

ческого процесса к объективной и достоверной информации о перспективах развития транспортного комплекса в целом. Поэтому, учитывая ограниченные финансовые возможности, целесообразно проведение комплексного анализа всех регионов в целях выявления наиболее перспективных регионов развития ТЛЦ. Окончательная оценка является важным информационным источником для обоснования и принятия оптимального управленческого решения в конкретной ситуации. Для этого был проведен анализ показателей деятельности в транспортном процессе всех областей страны на предмет выявления основных потенциальных регионов, в рамках которых могут быть организованы ТЛЦ. С этой целью, модернизировав критерии для оценки приоритетности создания ТЛЦ, предложенные в работе [6, с. 278], на основе метода балльной оценки [10, с. 260-264] нами проведена сравнительная рейтинговая оценка перспектив развития регионов Казахстана. В результате проведенного анализа регионов нашей страны мы выявили основные наиболее перспективные области для организации транспортно-логистических центров страны. В числе привлекательных регионов оказались наиболее крупные грузообразующие промышленные центры (Восточно-Казахстанская, Карагандинская, Алматинская области), а также г. Алматы. Как показало изучение международного опыта создания ТЛЦ, развивать транспортные системы необходимо в крупных грузопотребляющих городах, к таким относится г. Алматы, что и нашло свое отражение в плане по созданию и развитию пилотных кластеров в приоритетных секторах экономики в строительстве ТЛЦ на базе железнодорожной станции Алматы-1 [5]. В таблице 1 представлены результаты проведенного анализа в убывающем порядке.

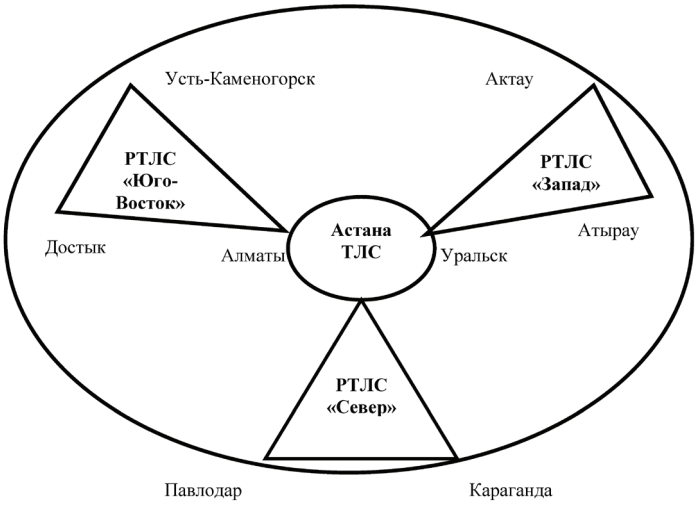
Создание ТЛЦ на базе порта Актау, несмотря на достаточно низкую рейтинговую оценку в проведенном анализе, обусловлено необходимостью развития функционирования транспортно-коммуникационного комплекса страны, которое во многом определяется развитием новых видов транспортных услуг.

К их числу можно отнести и динамично развивающийся национальный морской торговый флот. Поэтому в настоящее время необходимо развивать взаимодействие различных видов транспорта. Хотя с ростом интермодальных перевозок видно, что перевалка контейнеров с судна на железную дорогу и обратно остается одним из слабейших, наименее эффективных и наиболее дорогостоящих звеньев в интермодальной транспортной цепочке [8, с. 32]. Качество железнодорожных услуг, оказываемых портом, можно оценить с двух точек зрения: во-первых, физической доступности для порта железнодорожной системы и, во-вторых, соглашения о ставках и транспортных условиях, предлагаемых портом в сотрудничестве с железнодорожной компанией [2;9]. В дальнейшем по мере становления комплекса транспортно-логистических услуг создание транспортно-логистических центров может быть осуществлено в таких областях как Павлодарская и Западно-Казахстанская.

