

економічної ефективності повністю нейтралізується (зрівноважується) негативним впливом розвитку інших економічних процесів, таких як дерегуляція, ререгуляція і т. п.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, відзначимо, що вплив процесів інтенсифікації на економічну ефективність функціонування виробничих систем може бути різним: слабким, значним, гіперзначним, метагіперзначним і т. п., а також він може посилюватися або послаблюватися під впливом інших факторів, зокрема таких як регуляція, дерегуляція чи ререгуляція виробничих систем із боку держави. Відповідно до сили цього впливу, можна умовно виділити різні типи інтенсифікаційної економічної ефективності позитивного плану: незначну, значну, гіперзначну, метагіперзначну.

Перспективи подальших досліджень полягають у визначенні основних типів інтенсифікації, які

формується в різних галузях виробничих систем національної економіки України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Башнянин Г.І. Метрологічні економічні системи: вступ у загальну теорію і методологію формування економічних параметрів / Г.І. Башнянин. – Львів : Новий Світ-2000, 2005. – 1083 с.
2. Енгельс І.О. Інтенсифікація процесу виробництва шляхом удосконалення організації праці / І.О. Енгельс // Культура народів Причорномор'я. – 2011. – № 216. – С. 94–96.
3. Коновалова Ю.А. Факторы и показатели интенсификации производства / Ю.А. Коновалова, Н.А. Алексеева // Вестник Удмуртского университета. – 2011. – Вып. 1. – С. 8–12.
4. Шарко В.В. Инструменты механизма интенсификации производства промышленного предприятия / В.В. Шарко // Экономический часопис-XXI. – 2012. – № 9–10. – С. 70–72.

РАЗВИТИЕ КЛАСТЕРОВ И ТОРГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КАНАЛОВ В АГРАРНО-ПРОМЫШЛЕННОЙ СФЕРЕ КАЗАХСТАНА

THE DEVELOPMENT OF CLUSTERS AND TRADE AND LOGISTIC CHANNELS IN THE AGRARO-INDUSTRIAL SPHERE IN KAZAKHSTAN

В статье проведен анализ продвижения кластерного развития и особенностей организации торгово-логистических форм для достижения продовольственной безопасности в аграрно-промышленной сфере Казахстана. Результаты исследования показывают необходимость внедрения стимулирующих механизмов, объединения сельхозтоваропроизводителей в кооперативы, интеграции логистических систем.

Ключевые слова: агропромышленная сфера, логистика, транспорт, инновации, продовольствие.

У статті проведено аналіз просування кластерного розвитку та особливостей організації торгово-логістичних форм для досягнення продовольчої безпеки в аграрно-

промисловій сфері Казахстану. Результати дослідження показують необхідність упровадження стимулюючих механізмів, об'єднання сільгосптоваровиробників у кооперативи, інтеграції логістичних систем.

Ключові слова: агропромислова сфера, логістика, транспорт, інновації, продовольство.

The article analyzes the promotion of cluster development and the characteristics of the organization of trade and logistics forms to achieve food security in the agro-industrial sector in Kazakhstan. The results show the need for the introduction of incentive mechanisms; an alliance of agricultural producers in cooperatives; integration of logistic systems.

Key words: agro-industrial sphere, logistics, transport, innovation, food.

УДК 338.43

Смагулова Ш.А.

д.э.н., профессор кафедры «Государственное управление» Университет народного хозяйства Алматы, Республика Казахстан

Радько Н.М.

магистр экономических наук, Университет народного хозяйства Алматы, Республика Казахстан

Постановка проблемы. Способность страны обеспечить себя собственным продовольствием может служить одним из показателей обеспечения экономической безопасности. В сфере АПК в 2015 г. экономический рост сельскохозяйственной продукции в Казахстане был достигнут за счет повышения объемов производства животноводческой и растениеводческой продукции (3,2% и 5,6% соответственно). Объем инвестиций в основной капитал пищевой отрасли возрос на 28%, в то время как инвестиции в основной капитал сельского хозяйства снизились на 6,3% [1].

Аграрные страны имеют возможность обеспечить не только себя, но и соседние страны продовольствием, где большую роль играет вопрос транспортировки и логистики. В «Стратегии «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства» поставлена задача увеличить в два раза транзитные перевозки через Республику Казахстан к 2020 г. и в 10 раз – к 2050 г. Необходимо сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов [2].

Глобализация затронула и агропромышленный комплекс. В этой связи реализация агрокластерного проекта позволит сформировать новый технологический уклад в агросфере и обеспечить страну собственным продовольствием. С каждым годом в мире возрастает продовольственная потребность, поэтому в аграрный сектор надо направить инвестиции на базе наилучших зарубежных эталонов и новых технологий с целью организации кластеров и продвижения ТЛС в Казахстане [3].

