

К ВОПРОСУ УЛУЧШЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Жоробеков Б.А.¹, Алымкулов А.Ш.², Казакбаев У.К.³, Ишматов С.⁴
ОшТУ, КГУСТА, КНАУ, ЖАГУ, Бишкек, Кыргызстан, talai_m@bk.ru

Аннотация: Изложены вопросы улучшения реализации транзитного потенциала.

Ключевые слова: транзитная перевозка, пассажир, груз, транспортный поток.

ON THE ISSUE OF IMPROVING IMPLEMENTATION TRANSIT POTENTIAL

Zhorobekov B.A.¹, Alymkulov A.Sh.², Kazakbayev U.K.³, Ishmatov S.⁴

¹ Osh University of technology, ² Kyrgyz state University of construction,
transport and architecture, ³ Kyrgyz national agrarian university, ⁴ Jalal-Abad state University

Annotation: The issues of improving the implementation of transit potential are outlined.

Key words: transit transportation, passenger, cargo, transport cargo.

В условиях глобализации экономики и усложнения системы управления грузопотоками транзитный потенциал страны рассматривается как механизм включения экономики страны в мировую экономику, дополнительный источник экономического роста и повышения благосостояния населения.

Следует уточнить суть понятия «транзитный потенциал». У всякого объекта можно выделить содержательную и структурную составляющие: содержательная составляющая связана с теоретичностью и абстрактностью объекта познания; структурная составляющая связана с разнообразием связей между внутренними элементами объекта познания.

В случае «транзитного потенциала» его сущность проявляется большим спектром вариаций, которые можно классифицировать на две группы:

1. определения только с теоретических позиций;
2. определения с учетом единства теоретической и практической сущности.

Уточнение понимания категории начнем с рассмотрения сущности понятия в частности (транзит и потенциал) и в целом (транзитный потенциал). Толково-словообразовательный словарь «потенциал» характеризует как «совокупность всех имеющихся возможностей и средств в какой-либо области»; транзит в словаре определяется как «перевозка грузов или следование пассажиров из одного места-страны, области в другое через лежащее на пути третье или из одного пункта в другой через промежуточные пункты» или просто как «перевозка грузов без перегрузок на промежуточных пунктах» [1].

Из этого можно вывести следующее умозаключение о понятии транзитного потенциала - как совокупности всех имеющихся возможностей и средств для обслуживания перевозки пассажиров или грузов из одного места – страны, области – в другое через лежащее на пути третье или из одного пункта в другой через промежуточные пункты. Следуя логике транзита, как перевозки пассажиров и грузов из одного места в другое, можно рассматривать ее как внутри одной страны между различными ее регионами, так и между разными странами.

В данной работе основное внимание уделяется непосредственно международному транзиту, поэтому, говоря о транзитном потенциале, в первую очередь, будем иметь в виду способность достигать поставленных целей по обслуживанию международного транзита

при имеющихся ресурсах.

С позиции функционального подхода выделяются следующие виды транзитных перевозок:

1. выходящие за пределы административной границы региона
 - а) международные транзитные перевозки
 - б) межрегиональные транзитные перевозки
2. осуществляемые в пределах административной границы региона
 - а) междугородные транзитные перевозки
 - б) внутригородские транзитные перевозки.

По направлению движения транзитные перевозки пассажиров и грузов классифицируются на въезд - ввоз и выезд - вывоз. Соответственно для перевозок, выходящих за пределы административной границы региона, одновременно будет использоваться оба вида.

Для более полного понимания транзитного потенциала целесообразно рассмотреть его юридические и экономические аспекты. В литературе с учетом таможенных процедур и экономической политики «международному транзитному потенциалу» даются различные определения. В статье 161 «Содержание таможенного режима» Таможенного кодекса КР «международный таможенный транзит» определяется как «таможенный режим, при котором иностранные товары перемещаются по таможенной территории КР под таможенным контролем между местом их прибытия на таможенную территорию КР и местом их убытия с этой территории без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения к ним нетарифных мер регулирования в соответствии с законодательством КР о государственном регулировании внешнеторговой деятельности».