Рейтинговая оценка привлекательности областей Казахстана для формирования ТЛЦ

Наименование области	Рейтинговая оценка
1	2
Восточно-Казахстанская	8,6
Карагандинская	7,9
Алматинская	7,7
г. Алматы	7,6
Павлодарская	7,6
Атырауская	7,4
Западно-Казахстанская	7,4
Костанайская	7,0
Акмолинская	6,8
Актюбинская	6,8
Южно-Казахстанская	6,8
Северо-Казахстанская	6,7
Мангистауская	6,6
г. Астана	6,6
Кызылординская	6,5
Жамбылская	6,4
Примечание – Разработана автором [7].	

Е. Бурхутовым представлена схема национальной транспортно-логистической системы с выделением Актюбинской, Южно-Казахстанской областей [1, с. 39]. Вместе с тем, проведенный анализ привлекательности регионов свидетельствует о том, что создание ТЛЦ в указанных областях нецелесообразно. Поэтому мы на основании выявленных перспективных регионов Казахстана предлагаем следующее размещение ТЛЦ, которое позволит сформировать транспортно-логистические системы, которые, в свою очередь, будут увязаны в кластер транспортно-логистических услуг. На рис. 2 представлена возможная схема размещения ТЛЦ в рамках национальной транспортно-логистической системы транспортно-логистического кластера.



Формирование национальной транспортно-логистической системы в рамках кластера транспортно-логистических услуг
Примечание. Разработан автором по [1, с. 39]

Создание ТЛЦ на базе порта Актау, несмотря на достаточно низкую рейтинговую оценку в проведенном анализе, обусловлено необходимостью развития функционирования транспортно-коммуникационного комплекса страны, которое во многом определяется развитием новых видов транспортных услуг. К их числу можно отнести и динамично развивающийся национальный морской торговый флот. Поэтому в настоящее время необходимо развивать взаимодействие различных видов транспорта. В дальнейшем по мере становления комплекса транспортно-логистических услуг создание транспортно-логистических центров может быть осуществлено в таких областях как Павлодарская и Западно-Казахстанская.

Таким образом, в Казахстане может быть применена двухуровневая система размещения ТЛЦ, которая, с одной стороны, позволит разгрузить городское движение от большегрузных автомобилей путем создания сети грузоперерабатывающих и грузонакопительных терминалов и мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения в зонах крупных городских агломераций (г. Алматы и в перспективе г. Астана), как это было показано в предыдущем разделе.И с другой стороны, создание ТЛЦ в регионах, в которых образуются или через которые проходят значительные грузопотоки страны, позволят оптимизировать работу транспортных предприятий за счет совершенствования и развития производственно-технической базы транспортного комплекса, создания и развития современных транспортных коммуникаций и транспортно-складской инфраструктуры, что в конечном итоге приведет к рациональному регулированию региональных материально-транспортных потоков, оптимальной маршрутизации перевозок, рациональному выбору видов подвижного состава и технологии перевозок в соответствии с международными стандартами.

Результаты, полученные благодаря нашим изысканиям на основе межотраслевого и межрегионального аспектов создания ТЛЦ, полагаем целесообразным сравнить с планируемыми Министерством транспорта и коммуникаций

мероприятиями по созданию ТЛЦ в рамках плана кластера транспортно-логистических услуг в Казахстане. Создание ТЛЦ планируется на базе следующих пограничных переходов: Бахты (Восточно-Казахстанская область), Таскала – Озинки (Западно-Казахстанская область), Достык (Алматинская область), г. Алматы, г. Астана и г. Актау. Анализ предлагаемых государственным органом ТЛЦ позволяет сделать вывод о том, что Казахстан намерен сосредоточить усилия на реализации транзитного потенциала посредством сооружения ТЛЦ на пограничных переходах, а также улучшить условия обслуживания дистрибьютеров в крупных грузопотребляющих пунктах.По перечисленным объектам Министерством транспорта и коммуникаций совместно с Министерством индустрии и торговли Республики Казахстан и другими заинтересованными органами ведется работа по организации ТЛЦ:

• разрабатываются проектно-сметная документация строительства ТЛЦ Бахты за счет финансовых ресурсов из средств создаваемого венчурного фонда «NELTI» и Банка развития Казахстана; ведутся переговоры по предоставлению земельного участка под строительство данного ТЛЦ;

• создается Международный центр приграничного сотрудничества в районе перехода через государственную границу Таскала (Западно-Казахстанская область, Республики Казахстан) – Озинки (Саратовская область, РФ);

• ведется поэтапное усиление и модернизация объектов инфраструктуры станции Достык и железнодорожного участка Актогай – Достык для достижения стабильного увеличения провозной и пропускной способности станции до 25 млн. тонн к 2011 г.;

• ведутся переговоры по предоставлению земельных участков для ТЛЦ в гг. Астане, Актау.

