

Секция: Экономические науки

Алиев Шафа Тифлис оглы

доктор экономических наук,

профессор кафедры «Мировая экономика и маркетинг»

Сумгайытский государственный университет

г. Сумгайыт, Азербайджанская Республика

Сазмани Нармин Эльдар кызы

студент факультета «Экономика и управление»

Сумгайытского государственного университета

г. Сумгайыт, Азербайджанская Республика

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ АЗЕРБАЙДЖАНА В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

После восстановления своей независимости, с распадом бывшего СССР Азербайджан, начиная с конца 1990-х годов, ускорил реализацию развития транспортных узлов, в том числе международных транспортных маршрутов и появилась серьезная почва для создания и развития потенциала логистической системы в регионе. Азербайджан активно участвует в ряде крупных региональных и международных транспортных проектов. С инициативой и основным финансированием Азербайджана построен международный железнодорожный транспортный маршрут Баку-Тбилиси-Карс, который уже введен в эксплуатацию. В рамках эксплуатации данного маршрута, первый грузовой поезд из Урумчи (Китай) в Европу по транспортному коридору «Восток-Запад» прошел через Баку в январе 2018 года, груженный инженерным оборудованием и другими товарами [14]. Ожидается, что в ближайшее время грузопоток в данном направлении увеличится за счет поставки промышленных и коммерческих организаций

России, Ирана, Китая и многих других стран. Таким образом, в регионе был сформирован мощный потенциал логистической системы, началось использование данного потенциала. Так, в Международном Морском Порте в прикаспийском поселке Алят создается один из крупных логистических центров в регионе, который своей деятельностью будет охватывать сотни компаний – производителей и перевозчиков грузов разных стран мира, будет серьезно способствовать интенсификации грузопотока, обеспечения сырьевыми ресурсами и полуфабрикатами промышленные предприятия Азербайджана и региона, также поможет повышению экспортного потенциала. Более того, придание статуса свободной торговой зоны Международному Морскому Порту поселка Алят поможет привлечению крупных иностранных инвесторов в данный логистический центр и станет более привлекательным одновременно, как и для местных, так и для иностранных инвесторов, особенно для инвесторов Азербайджана и России, и этому есть веские причины, которые попытаемся раскрыть.

Отметим, что проблемы и вопросы обеспечения устойчивого функционирования и развития логистической системы рассмотрены в научных трудах ряда ученых – В. В. Дыбская, А. Э. Горев, В. Ф. Лукиных, Т. И. Иманов, Т. Н. Алиев, Ш. Т. Алиев, Л. Д. Алексеева, О. Ю. Пеховский, Е. В. Синельщиков, И. Ф. Феклистов, Н. В. Гузенко, Н. Б. Якусев, С. А. Кархова, М. М. Лисогор, В. А. Зимин и другие. Профессор В. В. Дыбская справедливо отмечает, что в развитии экономики большую роль играет логистика, под которой понимают эффективное управление материальными и сопутствующими потоками с целью полного удовлетворения требований потребителей с оптимальными затратами на ресурсы [8]. В условиях глобализации растет важность расширения возможности логистической системы по удовлетворению спроса потребителей и многочисленных промышленных предприятий по тем или

иными ресурсам. Более того, многие предприятия страны нуждаются в диверсификации своего производства и расширении перечня конкурентоспособных продуктов, однако из-за нехватки сырьевых ресурсов и полуфабрикатов, комплектующих изделий они вынуждены функционировать ниже своих технических и проектных возможностей. Создание и развитие логистической системы, логистического центра и терминалов на перекрестках международных транспортных коридорах и маршрутах могут способствовать расширению кооперационных и хозяйственных связей промышленных предприятий стран региона, в первую очередь России и Азербайджана. Современная логическая концепция управления социально-экономическими системами характеризуется интегрированным подходом [2]. Не секрет, что большинство коммерческих организаций и предприятий тратит огромные средства и делает капитальные вложения в развитие собственной транспортной инфраструктуры и базы. Однако эти расходы не всегда оправдываются и дают ожидаемые результаты. Поэтому, в условиях глобализации хозяйственной и коммерческой деятельности многие промышленные и коммерческие предприятия активно используют услуги логистических центров и промежуточных складов на перекрестках транспортных маршрутов. Задача логистической службы заключается в поиске оптимальной величины уровня обслуживания [12]. Кроме того, О. Ю. Пеховский считает, что транспортная логистика играет важную роль в современной экономике, обеспечивая быструю и мобильную доставку товаров потребителям [17].

