

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей
III Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2019

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей III Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2019. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн обложки М. С. Мухоморовой.
Технический редактор Т. А. Дарьянова, О. П. Михайлова.
Компьютерная верстка И. Н. Чапкевич.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИКИ КЫРГЫЗСТАНА

Б.К. Сейкимбаева, преп.,

Ч.К. Амантурова, ст. преп.,

Д.Т. Мусуралиева, преп.,

Иссык-Кульский государственный университет, Каракол, Кыргызстан

Состояние и развитие транспортной системы имеют для Кыргызстана исключительное значение. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. В современных условиях транспорт является одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста.

Без комплексного и системного решения проблем развития транспортной инфраструктуры, невозможно добиться удвоения ВВП, осуществить качественный прорыв в экономике, повысить экономический потенциал регионов и конкурентоспособность отечественных производителей, обеспечить достойное качество жизни для кыргызского населения.

Актуальность обусловлена потенциальной возможностью повышения эффективности функционирования материалопроводящих систем с помощью планирования.

Многие разработки в КР, непосредственно включали в себя элементы логистической науки. Но эти разработки были недостаточно связаны между собой, не имели объединяющей основы, не осуществлялись в рамках целостной науки о материальных потоках. В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов 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. Это связано с тем, что логистика – согласованность действий при управлении материальными потоками, их рациональность, точный расчет, способность отбросить из системы все лишнее.

Возникает вопрос: почему именно сейчас логистика стала столь актуальна? Это произошло из-за нескольких факторов: 1) экономического, 2) информационного, 3) технического.

1) Сейчас основной приоритет компании - поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю. Поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип расчет + выгода + потребитель ведет к росту важности логистики.

2) Информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов является информационные потоки.

3) Технический фактор проявляется в том, что логистика как система управления, ее субъекты и объекты развиваются на основе совместных технических достижений в

транспортно-складском хозяйстве и в сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Следовательно, внедрение логистических подходов в управление товародвижением приобрело большую актуальность на современном этапе развития экономики. Это связано с интенсификацией и расширением товарно-денежных отношений, с динамичным увеличением горизонтальных хозяйственных связей между предпринимателями и организациями сопряженных отраслей.

Основные факторы развития логистики

В КР логистика развивалась медленнее, чем в других странах, потому что:

- тяжелая общеэкономическая ситуация;
- социальная напряженность во всех слоях общества не способствует продвижению в отечественный бизнес логистических идей;
- высокий уровень монополизма в важнейших отраслях;
- финансовый кризис, неплатежи;
- низкий уровень жизни населения;
- высокий уровень безработицы;
- негативная реструктуризация экономики;
- свертывание инвестиций.

Роль логистики в экономике КР, определяется взаимодействием 5 основных факторов:

1. экономический фактор (выдвигается поиск возможностей, сокращения производственных затрат и издержек обращения, как для увеличения прибыли предприятия, так и для полного удовлетворения интересов потребителя);
2. организационно-экономический фактор (развиваются процессы кооперации и интеграции хозяйственной деятельности);
3. информационный фактор (развитие информационных связей является причиной и следствием развития рыночных отношений);
4. технический фактор (логистика, как система управления развивается на основе современных технических достижений в транспортно-складском хозяйстве и сфере управления);
5. специфический фактор (большую актуальность логистика приобретает из-за необходимости в государственной поддержке процессов товародвижения).

Таким образом, становление и развитие логистики в КР позволило выйти отечественной экономике на новый уровень.

Железнодорожный транспорт

Кыргызстан не имеет единой железнодорожной сети, но имеет несколько тупиковых линий, унаследованных от Советского Союза. Общая длина сети составляет 467 км. Кыргызские железные дороги – крупнейшая, хорошо развитая, динамично и эффективно функционирующая система.