Предлагаемые к внедрению результаты нашего исследования могут быть оценены на основе разработанной нами методики оценки экономической эффективности КТЛ на основе двустороннего подхода. Нами проведена предварительная оценка эффективности кластера транспортной логистики на основе имеющихся статистических данных с предположением того, что функционирование последнего началось в 2005 году. Предварительная оценка кластерного потенциала характеризуется высокими показателями деятельности как внутри самого кластера, так и значительным приростом прибыли и ВВП, что говорит о высокой степени достоверности избранного курса модернизации экономики Казахстана и позволяет сделать вывод о том, что имеются все предпосылки для создания кластера транспортной логистики в Казахстане: наличие специализированных факторов производства, включающих развитую коммуникационную магистральную сеть, квалифицированный персонал для организации работы в рамках кластера, геополитическое положение государства, позволяющее органично войти в мировую транспортную систему; платежеспособный спрос на транспортные услуги в условиях проводимой модернизации экономики страны, при которой увеличение темпов роста промышленного производства и физического объема экспорта основных товаров: нефти, металлов, удобрений будет способствовать более интенсивному росту грузоперевозок; развитие транспортных услуг на современном этапе требует применения новых подходов к организации перевозок грузов, исходя из основной характеристики транспортного процесса, при котором отдельные виды транспорта не конкурируют между собой, но дополняют друг друга.

Заключение

Таким образом, проведенный анализ формирования кластера позволил определить, что оптимальным видом транспорта, на базе которого следует начать реализацию кластерной инициативы, является железнодорожный транспорт; на основе метода сравнительной рейтинговой оценки привлекательности регионов выявлены наиболее перспективные области для организации транспортно-логистических центров, к числу которых отнесены Восточно-Казахстанская, Карагандинская, Алматинская области и г. Алматы, которые во многом совпадают с определением Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан к созданию ТЛЦ в рамках КТЛ.

Список литературы

1. Бурхутов Е., Тулеушин Ш. О формировании национальной транспортно-логистической системы: пути совершенствования грузовых перевозок // Магистраль. – 2006. – № 1. – С. 38-41.

2. Денисов И.Р. Роль морских портов в системе смешанных перевозок//Вестник транспорта. – 2005. – № 1. – С. 34-40.

3. Казахстан 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев. Послание Президента страны народу Казахстана. – Астана, 1997.

4. Мадера А.Г. Определение оптимального размещения логистических мощностей // Интегрированная логистика. – 2005. – № 3. – С. 12-15.

5. Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении планов по созданию и развитию пилотных кластеров в приоритетных секторах экономики: [принято 25 июня 2005 г., № 633].

6. Раимбеков Ж.С. Предпосылки формирования региональных логистических центров Казахстана // Железнодорожный транспорт Казахстана: история и перспективы экономического роста (Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию железных дорог Казахстана и 125-летию со дня рождения М. Тынышпаева, г. Алматы, 27-28 апреля 2004 г.) – Алматы, 2004. – 331 с.

7. Регионы Казахстана, 2006. Статистический сборник / Под ред. К.С. Абдиева. – г. Алматы, 2006. – 450 с

8. Тарабанько В.В. Практические аспекты интермодализма // Вестник транспорта. – 2005. – № 1. – С. 28-33.

9. Ферова И.С. Предпосылки возникновения кластеров в экономике Красноярского края // Регион: экономика и социология. – 2005. – № 1. – С. 56-70.

10. Шеремет А.Д. Теория экономического анализа: Учебник. (Серия «Высшее образование»). – М.: ИНФРА-М, 2003. – 333 с.