Кластерный подход заложен в Государственную программу индустриально-инновационного развития (ГПИИР) РК на 2015–2019 гг. Реализация программы направлена на развитие обрабатывающей промышленности. Основные усилия сконцентрированы на ограниченном числе секторов, в которых применяется кластерный подход [4].

За годы независимости Казахстан реформировал все сферы АПК. С начала 2000-х годов сельское хозяйство и сферы его переработки продукции развиваются во всех регионах быстрыми темпами. Развитию способствовала адаптация производителей товара к новым экономическим условиям, рост доходов населения и др. [1].

Алматы – южный город страны, который располагает большим населением и трудовым потенциалом. Уровень экономического и активного населения – 65,8%, а уровень занятости – 94,4%. Алматы считается крупнейшим в республике центром предпринимательской и деловой активности [5].

По объему валового регионального продукта (ВРП) город занимает приоритетное место среди областей государства. Объем этого показателя по Алматы по результатам 2015 г. – 8,5 трлн. тенге (отмечено увеличение на 5,1% в сравнении с периодом 2014 г., табл. 1).

Более 30% экономики города составляет торговля, сфера услуг – более 50%. Лишь 5% общего валового продукта города приходится на промышленность [5].

Структура ВРП г. Алматы включает в себя: промышленность – 6%, торговлю – 32%, строительство – 4%, операции с недвижимым имуществом – 11%, транспорт и складирование / информация и связь – 16%, услуги, прочие отрасли – 31% [5].

В свою очередь, структура ВРП Алматинской области включает: промышленность – 20% (в т. ч. Обрабатывающую – 16%), сельское хозяйство – 13,5%, торговлю – 10%, транспорт и связь – 8%, строительство – 11%, услуги и прочие отрасли – 21,5% [6].

Анализ последних исследований и публикаций. Развитие сферы производства продуктов питания показывает уровень устойчивого развития страны (P. Oosterveer, D. Sonnenfeld, 2011). Между тем важную роль играет государственное регулирование продовольственного обеспечения населения на уровне процессов глобализации [7].

По мнению С.С. Сидорского, в существующих условиях устойчивого развития АПК должен быть расчет на собственные силы и ресурсы, использование лучших достижений производства и науки, стимулирование выпуска конкурентоспособных сельскохозяйственных товаров, где продвижение торгово-логистических каналов позволит обеспечить благоприятные предпосылки для сельскохозяйственного производства [8].

Развитие логистики в АПК является фактором реализации сельхозпродукции. В связи с отсутствием территориальной локализации производственных процессов и пространственного удаления перерабатывающих предприятий от источников сырья существует необходимость в развитии логистических систем в аграрном секторе [9].

Существуют работы, где рассматривается интерес бизнесменов к инвестированию в сельское хозяйство развивающихся стран, раскрываются особенности деятельности инвесторов в рамках микрофинансовых и кредитных организаций, различных крупных фондов. В исследовании подчеркивается роль привлечения инвестиций в сельское хозяйство страны с целью роста производства продовольственных товаров в условиях международной интеграции и логистики [10].

Область промышленной инфраструктуры занимается обслуживанием разных услуг агропромышленного комплекса. И.А. Минаков говорил, что в области АПК необходимо организовывать кластерные структуры, в которых можно четко зафиксировать результаты работника [11].

Таблица 1

Показатели ВВП и ВРП в Республике Казахстан (млрд. тг.)

Регион / Годы	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Республика Казахстан	1 733, 3	2 016,5	2 599,9	3 250,6	3 776,3	4 611,9	5 870,1	7 590,5	10 213,7
Алматинская область	92,5	99,3	124,6	158,7	185,6	230,5	258,4	322,7	408,7
г. Алматы	310,8	361,3	415,2	570,9	688,4	808,8	1 102,2	1 497,4	2 272,7
Годы/Регион	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Республика Казахстан	12 849,8	16 052,9	17 007,6	21 815,6	28 243,1	31 015,2	35 999,1	39 675,8	40 299,9
Алматинская область	550,7	677,3	773,3	997,8	1 236,7	1 447,7	1 741,9	1 910,4	2 043,6
г. Алматы	2 675,9	2 949,7	3 175,3	3 923,5	4 860,2	5 715,8	7 127,9	8 143,6	8 491,5

Источник: составлено авторами на основе [5; 6]

А.В. Коновалова отмечает, что возможным конкурентным преимуществом в борьбе за право воздействовать на развитие рынков может стать детальное развитие интереса к потребностям потребителей, где главным фактором в решении данной задачи является реализация логистической концепции [12].