Отдельные железнодорожные ветки обеспечивают сообщение регионов Кыргызстана с Казахстаном на севере и Узбекистаном на юге. Северная магистраль идет от Иссyk-Куля в Казахстан, проходя через кыргызскую столицу Бишкек, в то время как че-

тыре тупиковые линии в Таш-Кумыр, Джалал-Абаде, Оше и Кызыл-Кия в юго-западной части страны соединяют густонаселенные промышленные центры с Ферганским железнодорожным кольцом в Узбекистане. Железнодорожный транспорт - вид транспорта, выполняющий перевозки пассажиров и грузов по рельсовым путям в вагонах с помощью локомотивной или мотор-вагонной тяги. Структура железнодорожной сети Кыргызстана и отсутствие прямых связей с международными рынками увеличивает стоимость национального экспорта. По этой причине Кыргызстан намерен развивать железнодорожную инфраструктуру, несмотря на то, что большую часть территории страны занимают горы. Главный проект, обсуждаемый на официальных встречах Китая и Кыргызстана последние 15 лет — это строительство железнодорожной линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Эта трансконтинентальная ж/д линия, проходя через территорию Кыргызстана, соединила бы Китай с Узбекистаном и далее – Центральной Азией и Персидским заливом. Она является компонентом азиатской железнодорожной сети ЭСКАТО и коридора ЦАРЭС II. Впрочем, на момент подготовки отчета стороны не приступили к реализации проекта из-за имеющихся обоюдных разногласий. Существующие разрозненные тупиковые железные дороги общей не удовлетворяют в полной мере потребности во внутриреспубликанских перевозках. Поэтому стержневым вопросом дальнейшего развития сети национальных железных дорог является формирование южного коридора Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая, пройдя через территорию Кыргызстана, соединит тихоокеанские порты с Персидским заливом и Средиземноморьем.

Среди всех видов транспорта, ведущее место занимает железнодорожный транспорт, что объясняется его универсальностью: возможностью обслуживать все отрасли экономики и удовлетворять потребности населения в перевозках практически во всех климатических зонах и в любое время года.

Основные преимущества железнодорожного транспорта:

1. Высокая провозная способность;
2. Эффективность перевозок массовых грузов на большие расстояния;
3. Сравнительно большие скорости;
4. Надежность и безопасность;
5. Низкая себестоимость перевозок;
6. Меньшее воздействие на окружающую среду, чем другие виды транспорта.

Доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок каждой страны складывается с учетом экономико-географических, демографических и других факторов:

1. Размещения природных ресурсов и производительных сил;
2. Численности населения;
3. Размера территории;
4. Наличия незамерзающих водных путей.

В КР с ее обширной территорией и природными особенностями, удаленностью сырьевой базы от перерабатывающих предприятий железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы, выполняя более 80% грузооборота всех видов

транспорта (без трубопроводного) и свыше 40% пассажирооборота транспорта общего пользования в дальнем и пригородном сообщениях.

Логистика как сегодня, так и в будущем будет основным фактором в конкурентной борьбе. Успех в конкурентной борьбе между предприятиями и сетями единой цепочки создания стоимости, между странами и экономическими регионами определяется в первую очередь уровнем компетенции в логистике. Так, исследования, проведенные на предприятиях, доказывают положительную взаимосвязь между эффективной логистикой и успехом в предпринимательской деятельности.

Современное представление о логистике можно сформулировать следующим образом: логистика представляет собой концепцию управления для разработки, организации, управления и реализации эффективного и экономически выгодного движения объектов (грузов, информации, денег и персонала) в системах создания стоимости в рамках одного или нескольких предприятий. Из более детального определения логистических объектов как потоков грузов, информации, денег и персонала следует, что логистика является общей важной темой для всех отраслей и относится к общему сектору предоставления услуг и области общественного управления.

За логистическими процессами между предприятиями закрепилось название «управление цепочками поставок» – «Supply Chain Management». Причиной появления англоязычного термина является тот простой факт, что все инновации, возникшие в предпринимательской практике, много легче «продать» и реализовать под этим названием. И все-таки «управление цепочками поставок» является и остается логистикой, однако на качественно более высоком уровне развития.