На основе интеграции различных определений в данной работе под транзитным потенциалом понимается совокупность всех имеющихся внутренних и внешних возможностей страны для оказания услуг по обслуживанию международных пассажирских и грузовых транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по ее территории без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики.

Разрешив вопросы содержательной составляющей понятия, перейдем к рассмотрению структурных аспектов взаимодействия. Для реализации транзитного потенциала необходимо рассматривать возможности страны и регионов формировать и удовлетворять потребности мирового рынка в транзитных перевозках.

Как отмечается в политике ИСО 9000: 2000 «желаемый результат достигается эффективнее, когда деятельность и соответствующие ресурсы управляются как процесс» [2], то есть логически упорядоченная последовательность действий по преобразованию исходных ресурсов (вход) в результаты деятельности (выход). Данный постулат является основой процессного подхода, предполагающего систематическую идентификацию и непрерывное управление применяемыми процессами и их взаимодействиями. Использование процессного подхода для реализации транзитного потенциала позволяет: во-первых, лучше понять требования потребителей и необходимые характеристики транспортной системы для их оптимального обеспечения; во-вторых, рассмотреть процессы с точки зрения создания добавленной стоимости для потребителей; в-третьих, выявить факторы влияния на достижение результатов выполнения процессов; в-четвертых, выработать систему объективного мониторинга изменений процессов для их постоянного улучшения.

При реализации транзитного потенциала страны действуют два основных типа процессов: во-первых, процессы трансформации входа (требований заинтересованных сторон и имеющихся ресурсов) в выход – результаты по осуществлению экспорта транспортных

услуг, а во-вторых, процессы взаимодействия поставщиков и потребителей транспортных услуг по удовлетворению потребностей по перемещению в пространстве и эффективном распределении ресурсов. Основной целью трансформации ресурсов в результате будет удовлетворение потребностей в качественных транспортных услугах, для чего происходит движение информационных, финансовых и материальных потоков.

Основными заинтересованными сторонами в реализации транзитного потенциала страны выступают:

- непосредственные поставщики экспорта транспортных услуг: национальные и международные транспортные и транспортно-логистические провайдеры, осуществляющие транзитные перевозки;
- внешняя среда в лице потребителей, косвенно воздействующих на процессы реализации транзитного потенциала и испытывающих влияние с их стороны; взаимодействующие предприятия промышленности, энергетики и торговли; центральные и региональные органы власти.

Принятие управленческих решений относительно процессов реализации транзитного потенциала следует выстроить таким образом, чтобы благодаря выбранной альтернативе на основе соотношения затрат и выгод, осуществлялось бы достижение поставленных целей с учетом требований (потребностей) всех заинтересованных сторон в данных условиях.

Следует использовать логистические принципы, направленные на обеспечение отлаженного взаимодействия всех процессов так, чтобы необходимая продукция (товары и услуги) была доставлена нужного количества в нужном объеме в нужное место и в нужный час при оптимальных затратах для нужного клиента:

- принцип системного подхода предполагает учет интересов участников всех процессов;
- принцип тотальных затрат означает учет не только бухгалтерских издержек, но и альтернативной стоимости реализации тех или иных процессов;
- принцип глобальной оптимизации целей и задач отдельных участников процессов реализации транзитного потенциала для достижения эффективного распределения ресурсов входа;
- принцип логистической координации и интеграции применительно ко всем процессам от входа и до выхода;
- принцип развития логистического сервиса предполагает обеспечение гибкости и надежности за счет применения соответствующих технологий и условий их использования;
- принцип моделирования и информационно-аналитической поддержки для принятия наиболее взвешенных управленческих решений с учетом нескольких вариантов развития ситуации;
- принцип TQM (total quality management) всеобщего управления качеством для наилучшего удовлетворения потребностей конечных потребителей экспорта транспортных услуг;
- принцип гуманизации всех функций и технологических решений в логистических системах для снижения последствий от реализации транзитного потенциала на окружающую среду;
- принцип устойчивости и адаптивности к изменениям внешней среды.

Использованная литература

1. Ефремова Т.Ф. Толково-словообразовательный словарь. – М., 2000.
2. ИСО 9000:2000 «Системы менеджмента качества. Версия 02.07.2001. – С. 5-8.