Р.С. Габдуалиева считает, что развитие АПК региона с использованием экономического потенциала, внедрение инвестиционных проектов, финансовая поддержка проблемных территорий и совершенствование межбюджетных отношений будут способствовать социально-экономическому развитию регионов Казахстана [13].

Постановка задания. Цель статьи заключается в обосновании продвижения кластерного развития и особенностей организации торгово-логистических форм на основе оптимизации государственного регулирования, совершенствования использования инноваций, эффективной интеграции национального рынка продовольствия в национальные и международные рынки для достижения продовольственной безопасности региона в аграрно-промышленной сфере Казахстана.

Изложение основного материала исследования. В сельском хозяйстве Республики Казахстан к началу 2000-х годов сложилась устойчивая тенденция падения объемов производства. Являясь крупным производителем мяса и зерна, обеспечивая себя основными видами продовольствия в 1980-е годы, страна снизила в последующие пять лет сбор зерновых в 2,4 раза [1].

В этой связи государством были разработаны и приняты государственные программы.

I – Программа развития сельскохозяйственного производства РК на 2000–2002 гг. Программа была направлена на стабилизацию производства продукции животноводства и растениеводства, обеспечение экономического роста в конкурентоспособных отраслях и выявление «точек роста» [14].

II – Государственная агропродовольственная программа РК на 2003–2005 гг. Программа предусматривала обеспечение продовольственной безопасности страны и формирование качественной системы агропромышленного производства [15].

III – Государственная программа развития сельских территорий РК на 2004–2011 гг. Программа способствовала созданию условий обеспечения жизни в селе на основе оптимального расселения. По итогам программы в 2,5 раза увеличился поток инвестиций в отрасли АПК. Практически все регионы довольно быстро развивали сельское хозяйство [16].

В настоящее время кооперация в АПК стимулирует продовольственную безопасность и позволяет эффективно использовать объединенные материально-технические ресурсы агрохозяйств. В этой связи введение в 2016 г. в Казахстане Закона «О сельскохозяйственных кооперативах»

стимулирует организацию кооперативных фермерских хозяйств с учетом кластерных принципов деятельности [17]. В соответствии с Законом, сельхозтоваропроизводители освобождаются от уплаты 70% налогов. Так, на кооперативы распространяется льготный налоговый режим. За единый земельный налог фермеры платят 20% КПН (корпоративного подоходного налога), в т. ч. 70% предоставляется в виде льгот, это аналог косвенного субсидирования АПК. Налог составляет в общем виде 3%, в то время как в европейских странах такой налог составляет 40–50% и выше.

В целях поддержки агропромышленного комплекса была создана Единая карта государственной поддержки субъектов АПК. Целью программы является государственная поддержка для создания условий увеличения конкурентоспособности АПК [18]. Чтобы реализовать эту программу, был выработан такой инструмент, как Карта индустриализации Казахстана. Она включает в себя все важные инновационные проекты, имеющие серьезное значение для развития аграрной логистики и кластеров.

В то же время кластерный подход отражен в Государственной программе индустриально-инновационного развития РК на 2015–2019 гг. В соответствии с программой, государство поддерживает развитие шести кластеров: один национальный кластер (в сфере добычи и переработки нефти и нефтегазохимии); три территориальных кластера в рыночно ориентированных секторах обрабатывающей промышленности; два инновационных кластера («Парк инновационных технологий» в Алматы и «Назарбаев Университет» в Астане) [4].

По определению М. Портера, кластер представляет собой «сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу» [19].

Охарактеризуем базовые принципы влияния кластера на конкурентоспособность (табл. 2).

В 2016 г. Министерство сельского хозяйства РК и НПП РК «Атамекен» подписали меморандум об организации кооперативов. В Алматинской области будет создан плодовоовощной кооператив, что улучшит работу сельскохозяйственного кластера в регионе. Можно использовать межрегиональную кооперацию на основе объединения соседних областей. В частности, возможно создание аграрного кластера по производству и обработке мяса, молока, зерна и масла в Алматинской области совместно с г. Алматы [1]. В перспективе к 2020 г. будут увеличены экспортные возможности аграрного кластера Алматинской области и г. Алматы.

Глобальный рынок продовольственной продукции вызывает необходимость обмена продовольствием между странами. Потребление продуктов питания в мире составляет более \$3,5 трлн. Доля таких стран, как Китай, Украина, Россия, Узбекистан, Таджикистан, Беларусь, Кыргызстан, Туркменистан, стран Ближнего Востока составляет 33% объема мировой торговли, где Китаю принадлежит 2/3 указанного объема потребления [20].

