

УДК 338.22
JEL classification: R11: R41: R48

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/47/19>

РАЗВИТИЕ ТОРГОВО-СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМЕ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ (НА ПРИМЕРЕ КАЗАХСТАНА)

©Сыздыкбаева Б. У., ORCID: 0000-0001-9463-4933, д-р экон. наук,
Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Нур-Султан, Казахстан, bakyt_syzdykbaeva@mail.ru

©Раимбеков Ж. С., ORCID: 0000-0002-4292-6966, д-р экон. наук, Евразийский национальный
университет им. Л.Н. Гумилева, г. Нур-Султан, Казахстан, zh_raimbekov@mail.ru

©Сейдуалин Д. А., канд. экон. наук, Евразийский национальный университет
им. Л.Н. Гумилева, г. Нур-Султан, Казахстан, darken68@mail.ru

©Муканов А. Х., Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Нур-Султан, Казахстан, aidar81hamzauli@mail.ru

©Жуматаева Б. А., Ph.D., Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Нур-Султан, Казахстан, bahyt_jumataeva@mail.ru

DEVELOPMENT OF TRADE AND WAREHOUSE INFRASTRUCTURE IN THE DISTRIBUTION SYSTEM OF URBAN AGGLOMERATIONS (THE CASE OF KAZAKHSTAN)

©Syzdykbaeva B., ORCID: 0000-0001-9463-4933, Doctor of economic sciences
L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan, bakyt_syzdykbaeva@mail.ru

©Raimbekov Zh., ORCID: 0000-0002-4292-6966, Dr. habil., L.N. Gumilyov Eurasian National
University, Nur-Sultan, Kazakhstan, zh_raimbekov@mail.ru

©Seidualin D., Ph.D., L.N. Gumilyov Eurasian National University,
Nur-Sultan, Kazakhstan, darken68@mail.ru

©Mukanov A., L.N. Gumilyov Eurasian National University,
Nur-Sultan, Kazakhstan, aidar81hamzauli@mail.ru

©Zhumataeva B., Ph.D., L.N. Gumilyov Eurasian National University,
Nur-Sultan, Kazakhstan, bahyt_jumataeva@mail.ru

Аннотация. В статье, в рамках сравнительного и сопоставительного методов, выполнен анализ состояния развития, размещения торговой и терминально-складской инфраструктуры в системе товародвижения городской агломерации (на примере г. Нур-Султан). На основе экспертного опроса выявлены проблемы и определены перспективы размещения и развития торговой и терминально-складской инфраструктуры городской агломерации.

Abstract. In the article, within the framework of comparative and benchmarking methods, an analysis is made of the state of development, placement of trade and terminal-warehouse infrastructure in the goods distribution system of city agglomeration (using the example of the city of Nur-Sultan). Based on an expert survey, problems were identified and prospects for the location and development of the trade and terminal-warehouse infrastructure of the city agglomeration were determined.

Ключевые слова: логистика, торговая инфраструктура, терминально-складская инфраструктура, товародвижение, городская агломерация.

Keywords: logistics, trade infrastructure, terminal-warehouse infrastructure, goods distribution, urban agglomeration.

Введение

Как показывает практика создания городских агломераций, совместное функционирование элементов инфраструктур отдельных административно-территориальных образований городских агломераций остается зачастую несогласованным, что приводит к диспропорциям в развитии логистических инфраструктур городских агломераций в целом [1]. Одна из причин диспропорций — несистемное развитие логистических инфраструктур городских агломераций, выражающееся в том, что применяемые методы локального разрешения проблемных участков в рамках отдельных городов и районов агломераций не позволяют решить задачу оптимизации материальных и иных потоков логистических инфраструктур городских агломераций в интеграционном формате, что и приводит к неравномерной нагрузке на отдельные звенья логистических инфраструктур.

Фактически объем грузовых транспортных средств, движущихся в пределах города, растет и, как ожидается, будет продолжать расти быстрыми темпами. Основными факторами, способствующими этому явлению, являются текущая практика производства и распределения, основанная на низких запасах и своевременных поставках, а также резкий рост электронного бизнеса, которые генерируют значительные объемы личных поставок [2, 3].

Практическая значимость исследований [4, 5] заключается в том, что предложенные в работах методические подходы, модели и алгоритм способствуют разработке и принятию обоснованных решений при формировании логистической инфраструктуры городской агломерации.

В рамках настоящего исследования центральным аспектом анализа логистической составляющей товаропроводящей сети городской агломерации (г. Нур-Султан) является эмпирическая и экспертная оценка состояния терминально-логистической инфраструктуры региона. Такая оценка составляет важный пункт общего исследования проблем функционирования системы товароснабжения региона, материальной базой реализации логистических технологий в которой является сеть терминально-логистических комплексов, выполняющих накопительно-распределительные функции товаропотоков, включая переработку транзитных потоков.

Материал и методы исследования

В работе использованы методы аналитического, сопоставительного и сравнительного анализов данных по развитию рынка складской недвижимости г. Нур-Султан.