Следует подчеркнуть, что диверсифицированное развитие логистических услуг грузовых операторов на основе железнодорожного транспорта способствует стабильному обеспечению сырьем и материалом потребителей. Аналогичный подход способствует не только диверсификации логистических услуг, но и одновременно создает

серьезную почву и возможности для оптимизации объема и качества оказания логистических услуг на основании и определенных потребностей рынка [7]. Кроме того, благодаря нынешних существующих основных механизмов логистической системы и деятельности логистических центров существенно повышается эффективность работы хозяйственных и коммерческих организаций на аналогичных товарных рынках. Современные механизмы логистического управления позволяют повысить экономическую устойчивость бизнеса компании на рынке [3, с. 17]. Логистическая система позволяет оптимизировать совместную деятельность производителей и конечных потребителей, повышает эффективность управления сырьевых, информационных и финансовых потоков по реализации стратегических целей и задач хозяйственных и коммерческих организаций. Основными принципами стратегии развития логистической системы в подобных организациях считаются создание благоприятных и приемлемых условий для обеспечения потребителей более приемлемым сочетанием качества, стоимости, гибкости, производительности и современности товара или услуги, а не выбор между ними [26]. Логистическая система позволяет сформировать оптимальный распределительный центр, который удовлетворяет потребности клиентов и способствует сокращению транзакционных расходов, тем самым помогает повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции и оказываемых услуг. Только транспортные издержки в стоимости продукции в России составляют 20-30 % [5]. По мнению В. А. Зимина, важнейшей задачей остается разработка программы внедрения регионального логистического центра в существующую систему товарообеспечения региона [9]. Ведь не секрет, что многие регионы в Азербайджане, да и России не имеют сильную транспортно-логистическую инфраструктуру по обеспечению необходимыми сырьевыми ресурсами и компонентами по расширению структуры производства,

перерабатывающих предприятий и развития сферы услуги. Территориальная концепция логистики предусматривает оптимизацию ресурсных потоков и логистических цепей в рамках потребительского рынка территории [21]. Кроме того, транспортная и логистическая инфраструктура способствует повышению экономической активности в регионах, способствует эффективному использованию трудовых ресурсов, природных и других экономических ресурсов регионов и рациональному размещению производительных сил, тем самым обеспечивает снижение уровня разницы социально-экономического развития регионов страны. С. А. Кархова справедливо отмечает, что синтез региональной транспортно-логистической системы является новым направлением совершенствования движения товаропотоков в сфере обращения [10]. Считаем, что в Азербайджане и России имеются много регионов, в которых сконцентрирован огромный потенциал по взаимному обмену товаров и продукции сельского хозяйства и разной сферы промышленности, в том числе химии и нефтехимии, металлургии и прочих. Транспортные и логистические структуры же по этим направлениям смогли бы сыграть огромную роль, то есть обеспечить эффективное использование существующих возможностей по расширению товарообмена, взаимной поставки. Но для этого необходимо этапное развитие совместной логистической инфраструктуры в регионах обеих стран с выделением основных объектов логистической инфраструктуры, принципов, функций развития логистической инфраструктуры в регионах [13]. Например, создание и развитие сервисно-логистической системы «Большой порт» в Астрахани смогло бы стабилизировать грузопоток между Россией, Ираном и Азербайджаном [18].