Создание, организация и развитие торгово-логистических каналов в Казахстане, Алматинской области и г. Алматы.

Экономические и географические особенности Казахстана (в т. ч. обширная территория, запасы минеральных ресурсов в разных регионах страны, низкая плотность населения, расположение между Европой и Азией) делают экономику страны одной из грузоемких во всем мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

В проекте «Казахстан – Новый Шелковый путь» [21] указано, что «Казахстан должен ... стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией... Это создание на ключевых транспортных коридорах Казахстана единого комплекса хабов международного уровня – торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического».

В РК при национальной компании АО «Қазақстан темир жолы» создана новая структура «Национальный центр развития транспортной логистики». Центр выступает партнером в транспортно-логистических исследованиях, координатором бизнес-инициатив и проектов в транспортной логистике [22].

Создание Центра логистики способствует становлению Казахстана как торгового, логистического и делового хаба региона. На Центр возложены функции развития транспортно-логистической системы (ТЛС) и оказания полного спектра логистических услуг [22].

В свою очередь. «Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы» в контексте задач Стратегии «Казахстан-2050» способствует увеличению транзитных перевозок к 2020 г. в два раза, обеспечению интеграции транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, развитию местной транспортной инфраструктуры. В настоящее время реализуется План мероприятий по росту уровня развития логистики, способствующий достижению к 2020 году 40-го места в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики [23].

Алматы является крупной логистической периферией на трассе Западная Европа – Западный Китай. Примерно 20% оборота внешней торговли страны обеспечивается городом Алматы. Город

Таблица 2

Влияние кластеров на конкурентоспособность (по М. Портеру)

Направления влияния кластеров на конкурентоспособность		
Рост производительности отраслей и фирм	Создание возможности для роста инноваций и производства	Стимулирование формирования бизнеса, поддерживающего расширение кластера и инновации
1. Конкуренция влияет на эффективную специализацию внутри кластера	1. Формирование каналов по эффективному сотрудничеству для новых ресурсов / инноваций	1. Формирование компетенций при венчурном капитале и развитии быстрорастущих компаний
2. Требовательные потребители. Высокий уровень специализации при производстве создает возможности использовать экономию масштаба (совместная покупка сырья, проведение совместных маркетинговых исследований)	2. Более раннее определение и прогнозирование технологических тенденций	2. Связи и каналы внутри кластера способствуют появлению взаимодополняющих навыков, технологий, субсидий. Возможность компаний привлекать взаимодополняющие навыки позволяет участвовать в более крупных сделках, в которых индивидуальные компании не конкурентоспособны
3. Доступ к технологиям, поставщикам, квалифицированной рабочей силе, информации, бизнес-услугам и др.	3. Благоприятная среда для появления комбинаций ранее не существовавших квалификаций (способностей)	3. Поддержка появления новых участников
4. Высокий уровень экспертизы помогает совершенствовать логистические цепочки, а также способствует процессу сотрудничества и обучения (совершенствования) кластера	4. Благоприятные предпосылки для распределения рисков	4. Укрепление социальных и других неформальных связей, способствующих появлению новых идей и бизнеса
5. Кластерное развитие может совершенствовать инфраструктуру профессиональных, финансовых и других услуг		5. Более совершенные информационные потоки внутри кластера

Источник: составлено авторами на основе [19]

считается одним из самых инвестиционно-привлекательных регионов Казахстана, так как он располагает необходимым трудовым, потребительским и инфраструктурным потенциалом [24].

Мегаполис представляется крупнейшим центром инновационной и предпринимательской деятельности. С каждым годом в городе увеличивается показатель предприятий, которые занимаются инновационной деятельностью [24]. Объем инновационной продукции в 2015 г. составил 22 088,6 млн. тенге и вырос на 76% по сравнению с 2012 г., при этом доля данной продукции в общем объеме ВРП за анализируемый период увеличилось с 0,21% до 0,27%. Отсюда следует, что доля инновационных предприятий от числа действующих предприятий в 2015 г. составила 9,5%. Темпы роста 2015 г. к 2012 г. составляют 108,0%. Доля активных предприятий, занимающихся инновациями, в 2011 г. составила 143 единицы, что на 10 единиц больше, чем в 2010 г. [25].

Также имеются изменения инновационных и активных предприятий в агропромышленном секторе, которые даны в табл. 3.