Экспертный опрос проведен в виде интервью и опроса представителей компаний-производителей. Для проведения опроса была составлена подробная анкета, в который были включены интересующие исследователей блоки. Для опроса были привлечены эксперты уровня ТОП-менеджмента (директоры, руководители, начальники отделов). Выборка — 25 экспертов. География исследования — г. Нур-Султан. Приблизительно 55% опрошенных компаний занимаются торгово-распределительной деятельностью. Остальные 45% являются торговыми компаниями, занимающимися экспортно-импортными операциями.

Период сбора данных — с 5 января до 30 июля 2019 года.

Результаты и обсуждение

В планах социально-экономического развития казахстанских городских агломераций формированию логистической инфраструктуры региона уделяется особое внимание. Согласно Стратегии развития Казахстана страна дифференцирована по 17 экономическими зонам с соответствующими городскими агломерациями. Состояние логистической инфраструктуры в данных агломерациях представлено в Таблица 1.

Таблица 1.
 СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АГЛОМЕРАЦИЯХ КАЗАХСТАНА

	<i>Регионы и городские агломерации</i>	<i>Численность насел., чел.</i>	<i>Площадь, кв.км</i>	<i>Плотность населения, чел./кв.км</i>	<i>Логистические комплексы (МТЛЦ), ед.</i>	<i>Количество терминалов *</i>
1	Астанинская агломерация	1225213	797	1493,5	1	1
2	г. Алматы	1 854 556	682	2719	2	1
3	г. Шымкент	1 011 511	1170	864,5	1	1
4	г.а. Актобе	487992	297	1643	1	1
5	г.а. Кокшетау	159318	400	398		1
6	г.а. Талдыкорган	173176	74	2340		1
7	г.а.Атырау	338897	165	2053	1	1
8	г.а. Уральск	309446	210	1473		1
9	г. Тараз	357528	187,9	1902,7		1
10	г.а. Караганда	497961	550	905	1	1
11	г. Костанай	242997	240	1012,4		1
12	г.а. Рудный	130108	193	673,1		
13	г.а. Кызылорда	303109	240	1263		1
14	г.а. Актау	187599	77	2436	1	1
15	г.а. Павлодар	359870	633	568		1
16	г.а. Экибастуз	153033	188	814		
17	г.а. Петропавловск	218941	225	973		1
18	г.а. Туркестан	164963	196	841,6		1
19	г.а. Кентау	203163	7745			
20	г.а. Усть-Каменогорск	343757	303	1134,5		1
21	г.а. Семей	348948	210	1661		1

*Примечание:** Грузовые терминалы «Кедентрансервис» Составлено авторами

В РК ощущается нехватка современных мультифункциональных, интермодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в ключевых регионах страны. ТЛЦ – сравнительно небольшой, но ключевой сегмент транспортной отрасли страны, обладающий большим потенциалом развития.

На сегодняшний день в Казахстане ощущается значительная потребность в современных мультифункциональных и мультимодальных ТЛЦ. Мультимодальные перевозки в Казахстане находятся на ранней стадии своего развития. Лишь немногие экспедиторские компании могут предложить комплексные (глобальные) мультимодальные услуги [6]. В основном — это зарубежные компании (точнее, представительство международных компаний), так как большинство местных экспедиторских компаний хорошо знакомы лишь с перевозкой грузов обычными методами.

Более того, отсутствует специальная система или нормативная база по мультимодальным перевозкам. Деятельность оператора мультимодальных перевозок не получает признания на законодательном уровне, а мультимодальная перевозка в рамках одного контракта не возможна. На каждый отдельный вид транспорта необходимо заключать отдельный контракт, а субъектам торговли зачастую приходится заключать контракты с экспедиторскими компаниями в каждой из стран, через которые проходит транспортный коридор.

Помимо увеличения транспортных издержек, это приводит к тому, что отсутствует четкое понимание ответственности и обязательств, что создает почву для различных юридических толкований.

Результаты исследования свидетельствуют, что субъектам торговли пойдет на пользу дополнительное обучение по вопросам управления логистикой.

Большинство крупных складов и терминалов сосредоточено вокруг гг. Алматы и Нур-Султан, в то время как в других регионах их количество ограничено. Наблюдается относительная неразвитость сети терминалов и складских помещений, высокая концентрация вокруг Алматы (около 1,5 млн. кв. м складов). Отсутствует взаимосвязанная структура и иерархия ТЛЦ. В наличии 19 терминалов и складских помещений в крупных промышленных центрах, из них 6 — класса «А» (Рисунок 1). Основная масса складских и терминальных площадей относится к инфраструктуре класса «Б».

Реализуемые проекты позволят значительно расширить предложение на рынке услуг ТЛЦ. Для координации и консолидации усилий по развитию транспортно-логистических центров необходима разработка комплексной программы.

Как показывает опыт поступления товаров, основной объем импорта из Китая распределяется через кластер хабов в Алматы, Хоргосе, Достыке. Импорт из РФ ввиду разрозненности потоков не требует дополнительного развития инфраструктуры. Локальное распределение внутренних грузопотоков (на уровне городов и агломераций) может осуществляться на базе небольших современных локальных ТЛЦ, которые разовьются самостоятельно с рынком.