Одного взгляда на предпринимательскую практику достаточно, чтобы встретить там все три фазы развития с соответствующими им подходами к логистике. Одновременно можно заметить и значительное смещение в направлении понимания логистики как концепции управления

Новый логистический подход и новая логистическая деятельность не ограничиваются более, как это было раньше, только отдельными функциями предприятий, а затрагивает все функции и процессы комплексной системы создания стоимости. Логистическое измерение всех процессов по созданию стоимости необходимо использовать осознанно, чтобы с помощью эффективных и экономически выгодных объектных потоков лучше соответствовать всем требованиям, всем рынкам сбыта и лучше отвечать всем пожеланиям клиентов, а, следовательно, усилить свои позиции в конкурентной борьбе.

Современное понимание логистики как концепции управления отвечает новым и изменившимся условиям предпринимательской деятельности. Процесс нового понимания логистики был «спровоцирован», прежде всего, изменениями в экономической практике. Поэтому логистику можно рассматривать как продукт, возникший в результате практической предпринимательской деятельности.

Особенно сильный толчок этому процессу развития давала и дает до сих пор глобализация экономики и вызванная ею интенсификация конкурентной борьбы. Одновременно выросли и требования клиентов к срокам, надежности и гибкости поставок при сохранении низких затрат на логистику. И сейчас мы наблюдаем такую ситуа-

цию, при которой уже недостаточно просто производить продукт высокого качества. На уровне одинаково высокого качества продукта решающим в конкурентной борьбе будет сочетание с таким же высоким качеством логистики.

Можно сделать следующие выводы.

Роль транспорта в экономике КР огромна. Логистика оказывает всестороннее воздействие на экономическое развитие страны. Там, где правильно понимают роль логистики, государство успешно развивается в экономическом, политическом и социальном отношениях. И наоборот, недооценка значения транспортной системы неизбежно приводит к замедлению развития государства. Логистическая система должна постоянно развиваться адекватно растущим потребностям. Уникальность логистики состоит в том, что, выступая в роли сферы материального производства, она одновременно выполняет вспомогательную функцию обслуживающей инфраструктуры.

Логистический фактор обязательно учитывается при размещении производства в то или ином регионе, он является одним из важнейших.

Народное хозяйство страны ежегодно несет потери из-за диспропорции в техническом вооружении различных видов транспорта, а особенно между уровнем развития постоянных сооружений и парком подвижного состава, например, пропускной способностью линий и густотой движения транспортных единиц; протяженностью автомобильных дорог и количеством тяготеющих к ним автомобилей.

Логистическое хозяйство, как и все отрасли экономики нашей страны, требуют привлечение инвестиций.

Наличие инвестиций предполагает хорошее техническое оснащение транспорта. Для КР, эта проблема наиболее актуальна, так как большее количество транспортных средств, да и оборудования в целом достались нам от СССР. Это оборудование уже отслужило свой срок и требует замены.

Состояние транспорта зависит от уровня научно-технического прогресса. Государство должно принимать меры для развития транспорта. Нужно применять щадящие налоги к кыргызским перевозчикам, поддерживать наши дороги в хорошем состоянии, технически оснащать транспортную отрасль, привлекать зарубежных инвесторов.

Список использованных источников

1. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики.
2. Электронное издание Tazabek www.tazabek.kg
3. Электронное издание akchabar www.akchabar.kg
4. Электронное издание kabar.kg
5. Министерство экономики КР . <http://mineconom.gov.kg>.
6. Гаджинский А.М. Логистика: учебник / А.М. Гаджинский. -20-е изд.М.: \ 2012.
7. Гаджинский А.М. Современный склад. Организация, технологии, управление и логистика : учеб.-практ. пособие. – М. : 2005.
8. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для акад.бакалавр./ Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — М.: 2015.