Алматинская область имеет большие перспективы для развития транспортно-логистического кластера. Ключевым направлением повышения конкурентоспособности аграрного комплекса Алматинской области является совершенствование форм и методов управления комплексом, организация сельскохозяйственного бизнеса, формирование системы активного и эффективного регионального маркетинга продукции и развитие торгово-логистического кластера [27].

Охарактеризуем содержание основных этапов развития торгово-логистического кластера города Алматы.

Ниша специализации – формирование крупного транспортно-логистического узла с перспективой его становления как крупного ТЛЦ в Центральной Азии, организация деятельности аэропорта города в качестве хаба. Опорный пункт оптовой торговли между Россией и Китаем (и другими странами СНГ). Крупный в регионе центр розничной торговли и дистрибуции мировых торговых марок (по аналогии с городами

Таблица 3

Доля инновационно активных предприятий от числа действующих предприятий по секторам экономики, %

Сектора	2012	2013	2014	2015	Темпы роста
в нефтегазовом секторе	7,8	8,7	9,0	10,9	139,7
в горно-металлургической отрасли	17,0	15,5	15,0	16,5	97
в химической промышленности	17,8	20,5	28,0	16,3	91,5
в атомной отрасли	27,1	22,7	18,0	33,3	122,8
в фармацевтической промышленности	16,7	25,8	30,2	14,3	85,6
в строительной индустрии	5,8	5,3	5,0	4,2	72,4
в легкой промышленности	12,5	11,2	10,0	13,1	104,8
в агропромышленном комплексе	13,3	12,5	13,0	12,2	91,7

Источник: составлено авторами на основе [26]

Таблица 4

Этапы развития торгово-логистического кластера г. Алматы

Ниши и сферы специализации	I этап (до 2010 г.) – национальное лидерство	II этап (до 2015 г.) – региональное лидерство	III этап (до 2030 г.) – международное лидерство
Торгово-логистический кластер	Формирование зоны дистрибуции национального масштаба, Алматы выступает как оптовый перевалочный пункт товарных потоков импорта в пределах Казахстана. Отчасти достигнуто развитие инфраструктуры торговли (рынки), логистики (склады, подъездные пути) и транспорта (железнодорожные, автомобильные транспортные системы).	Позиционирование Алматы как зоны дистрибуции в экономической системе СНГ. Алматы развивает оптовую торговлю в качестве опорного пункта транспортно-торгового коридора ЮВА (прежде всего Китай) – СНГ (прежде всего Россия). Развитие аэропорта в качестве хаба международного значения, оптимизация и развитие логистической инфраструктуры.	Формирование в Алматы крупных казахстанских компаний международного уровня – торговых домов (по аналогии с японскими «сого сёся»), развившихся на базе оптовой торговли по Казахстану и СНГ. Государственное стимулирование развития этих компаний до уровня ТНК и их экспансии на мировые рынки, в том числе с использованием потенциала сырьевого экспорта страны.

Источник: составлено авторами на основе [24]

Дубай, Стамбул, Шанхай), создающий дополнительную привлекательность города как туристического центра.

Имеющиеся конкуренты – Новосибирск, Ташкент (авиаузлы), Урумчи (пункт торговли китайскими товарами со странами СНГ), Дубай (оптовая и розничная торговля, логистика).

Конкурентные преимущества – благоприятное географическое положение Алматы и Алматинской области на пути транспортных потоков «Азия – Европа», наличие объектов транспортно-логистической инфраструктуры, реализация в Казахстане программ, направленных на реализацию транзитного потенциала страны и г. Алматы.

Усилители конкурентоспособности – организация зоны беспощинной оптовой торговли с целью переориентации части крупных товаропотоков на создаваемый в Алматы и Алматинской области ТЛЦ; организация ярмарок регионального значения. В сфере розничной торговли (с учетом развития туризма) – проведение на периодической основе фестивалей, в течение которых розничная торговля осуществляется с большими скидками; проведение фестивалей целесообразно в «высокий» туристский сезон с целью увеличения потока въездного туризма [28].

Алматинская область имеет достаточную значимость и благоприятные прогнозы развития аграрного сектора, где кластеры будут играть важную роль. Авторами предлагается организация кластера в сфере переработки сельского хозяйства (рис. 1).

В структуре сельскохозяйственного кластера наибольшую роль играют такие основные звенья: региональные органы государственного управления, научно-инновационная инфраструктура,

кадровые структуры, поставщики ресурсов, предприятия сервиса. Ядром кластера являются производители сельскохозяйственной продукции и перерабатывающие предприятия.

Важнейшими составляющими являются *сбытовые и снабженческие структуры и бизнес* в г. Алматы и Алматинской области. Они работают по заказам с предприятиями, входящими в кластер.