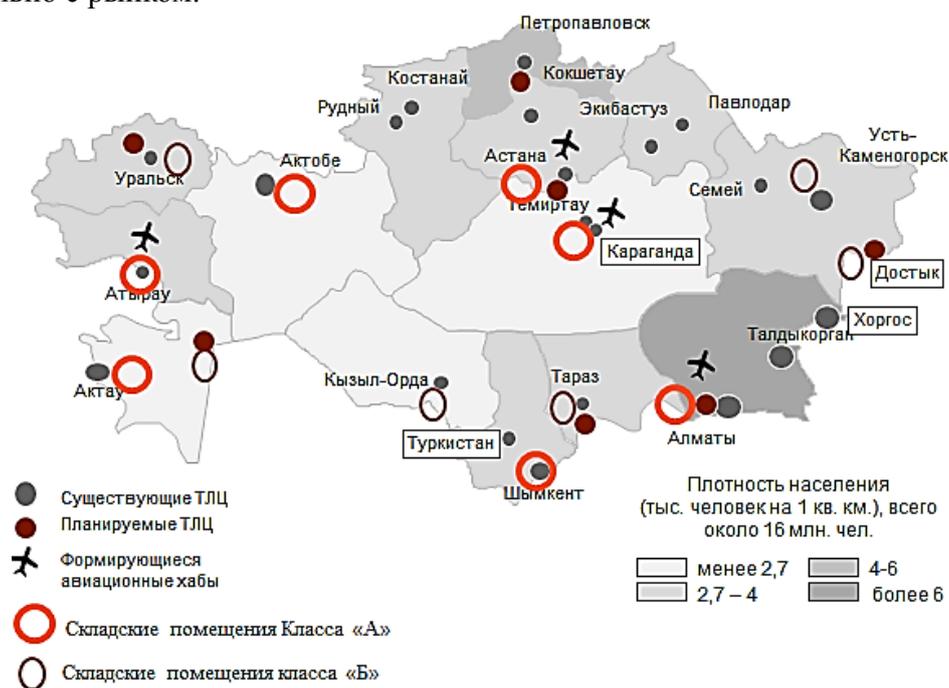


Рисунок 1. Карта крупнейших существующих и планируемых распределительных центров (складских помещений, терминалов и ТЛЦ РК)

Существующие современные распределительные центры розничных торговых сетей представляют собой предприятия, реализующие взаимосвязь логистического (складского и транспортного) обслуживания, информационного обеспечения и осуществляющие автоматизацию и контроль этих процессов [6].

В целом формат торговли представлен рынками, оптовой и розничной торговлей. По данным Комитета по статистике РК количество рынков сократилось с 814 в 2008 г. до 785 в 2018 г. Наибольшее количество рынков сконцентрировано в больших городах. Всего торговая площадь составляет 11,1 млн.кв², из них рынков — 7,7 млн. м², розничной торговли — 5,2 млн. кв² [7].

Обеспеченность торговыми площадями на 1000 жителей республики составляет 292,1 м² всех видов торговых предприятий, т.е. магазинов, включая киоски/ларьки, но без учета торговых рынков (Таблица 2).

Таблица 2.

ТОРГОВАЯ ПЛОЩАДЬ В РЕГИОНАХ КАЗАХСТАНА
 (по состоянию на 01.01.2019 г.)

Области	Торговая площадь, тыс. м ²						
	рынков	рознично й торговли	торгующи х предприят ий на 1000 жителей*	расчетный (521 м ² на 1000 жителей*)	всего**	современ ных формато в, доля в %	Дефицит (-)
Республика Казахстан	7725,0	5269,5	292,1	9410,7	11135,7 12994,5	35%	1738,1
Акмолинская	173,1	109,7	148,9	383,8	459,2	32%	75,4
Актюбинская	301,4	238,3	279,8	443,7	687,4	35%	243,7
Алматинская	1290,7	193,6	96,8	1042,2	663,3	40%	-378,9
Атырауская	282,4	703,2	1145,1	319,9	812,8	55%	492,9
Западно- Казахстанская	220,8	170,0	263,9	335,6	524,5	35%	188,9
Жамбылская	559,0	127,5	114,2	581,6	379,1	15%	-202,5
Карагандинская	363,7	335,2	242,6	719,8	911,4	35%	191,6
Костанайская	150,0	257,8	293,8	457,1	601	23%	143,9
Кызылординская	233,7	88,0	113,1	405,4	301,4	25%	-104,1
Мангистауская	291,9	116,2	178,4	339,5	595,6	32%	256,2
Павлодарская	120,0	145,2	73,5	1030	318	35%	-712
Северо- Казахстанская	166,2	229,2	303,2	393,8	546,4	30%	152,6
Туркестанская	919,5	211,3	376,8	292,3	440	25%	147,8
Восточно- Казахстанская	509,4	457,2	329,7	722,4	1064,8	45%	342,4
г. Астана	341,2	443,4	442,7	521,9	706,7	65%	184,8
г. Алматы	1153,2	1369,6	770,9	925,6	1803,4	50%	877,8
г. Шымкент	649,0	195,3	205,1	496,1	320,6	40%	-175,5

Примечание: * Торговая площадь без учета торговой площади торговых рынков,
 ** Торговая площадь, всего в наличии, с учетом ИП

Из всех регионов лучше всего торговыми площадями на 1000 жителей региона обеспечены г. Алматы (770,9 м²), Нур-Султан (442,7 м²) и Атырау (1145 м²). Наихудшее

положение по обеспеченности торговыми площадями наблюдается в Алматинской (97 м²) и Южно-Казахстанской (75,5 м²) областях, что свидетельствует о преимущественном развитии в этих регионах торговли через рынки, а не магазины.