На наш взгляд, международный транспортный коридор «Север-Юг» может эффективно повлиять на экономическое процветание стран регионов и значительно повысить существующий потенциал по

интегративной деятельности промышленных и коммерческих организаций Азербайджана с Россией в ближайшей перспективе. Международный транспортный коридор «Север-Юг» формируется на основе международного соглашения, который подписан 12 сентября 2000 года с участием России, Ирана и Индии, далее к этому соглашению присоединились Казахстан, Азербайджан и ряд других стран [16]. Отметим, что длина транспортного коридора «Север-Юг» составляет 7,2 тысяч км. Более того, этот уникальный транспортный маршрут будет соединять Санкт-Петербург (Россия) с портом Мумбаи (Индия), тем самым соединяя Россию, Азербайджан, Иран и Индию [25]. Многие специалисты-экономисты, да и политики считают, что международный транспортный коридор «Север-Юг» имеет мультимодальную особенность. На наш взгляд, подобная оценка оправдана, так как по этому маршруту будет обеспечена транспортировка пассажиров и грузов, и многие страны мира имеют возможность умело воспользоваться транспортно-логистическим потенциалом данного международного транспортного маршрута. Основными преимуществами этого транспортного коридора являются сокращение в два и более раза расстояния перевозок, ориентировочная возможность объема перевозки 10 млн. тонн с дальнейшим увеличением до 15 млн. тонн в год [15]. Отметим, что Азербайджан полон намерений максимальной мере эффективно использовать транспортно-логистический потенциал коридора «Север-Юг» и настойчиво продолжает расширять свою деятельность в этом крупном международном транспортном проекте. С этой целью, Азербайджан осуществит строительство железнодорожной линии длиной 8,4 километров и 4 железнодорожных станционных путей, каждый из которых длиной в 1050 метров [20]. Кроме того, Азербайджан, совместно с Ираном, обеспечит строительство и эксплуатацию железнодорожной ветки Казвин-Решт, которая соединит железнодорожную систему Ирана и Азербайджана и в целом станет

важным событием в реализации проекта «Север-Юг». Справедливо группа исследователей В. А. Цветков, К. Х. Зоидов и А. А. Медков считают, что реализация проекта «Север-Юг» обеспечит формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы между Севером и Югом [23]. Кроме того, в правительственных кругах России серьезно рассматривается вопрос создания Каспийского индустриального логистического комплекса [22]. Отрадно, что строительство проекта «Север-Юг» находится под пристальным вниманием руководителей России и Азербайджана. Так, Президент РФ В. В. Путин заявил, что проект МТК «Север-Юг» направлен на создание оптимальных возможностей для перемещения транзитных грузов из Индии, Ирана, стран Персидского залива на территории Азербайджана, Российской Федерации и далее в Северную и Западную Европу [11].

Следует подчеркнуть, что в рамках реализации крупного международного транспортного проекта особо актуально создание логистической инфраструктуры и логистического центра для бесперебойной и оперативной поставки скоропортящихся грузов, индустриальных сырьевых и прочих ресурсов. Интенсифицируются намерения организации комплексного цикла транспортно-логистических услуг с участием правительственных и деловых кругов Азербайджана и России, в частности Астраханской области [24]. Реализации данных намерений и создания логистической схемы в рамках коридора «Север-Юг» будет способствовать увеличению грузопотока, особенно контейнерных перевозок. Перевозка товаров по данным маршрутам будет выгодной производителям и коммерческим структурам обеих стран [6]. Уже на базе станции Кутум Астраханской области прорабатывается создание логистического центра, где активно сотрудничает Азербайджан [1]. В Азербайджане проводятся полномасштабные работы по реализации стратегических направлений диверсификации структуры национальной

экономики и особенно эффективное использование транзитивности территории страны, с реализацией международных транспортных проектов. С этой целью приняты стратегические дорожные карты по развитию логистики, по которым ожидается осуществление крупных мероприятий по созданию и развитию логистической инфраструктуры в ближайшей перспективе [4; 19].

Таким образом, Азербайджан имеет реальные шансы для интенсификации развития своей логистической системы в контексте международных транспортных проектов и необходимо обратить особое внимание на следующее:

- необходимо комплексно и последовательно реализовать все стратегические намерения по развитию логистической инфраструктуры страны;
- обеспечить строительство и эксплуатацию, как минимум двух логистических центров или логистических комплексов в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг» с условным размещением на Азербайджано-Российской и Азербайджано-Иранской границах;
- считаем целесообразным создание еще одной логистической схемы по закупке, хранению и перевозке скоропортящихся сельскохозяйственных и аграрных продуктов для экспорта, в первую очередь в Россию и другие страны мира и т.д.