Сервисные структуры обеспечивают хозяйственную деятельность кластера вокруг г. Алматы и Алматинской области. Они непосредственно не связаны с производством и сбытом продукции.

Научно-инновационные структуры выполняют заказы участников кластера на НИОКР, занимаются разработкой, модернизацией и отбором новых видов продукции и технологий в г. Алматы и Алматинской области.

Кадровые структуры обеспечивают подготовку и переподготовку кадров, повышение квалификации сотрудников. Они функционируют исходя из потребностей участников кластера.

Структуры управления и координации организуют деятельность кластера в регионе. Эти структуры должны учреждаться участниками кластера для организации и координации совместной деятельности, реализации проектов, развития инфраструктур [29].

При формировании интегрированной системы управления желательно руководствоваться такими принципами, как: создание единой системы экономико-правовых взаимоотношений участников логистической системы; формирование системы крупных распределительных центров общего пользования с полным спектром логистических услуг; доленое финансирование развития



Рис. 1. Структура сельскохозяйственного кластера в производстве и переработке (составлено авторами)

транспортной и логистической инфраструктуры в регионе; реализация в регионе интермодальной логистической технологии; обеспечение необходимых условий для создания интегрированной системы информационного обеспечения участников региональной транспортно-логистической системы (РЛТРС) и др.

Большую роль при формировании РЛТРС в г. Алматы и Алматинской области играет развитие института логистических посредников при товародвижении. Посредниками могут выступать транспортные и транспортно-экспедиционные фирмы и компании; центры оптовой торговли; фондовые и товарные биржи; дистрибьюторские компании; товарные склады; мультимодальные терминальные комплексы; внутрипроизводственные логистические структуры предприятий транспорта и торговли и др. [24; 26; 30].

Так, компания AILP group (Almaty International Logistic Park) является собственником продовольственно-логистического центра GEGA (Global Ecological Group Almaty) [31].

GEGA представляет собой современный продовольственный логистический комплекс, соответствующий международным стандартам класса «А». Ежедневная пропускная способность – более 200 транспортных средств. Центр обеспечивает хранение и обработку продуктов питания, в т. ч. требующих специальных условий. В 2007 г. объект вошел в список прорывных проектов Программы «30 корпоративных лидеров Казахстана», т. к. способствует обеспечению продовольственной безопасности г. Алматы. Проект был включен в карту индустриализации по ГПИИР на 2010–2014 гг. и «Дорожную карту бизнеса-2020» [4; 31; 32]. Компания AILP group за четыре года вывела из кризиса несколько логистических проектов, оздоровив экономику предприятий на сумму более 30 млрд. тенге [31].

Однако подчеркнем, что нормальная логистика в Казахстане с его огромными территориями без железнодорожных путей усложняется. Данный вопрос стал причиной дальнейшего развития логистики и партнерства GEGA с другими логистическими компаниями на территории Казахстана.

Итак, Алматы имеет лидирующие в стране позиции по оптовому товарообороту и является перевалочным центром потоков товара между Россией и Китаем в основном в сфере неорганизованной торговли. В целях дистрибуции потоков импорта товара в национальном масштабе необходимо развивать инфраструктуру торговли, логистики и транспорта. Реализация этих задач позволит г. Алматы стать национальным лидером в торговле и логистике.

Выводы из проведенного исследования. Основные проблемы в развитии транспортной логистики можно разделить на блоки.

1. Вопросы развития транспортной системы Казахстана.

Несмотря на реализацию проектов в отрасли, присутствуют факторы, сдерживающие развитие всего транзитного потенциала: во-первых, низкая эффективность транспортной системы из-за необоснованных задержек при пересечении границы, сборов со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярного контроля определения веса груза и т. п.; во-вторых, слабое техническое состояние транспортной инфраструктуры. Износ транспортной инфраструктуры наблюдается и в автомобильных дорогах. Плохое качество дорог отражается на расходе ГСМ, дорожно-транспортных происшествиях, низкой скорости доставки грузов [26].

2. Вопросы развития логистики. Логистика как отрасль слабо функционирует, мало складов, неэффективная транспортировка. Требуется комплекс условий, в т. ч. выработка единого видения на уровне региональных органов, усиление лобби пользователей услуг логистики, отраслевых ассоциаций и т. д.

Первый блок проблем – неразвитость инфраструктуры, заключающаяся в практическом отсутствии качественных складских помещений, нехватке соответствующего транспортного парка [28].