Определенно столь широкое распространение базарных торговых площадей никак не свидетельствует о развитости торговой инфраструктуры республики. В разрезе регионов относительно позитивная картина наблюдается в Павлодарской и Кустанайской областях: здесь на торговые предприятия (т.е. стационарные магазины) приходится 76% и 74% соответственно, а на площади базаров — 24% и 26%. В городах Алматы и Нур-Султан на магазинные площади приходится 56,5% и 54,2%, а на базары 43,4% и 45,7% соответственно.

На сегодняшний день почти половина (49%) — всего фонда торговых площадей республики приходится на такой морально изживший себя формат торговли как базары и рынки. На торговые предприятия, т.е. магазинные торговые площади, приходится 51% всего фонда торговых площадей республики в Мангыстауской, Кызылординской и Алматинской областях. Здесь на базары приходится значительно больше площадей — 53%, 59% и 71% соответственно.

Основным форматом среди торговых предприятий (т.е. магазинов) остается традиционный для Казахстана, но не отвечающий требованиям современных форматов, «Магазин у дома». В среднем удельный вес данного формата среди торговых предприятий составляет 41%, а в общем фонде торговых площадей (т.е. включая и рынки) — 21% (Таблица 2).

В целом, доля современных форматов составляет 35% в общем объеме торговых площадей торговых объектов, а с учетом площадей торговых рынков доля современных форматов в стране составляет всего лишь 17% в общем фонде торговых площадей. Такая крайне низкая доля современных торговых форматов снижает эффективность и производительность труда в целом по всей отрасли розничной торговли.