Литература

1. Абдуллаева Ф. Азербайджан и Астраханская область обсудили вопросы развития транспортного коридора «Север-Юг». АЗЕРТАДЖ. <http://www.azertag.az/ru/print/1131918>. (дата обращения: 27.01.2018).

2. Алексеева Л.Д. Обеспечение устойчивого функционирования и развития логистической системы. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2008. - 155 с.
3. Артамонова Е.Н., Беспечная А.А. О проблемах транспортной логистики / Вестник научной конференции, 2016, №7-2(11). Теоретические и прикладные вопросы науки и образования: по материалам международной научно-практической конференции 30 июля 2016 г. Часть 2. 124 с. - С. 17-18.
4. Гасанли А. «Дорожная карта» по логистике и торговле до 2020 г. Обеспечит прирост ВВП Азербайджана на 605 млн. манатов. http://www.trend.az/news_print.php?news_id=2704509. (дата обращения: 30.12.2016).
5. Горев А.Э. Методология объектно-ориентированного подхода в управлении логистическими системами. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2004. - 332 с.
6. Губернатор Астрахани: Для развития коридора «Север-Юг» важна эффективная логистическая схема. <http://www.report.az/ru/>. (дата обращения: 29.08.2016).
7. Гузенко Н.В. Диверсифицированное развитие логистических услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте. Дисс. канд. экон. наук. Ростов-на-Дону, 2013. - 184 с.
8. Дыбская В.В. Логистическая организация и управление складированием на предприятиях оптовой торговли. Дисс. д-ра экон. наук. Санкт-Петербург, 2000. - 329 с.
9. Зимин В.А. Развитие логистической инфраструктуры. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2011. - 161 с.
10. Кархова С.А. Формирование региональной транспортно-логистической системы. Дисс. канд. экон. наук. Иркутск, 2004. - 207 с.

- 11.Коридор «Север-Юг» станет конкурентом Суэцкого канала. Информационно-аналитический портал. <http://www.newtimes.az/ru/economics/4743/>. (дата обращения: 07.08.2016).
- 12.Лисогор М.М. Развитие логистических услуг в современной экономической системе. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2006.- 143 с.
- 13.Лукиных В.Ф. Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Дисс. д-ра экон. наук. Санкт-Петербург, 2011. - 411 с.
- 14.Манафов Р. Азербайджан превращается в мощный логистический центр региона. <http://www.ru.echo.az/?p=66690> (дата обращения: 24.01.2018).
- 15.Международный транспортный коридор «Север-Юг». Министерство иностранных дел Российской Федерации. <http://www.mid.ru>. (дата обращения: 01.11.2016).
- 16.Международный транспортный коридор «Север-Юг». http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130.
- 17.Пеховский О.Ю. Управление поставками в логистических системах с промежуточными складами. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2004. - 114 с.
- 18.Синельщиков Е.В. Научно-методическое обеспечение функционирования сервисно-логистической системы «Большой порт». Дисс. канд. тех. наук. Санкт-Петербург, 2009. - 226 с.
- 19.«Стратегическую дорожную карту относительно развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике». Утверждено Указом Президент Азербайджанской Республики от 6 декабря 2016 года.
- 20.Транспортный коридор «Север-Юг». <http://www.ady.az/ru/read/index/5/43>.

21. Феклистов И.И. Организация региональной логистической системы сервиса. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2005. - 171 с.
22. Фролова Н. Развитие коридора «Север-Юг». Стратегическое значение для России. <http://www.log-biz.com/novosti/>. (дата обращения: 08.12.2017).
23. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север-Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки / Региональные проблемы преобразования экономики, №9, 2014.
24. Цурков М. В России появится логистический центр в рамках коридора «Север-Юг». http://www.trend.az/news_print.php?news_id=2852898. (дата обращения: 26.01.2018).
25. Шамуков Р. Эксперты: транспортный коридор «Север-Юг» дополнит китайский «Шелковый путь». <http://tass.ru/transport/4697515> (дата обращения: 02.11.2017).
26. Якусев Г.Б. Стратегия развития логистического предприятия. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2005. - 138 с.