Второй блок – профессионализм операторов логистических услуг и узкий ассортимент предоставляемых услуг. Основная проблема компаний, представляющих логистические услуги, – это неразвитость внутренних коммуникаций и нехватка специалистов в сфере логистики [26].

Острой проблемой для развития сельскохозяйственных кластеров является недостаточность залоговой базы у крестьянских хозяйств. Такая ситуация является серьезным барьером для получения кредитов в казахстанских банковских учреждениях.

Механизм формирования розничных и оптовых цен на отдельные виды продукции сельского хозяйства говорит о том, что завышение стоимости посреднических структур происходит в 40–90% от оптовой цены производителей сельскохозяйственного сырья. Например, за хранение одной тонны зерна товаропроизводители оплачивают \$60–80.

Перспектива развития производства молочной продукции в Казахстане определяется такими моментами, как структурные проблемы рынка в России, рост объемов импорта на Ближний Восток, а также быстрый рост китайской экономики, подразумевающий рост экспорта продукции в Китай.

К 2020 г. грузооборот Алматинской области должен составить около 220,0 млн. т против 110,0 млн. т по сравнению с 2010 г. Предполагается увеличение количества перевезенных пассажиров в 1,3–1,5 раза, пассажирооборота – в 1,5–1,8 раза.

ТЛЦ должен создаваться как центр регионального масштаба, регулирующий товародвижение в южном регионе и функционирующий на принципах ГЧП. Прогнозируемый объем инвестиций в развитие транспортно-логистического кластера в первые пять лет составит 2,5–3,0 млрд. тг. [26].

В целях развития торгово-логистических каналов считаем необходимым: политическое содействие в решении вопросов развития транзитных перевозок на межгосударственном уровне; согласованное развитие инфраструктуры транспортных коридоров; обеспечение приоритетного, безопасного и беспрепятственного следования транзитных грузов; внедрение систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных; заключение двусторонних международных договоров, исключающих двойное страхование; создание условий для привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры; создание региональных ТЛЦ и терминальных комплексов.

Государству необходимо сделать акцент на использование инновационных передовых технологий, оказывать финансовое содействие закупке качественных удобрений и племенного скота, развивать агроинфраструктуру. Это позволит активизировать благоприятные предпосылки для организации эффективных логистических каналов на основе сбыта сельхозпродукции внутри и за пределами Казахстана.

Задачи транспортной логистики включают: создание транспортных систем, в т. ч. транспортных коридоров и цепей; обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса; совместное планирование транспортного процесса с производственным и складским; выявление радикальных маршрутов доставки и др.

ТЛЦ, расположенный в Алматы, является пусковым комплексом кластера транспортной логистики. При благоприятных условиях ТЛЦ должен быть сформирован к концу 2016 г., а кластер – к 2025 г.

Инновационная направленность экономики Алматинской области и формирование транспортно-логистического кластера представляют предпосылки для масштабов внешнеэкономической деятельности региона.

Ее акцент переносится в Среднюю и Ближнюю Азию, страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) с увеличением экспортных позиций в Европе и Азии. По прогнозу, к 2025 г. экспорт Алматинской области вырастет в пять-шесть раз по сравнению с 2005 г., а импорт увеличится в пять раз.

Основным условием достижения большой эффективности функционирования региональной логистической системы должно быть ее интегрирование с национальной логистической системой.

По нашему мнению, интеграция логистических систем должна осуществляться путем интеграции

всех звеньев национальной макрологистической системы и звеньев региональной логистической транспортно-распределительной системы. Это позволит качественно управлять материальными потоками региональной и национальной систем. Итак, национальная макрологистическая система поспособствует эффективному перемещению потоков между регионами, а транспортно-распределительные системы региона обеспечат более эффективное регулирование материальных потоков на уровне регионов.

Ускоренное развитие торговли и логистики в Алматы создало предпосылки для увеличения капитализации и масштаба деятельности компаний отрасли и выхода на международный уровень.

Итак, мероприятия государства предусматривают внедрение стимулирующих экономических механизмов агропромышленной политики, поэтапную гармонизацию и унификацию законодательства страны. Это позволит проводить совершенствование управления в отрасли АПК и технологическое обновление капитальных фондов, осуществлять транспортировку продукции на дальнее расстояние.

В целом кластерная система кооперации и логистики в АПК должна стимулировать рост конкурентоспособности экономики Казахстана.