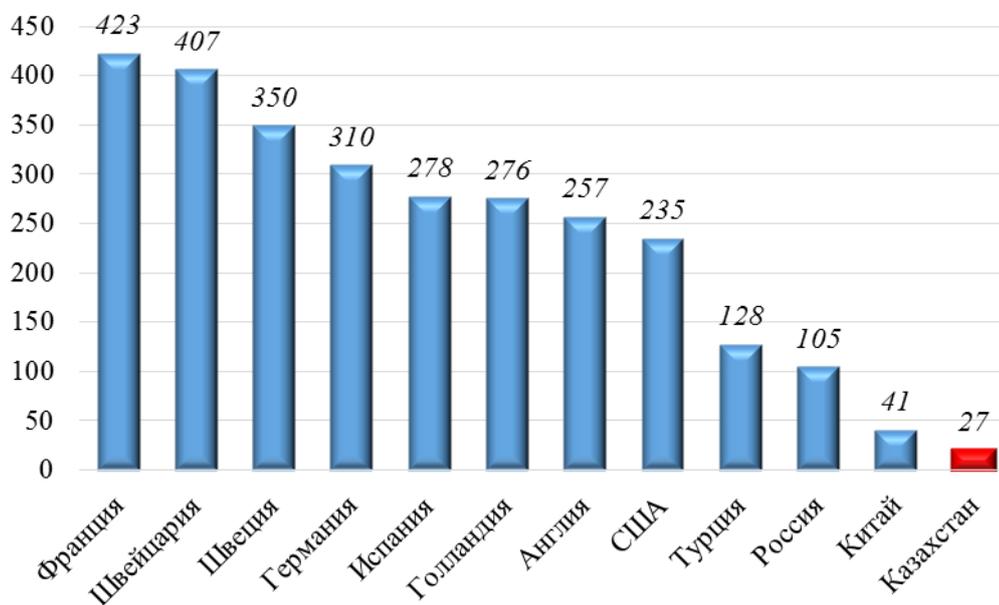


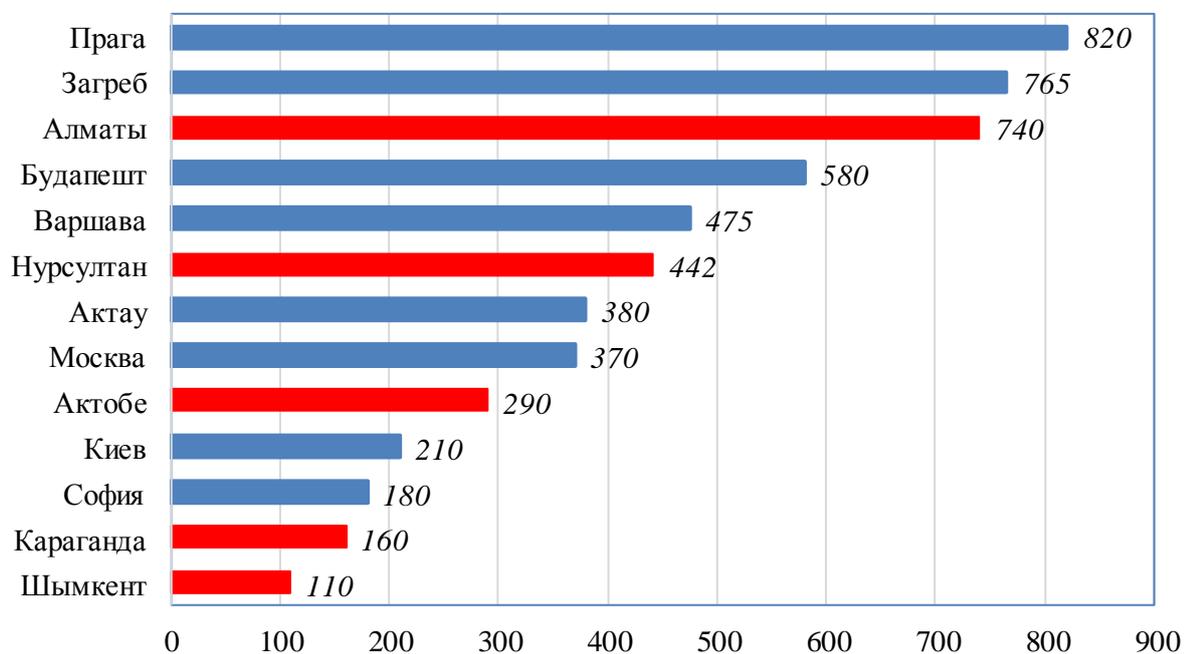
Рисунок 2. Объемы продаж на одного занятого в торговле в различных странах, 2017, тыс. долл.США

По объемам продаж на одного занятого в торговле Казахстан имеет высокий нереализованный потенциал. Так, на 1 занятого в торговле в Казахстане приходится средний товарооборот \$27 тыс. в год (Рисунок 2), в то время как в России этот показатель равен \$105

тыс. в год. В странах Западной Европы один работник розничной торговой сферы обслуживает в среднем оборот от \$250 тыс. до \$400 тыс. в год. Незрелость современных форматов торговли, в первую очередь, крайне низкое проникновение сетевых форматов, сдерживает рост показателя производительности труда в отечественной торговле.

Обзор торговых площадей розничной торговли в региональном разрезе различных форматов и сравнительный анализ их эффективности свидетельствует о преимуществах развития современных торговых форматов и торговых сетей. По этому пути шли развитые страны, и Казахстан не должен являться исключением.

Наличие торговых площадей современных форматов в расчете на одного жителя в Нур-Султане и Алматы, в сравнении с другими городами мира, говорит об адекватном уровне предложения торговой недвижимости. Так, торговые площади в столице находятся на уровне между Санкт-Петербургом и Москвой, в Алматы данное значение относительно меньше. Индекс GLA на 1 000 человек в Нур-Султане по сравнению с другими крупными городами Казахстана, Восточной Европы и СНГ показан на Рисунке 3.



Источник: компания Scot Holland CBRE группы/ <https://cbre.kz/?lang=en>

Рисунок 3. Обеспеченность торговыми помещениями в городах Восточной Европы и СНГ (арендуемая площадь — м² на 1000 человек)

Проблема относительно малых объемов строительства и, соответственно, малых объемов предложения новых торговых площадей, связана, прежде всего, с дороговизной заемного финансирования. Для розничного торгового бизнеса в Казахстане для решения инфраструктурных проблем средняя стоимость кредитных ресурсов по ставке в 15-18% в год является непомерной.

Вместе с тем, современной этап развития сферы обращения в крупных городах характеризуется существованием ряда проблем, сдерживающих ее развитие. К их числу, как показали исследования, можно отнести:

- а) дороговизна предоставляемых услуг;
- б) снижение покупательской способности населения, что сказывается на уровне продаж продукции;

в) высокая конкуренция на рынке, особенно со стороны малых предприятий, имеющих в собственности отдельные складские помещения (зачастую субъектам бизнеса выгодно хранить продукцию на малых складах из-за невысокой стоимости услуг складского хранения);

г) практически многие торговые точки на сегодняшний день не завозят в город крупные партии продукции, нуждающейся в хранении на специализированных складах, а поступившие малые партии торговые точки хранят на собственных складах внутри торгового помещения.

Около 34% респондентов отметили, что при работе с транспортно-логистическими компаниями основной проблемой является дороговизна их услуг (Рисунок 4). Как отмечалось выше, дороговизна услуг складского хранения продукции является одной из причин низкой загрузки производственных мощностей в крупных логистических центрах. Около 19% респондентов хотели бы знать порядок ценообразования в данных компаниях, так как низкая прозрачность ценообразования не дает им возможности четко планировать затраты на хранение. 16% респондентов в качестве основной проблемы отметили низкий уровень использования систем контроля грузопотоков. Стоит отметить, что многие средние субъекты бизнеса, предоставляющие услуги хранения продукции, имеют складские помещения класса В и С, а также еще полностью не перешли на электронное сопровождение груза. В этой связи у большинства их клиентов возникают проблемы, касающиеся контроля грузопотоков.



Рисунок 4. Проблемы при работе с транспортно-логистическими компаниями в г.Нур-Султан

В качестве одной из приоритетных направлений развития многие компании видят в расширении инфраструктуры, т.е. строительство собственных складов и приобретение дополнительных производственных мощностей. Так, более 25% респондентов отметило, что строительство дополнительной инфраструктуры поспособствует расширению их бизнеса. Кроме того, результаты опроса показали, что все больше компаний стало уделять внимание внедрению автоматизированных систем учета и распределения продукции, таких как SCM, ERP, WMS, TMS и др. Однако, только 5% респондентов отметило, что необходимо повышать эффективность товародвижения за счет повышения уровня логистического обслуживания клиентов. Это еще раз показывает, что сегодня отечественные компании не уделяют должного внимания сервисному сопровождению логистических услуг. Другая проблема -это отсутствие единого информационного пространства. Хотя многие компании не уделяют этому внимание, однако отсутствие единого информационного портала не дает возможности вести учет прибываемой продукции в масштабе города.

Выявлены основные потребности в логистических услугах и рекомендации по их улучшению: ограниченный потенциал поставщиков логистических услуг; недостаточный опыт субъектов торговли в сфере управления логистикой; недостаток комплексных мультимодальных транспортных услуг; ограниченное использование контейнеров.

Для этого необходимо: 1) создать программы повышения квалификации и обучения в области логистики, 2) разработать нормативную базу, которая позволит осуществлять мультимодальные перевозки в рамках одного контракта.

Оценка состояния и развития торговли в крупных агломерациях позволяет констатировать наличие целого спектра проблем, которые снижают эффективность функционирования системы товароснабжения региона. Во-первых, общий анализ размещения и номенклатуры товарно-материальных потоков терминально-складской сети на территории городов позволяет констатировать стихийный характер развития и размещения товароперерабатывающей сети региона.

Развитие инфраструктуры розничной торговли городов характеризуется доминированием следующих тенденций:

- интенсивное строительство крупных торговых объектов, все более определяющих развитие регионального ритейла;
- активное развитие прогрессивных сетевых форм организации торговли;
- устойчивое повышение уровня освоения спальных районов городов;
- усиление интереса к потребительскому рынку инвесторов гг. Нур-Султан, Алматы, других регионов, а также из-за рубежа;
- обновление некогда традиционных форматов торговли, выражающееся в качественных изменениях в проектах строительства торговых центров, в преимущественном развитии относительно новых для города форматов (гипермаркеты, торговые комплексы и торговые центры, супермаркеты, продуктовые магазины формата «дискаунт» и «магазин у дома» и т.д.);
- развитие материально-технической базы рынков.

Не смотря на усиление позиций крупных и средних предприятий и организаций в сфере оптовой торговли, малые оптовые организации по-прежнему формируют более половины оборота оптовой торговли по всем товарным группам. В рамках такой конфигурации сложившейся системы товароснабжения малые посреднические фирмы выполняют в основном только одну оптовую функцию - закупку у товаропроизводителя, либо у крупной оптовой и внешнеторговой фирмы небольшой партии товаров, причем в узком ассортименте, и доставку ее розничному покупателю. Такие предприятия традиционно не располагают материальной базой для складирования товаров и не предоставляют своим клиентам комплекса сервисных услуг — не производят предпродажную подготовку товаров, входную проверку качества товаров, штрих кодирование и т.д.

Как итог, в регионе наблюдается повсеместное ослабление роли оптового звена как основного регулятора рынка. Уровень участия оптовых организаций в формировании товарных ресурсов для рынка области является крайне низким, что приводит к снижению устойчивости и надежности товарных поставок в розничную торговлю области.

Корректировка сложившегося положения должна иметь несколько опорных точек, основными из которых являются следующие:

- развитие автономной системы дистрибуции крупными транснациональными компаниями; создание филиалов и складов ответственного хранения крупными производителями на базе крупных оптовых фирм городов; расширение присутствия на рынке крупных зарубежных дистрибьюторских фирм; создание крупными розничными сетями

распределительных центров и создание собственной системы поставок от производителя в магазины области через распределительный центр;

- дифференциация действующих на рынке оптовых структур, осуществляющих торговую деятельность. Речь идет о развитии оптовых рынков, сетевых и территориальных распределительных центров различных типов, увеличение числа логистических операторов, магазинов-складов.

Во-вторых, другая проблема заключается в функционировании системы товароснабжения городов, характеризующаяся асимметрией размещения регионального транспортно-логистического комплекса, территориальная дислокация элементов которого в определенной степени хаотизирована и не имеет оптимальной симметричной локализации с учетом интенсивности товарных потоков в области.

Применительно к астанинской городской агломерации специфика размещения торговой инфраструктуры и элементов ее транспортного обеспечения, оценка номенклатуры товарно-материальных потоков терминально-складской сети характеризуется стихийным характером развития и размещения товароперерабатывающей сети.