Итак, объединение сельхозтоваропроизводителей в кооперативы окажет положительное влияние на управление роста производительности труда, позволит нормализовать потребительский спрос, оптимизировать издержки на основе выпуска и реализации высокого объема продукции, максимальной загрузки производственных мощностей, повышение доходов агропредприятий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Официальный сайт Министерства сельского хозяйства РК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mgov.kz>.
2. Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства : Послание Президента страны народу Казахстана. – Астана: Акорда, 2012. – 41 с.
3. Жунусов К.М., Байғужина М. Развитие логистических систем в АПК / К.М. Жунусов, М. Байғужина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rusnauka.com/10_DN_2013/Informatica/3_132869.doc.htm
4. Указ Президента Республики Казахстан от 1 августа 2014 года № 874. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mid.gov.kz/ru/pages/gosudarstvennaya-programma-industrialno-innovacionnogo-razvitiya-respubliki-kazahstan-na-2015>.
5. Официальный сайт Департамента статистики г. Алматы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://stat.gov.kz/faces/almaty_main.

6. Официальный сайт Департамента статистики Алматинской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://stat.gov.kz/faces/almatyobl/reg_main.
7. Peter Oosterveer, David A. Sonnenfeld. Food, Globalization and Sustainability. – Routledge, 2011. – 288 p.
8. Сидорский С.С. Сущность АПК / С.С. Сидорский. – М. : Колосс, 2014. – 231 с.
9. Темирбекова А.Б., Тастандиева Н.Б. Развитие логистических систем в АПК / А.Б. Темирбекова, Н.Б. Тастандиева // Экономика и менеджмент знаний: глобальный контекст и казахстанские реалии : материалы международной научно-практической конференции КазУМОиМЯ им. Абылай хана. – Алматы, 2012. – С. 670–674.
10. Patrick E. McNellis Foreign investment in developing country agriculture – the emerging role of private sector finance // FAO commodity and trade policy research working paper. – 2009. – № 28. – 28 p.
11. Минаков И.А. Экономика отраслей АПК / И.А. Минаков. – М. : Колосс, 2013. – 464 с.
12. Коновалова А.В. Реализация логистической концепции в АПК как фактор развития детального интереса к потребностям потребителей / А.В. Коновалова // Научный журнал КубГАУ. – 2007. – № 31(7).
13. Габдуалиева Р.С. Проблемы формирования инновационной политики в аграрной экономике / Р.С. Габдуалиева. – М. : Агропромиздат, 2015. – 95 с.
14. Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 февраля 2000 года № 175 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Программы развития сельскохозяйственного производства на 2000-2002 годы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazahstan_premier_ministr_rk/selskoe_hozyaystvo/id-P000000175/
15. Указ Президента Республики Казахстан от 5 июня 2002 года № 889 «О государственной агропродовольственной программе Республики Казахстан на 2003–2005 годы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://kazakhstan.news-city.info/docs/systemsc/dok_oegrni/page19.htm
16. Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 июня 2014 года № 728 «Об утверждении Программы развития регионов до 2020 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.ompp.kz/wp-content/uploads/docs/dokumenty/ППР%202020.docx
17. Закон Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 372-V. О сельскохозяйственных кооперативах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32656089
18. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 февраля 2013 года № 151. Об утверждении Программы по развитию агропромышленного комплекса в Республике Казахстан на 2013 - 2020 годы «Агробизнес-2020» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000151>
19. Porter M. E. Competitive Advantage of Nations. – New York: Free Press, 1990. – 896 p.
20. Официальный сайт Euromonitor International [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.portaleuromonitor.com.
21. «Казахстан – Новый Шелковый путь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/Новый_шёлковый_путь.
22. Официальный сайт АО «НК «Қазақстан темір жолы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.railways.kz
23. Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://tengrinews.kz/zakon/prezident_respubliki_kazahstan/hozyaystvennaya_deyatelnost/id-U1400000725/
24. Официальный сайт г. Алматы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://almaty.gov.kz/page.php?lang=1>
25. Официальный сайт Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.stat.gov.kz>
26. Умбетов А.К. Доля инновационно активных предприятий по секторам экономики / А.К. Умбетов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.stat.mgov.kz>
27. Официальный сайт акимата Алматинской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zhetyssu.gov.kz/ru/>
28. Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики : [монография] / И.С. Кородюк, С.А. Кархова. – Иркутск : БГУЭП, 2008. – 335 с.
29. Титюхин Н., Овчаренко Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана / Н. Титюхин, Н. Овчаренко // Логинфо. – 2008. – № 9.
30. Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.mtk.kz
31. Almaty International Logistic Park «GEGA» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.aip.kz
32. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2015 года №168. Государственная программа Единая программа поддержки и развития бизнеса «Дорожная карта бизнеса-2020» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.baiterek.gov.kz/ru/programs/business-roadmap-2020/>
33. Официальный сайт Всемирного банка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org/ru/country/kazakhstan>