Опрос показал, что сегодня распределительные центры города расположены по окраинам города вдоль Карагандинской трассы (продукты народного потребления и консервированные продукты питания), Павлодарской трассы (овощные оптовые рынки), Астраханской трассы (рынки строительных материалов и СВХ). Однако стоит отметить, что размещение распределительных центров не соответствует спецификации грузового потока в город. К примеру, строительная продукция в основном поставляется на железнодорожном транспорте, а распределительные центры находятся на Астраханской трассе. Оптовые овощные рынки находятся на Павлодарской трассе, тогда как завоз овощей в город осуществляется по Карагандинской трассе. Сегодня осуществляется активное строительство объездной кольцевой автодороги вокруг г. Нур-Султан. Оптимально было бы разместить распределительные центры вдоль кольцевой дороги, исходя из спецификации прибываемых в город грузов. Из-за несоответствия спецификации грузов и месторасположения распределительных центров проявляется проблема затора грузовыми автомобилями главных магистральных трасс г. Нур-Султан.

Выводы

В целом, обзорная оценка общих проблем развития терминально-складской инфраструктуры города позволяет выделить следующие из них:

- неэффективные транспортно-логистические технологии, применение которых увеличивает затраты на товародвижения;

- низкий уровень обеспеченности перегрузочных мощностей обслуживающей транспортно-логистической инфраструктурой (припортовыми станциями, накопительными терминалами, авто- и железнодорожными подъездами, современными логистическими центрами);

- неотработанность нормативно-правовой базы, которая фактически не стимулирует внедрение инновационных технологий.

С технологической точки зрения, оптимальная дислокация терминально-складских объектов должна производиться с учетом возможностей развития транспортно-дорожной сети, номенклатуры грузов и перспектив развития схемы расселения для повышения уровня обслуживания конечных потребителей и сокращения общих затрат в товаропроводящей сети [8].

В стратегическом аспекте такое проектирование должно включать решение следующих задач:

- формирование современной региональной технологической инфраструктуры товаротранспортной логистики;
- территориальное размещение и развитие грузоперерабатывающих и накопительных терминалов, а также логистических центров;
- создание сети транспортно-экспедиторских компаний, ее дополнение за счет создания предприятий, работающих в современном формате транспортного сервиса;
- создание единой организационно-правовой, информационной, технической и технологической базы взаимоотношений между объектами транспортной инфраструктуры и рыночными структурами, участвующими в транспортном процессе и др.

Обоснование логистических решений по определению места размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры на территории агломерации на всех уровнях товародвижения должно производиться на основе [9-11]:

- размещения объектов с учетом перспективных схем транспортного и инфраструктурного развития городских агломерации;
- формирования объектов с учетом развития производственных объектов, предприятий строительного комплекса, туристического и рекреационного комплекса в зонах тяготения к опорной транспортной сети области и МТК.

Учет данных аспектов позволит в целом обеспечить сбалансированное развитие объектов транспортно-логистической и терминально-складской инфраструктуры региона, что является важнейшим фактором развития системы товароснабжения города и на этой основе создания и развития оптово-распределительных центров (ОРЦ) в ЕАЭС [12], и рекомендации по развитию непрерывных цепей поставок в системе аграрной логистики, основанной на ОРЦ, с возможностью адаптации к продуктовой специализации стран-участниц ЕАЭС; единые стандарты работы ОРЦ и других объектов агрологистики (идентификация, условия хранения, транспортировка и логистическая обработка, взаимодействие с сельскохозяйственными товаропроизводителями); программы развития технологии хранения скоропортящейся продукции, включая поддержку производителей хладагентов и компонентов систем охлаждения.

Строительство складских помещений, овощехранилищ, а также строительство торгово-логистических центров должны быть включены в перечень предоставления инвестиционных преференций, так как их возведение является высокочрезвычайно затратным, а окупаемость - низкой.

Государственную политику в области развития торговой инфраструктуры необходимо ориентировать на увеличение доступности финансирования для строительства и реконструкции торговых объектов, возможности приобретения современного торгового оборудования, площадей, земли, создания и развития торгово-логистических объектов.

Необходимо расширить спектр логистических услуг в Казахстане, доступных для субъектов торговли. Первым шагом могло бы стать создание современной правовой базы и развитие профессиональных навыков, необходимых для обеспечения сектора мультимодальных транспортных перевозок.

Это исследование было поддержано грантом, финансируемым Министерством образования и науки Республики Казахстан на 2018-2020 гг., проект №AP05132569.

Список литературы:

1. Dablanc L. Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2007. V. 41. №3. P. 280-285. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.05.005>
2. Savelsbergh M., Van Woensel T. 50th anniversary invited article—city logistics: Challenges and opportunities // *Transportation Science*. 2016. V. 50. №2. P. 579-590. <https://doi.org/10.1287/trsc.2016.0675>
3. Брежнева О. А. Направления развития деятельности распределительных центров в розничной торговле России // *Торгово-экономический журнал*. 2016. №3(1). С. 41-52. DOI: 10.18334/tezh.3.1.35074
4. Лукиных В. Ф., Швалов П. Г. Модель развития логистической инфраструктуры городской агломерации в Красноярском крае // *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. Supplement*. 2015. №8. С. 190-208.
5. Ефименко А. Г. Формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь // *Региональная экономика и управление: электронный научный журнал*. 2009. №1(17). <https://eee-region.ru/article/1703/>
6. Разработка эффективной модели модернизации розничного сектора и торговой инфраструктуры на 2013-2020 годы // *Отчет по результатам исследовательских работ. Агентство маркетинговых и социологических исследований «Damu Research Group» Алматы 2013.*
7. Сыздыкбаева Б. У., Раимбеков Ж. С., Шарипбекова К. Е. Анализ состояния развития транспортно-логистического комплекса в обеспечении товародвижения крупных городах (на примере г. Астана) // *Экономика и статистика*. 2018. №3. С. 159-167.
8. Quak H. J., de Koster M. R. B. M. Delivering goods in urban areas: how to deal with urban policy restrictions and the environment // *Transportation science*. 2009. V. 43. №2. P. 211-227. <https://doi.org/10.1287/trsc.1080.0235>
9. Носов А. Л. Оценка стратегических направлений развития // *Вопросы новой экономики*. 2013. №2 (26). С. 68-74.
10. Dablanc L., Ross C. Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM) // *Journal of transport geography*. 2012. V. 24. P. 432-442. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.05.001>
11. Кузменко Ю. Г., Савельева И. П., Конькова Е. Д. Логистика торгового обслуживания: модели и методы территориального размещения объектов рыночного хозяйства – современные подходы // *Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент»*. 2015. Т. 9, № 4. С. 157-164. DOI: 10.14529/em090421
12. Рыкова И. Н. Концепция развития сети оптово-распределительных центров в ЕАЭС. НИФИ Минфина РФ. <https://www.nifi.ru/ru> (дата обращения 18.08.2019)

References:

1. Dablanc, L. (2007). Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(3), 280-285. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.05.005>
2. Savelsbergh, M., & Van Woensel, T. (2016). 50th anniversary invited article—city logistics: Challenges and opportunities. *Transportation Science*, 50(2), 579-590. <https://doi.org/10.1287/trsc.2016.0675>

3. Brezhneva, O. A. (2016). Development Directions for the Activities of the Distribution Centers in the Russian Retail Trade. *Russian Journal of Retail Management*, 3(1), 41-52. doi: 10.18334/tezh.3.1.35074 (in Russian)
4. Lukinykh, V. F. & Shvalov, P. G. (2015). Model of Development of Logistic Infrastructure Urban Agglomeration in Krasnoyarsk Region. *Journal of Siberian Federal University, Humanities & Social Sciences. Supplement 8*. 190-208. (in Russian)
5. Efyomenko, A. G. (2009). Formation and development of the logistics system in the Republic Belarus. *Regional economy and management: electronic scientific journal*, 1(17). <https://eee-region.ru/article/1703/> (in Russian)
6. Razrabotka effektivnoi modeli modernizatsii roznichnogo sektora i torgovoi infrastruktury na 2013-2020 gody. In *Otchet po rezul'tatam issledovatel'skikh rabot. Agentstvo marketingovykh i sotsiologicheskikh issledovaniy "Damu Research Group" Almaty 2013*. (in Russian)
7. Syzdykbaeva, B. Ý., Raimbekov, J. S., & Sharipbekova, K. E. (2018). Analiz sostoiانيا razvitiia transportno-logisticheskogo kompleksa v obespechenii tovarodviжeniia krýpnyh gorodah (na primere g.Astana). *Ekonomika i statistika*, (3). 159-167. (in Russian)
8. Quak, H. J., & de Koster, M. R. B. (2009). Delivering goods in urban areas: how to deal with urban policy restrictions and the environment. *Transportation science*, 43(2), 211-227. <http://dx.doi.org/10.1287/trsc.1080.0235>
9. Nosov, A. L. (2013). Otsenka strategicheskikh napravlenii razvitiia. *Voprosy novoi ekonomiki*, 2(26). 68-74. (in Russian)
10. Dablanc, L., & Ross, C. (2012). Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM). *Journal of transport geography*, 24, 432-442. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.05.001>
11. Kuzmenko, Y. G., Savelieva, I. P., & Konkova, E. D. (2015). Trade Operation Logistics: Models and Methods of Spatial Location of Market-Based Economy Objects – Modern Approaches. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 9(4), 157–164. DOI: 10.14529/em090421 (in Russian)
12. Rykova, I. N. (2019). Kontseptsii razvitiia seti optovo-raspredelitelnyh tsentrov v EAES. NIFI Minfina RF. <https://www.nifi.ru/ru> (data obraeniia 18.08.2019) (in Russian)

Работа поступила
в редакцию 29.08.2019 г.

Принята к публикации
05.08.2019 г.

Ссылка для цитирования:

Сыздыкбаева Б. У., Раимбеков Ж. С., Сейдуалин Д. А., Муканов А. Х., Жуматаева Б. А. Развитие торгово-складской инфраструктуры в системе товародвижения городских агломераций (на примере Казахстана) // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №10. С. 146-158. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/47/19>

Cite as (APA):

Syzdykbaeva, B., Raimbekov, Zh., Seidualin, D., Mukanov, A., & Zhumataeva, B. (2019). Development of Trade and Warehouse Infrastructure in the Distribution System of Urban Agglomerations (the Case of Kazakhstan). *Bulletin of Science and Practice*, 5(10), 146-158. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/47/19> (in Russian).