

УДК 338.22:339.3
JEL classification: F60, L15, L66, L67

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/44/27>

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ СИСТЕМ ТОВАРОВ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ И РЕГИОНАХ 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

©*Баймбетова А. Б.*, канд. экон. наук, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, г. Нур-Султан, Казахстан, asel_baymbetova@mail.ru

©*Камзенов А. Т.*, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева г. Нур-Султан, Казахстан, adikam_87@mail.ru

ANALYSIS OF THE CONDITION OF LOGISTICAL DISTRIBUTION SYSTEMS OF GOODS IN LARGE CITIES AND REGIONS OF KAZAKHSTAN

©*Syzdykbayeva B.*, ORCID: 0000-0001-9463-4933, Dr. habil., 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

©*Baimbetova A.*, Ph.D., L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan, asel_baymbetova@mail.ru

©*Kamzenov A.*, L N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan, adikam_87@mail.ru

Аннотация. В статье приводится анализ современного состояния логистической грузовой и торговой распределительной системы в макрорегионах и крупных городских агломерациях Казахстана. Проведенный общий анализ распределительных систем в торговле в Казахстане, в частности, в крупных городах, выявил проблемы. На основе изучения зарубежного и отечественного опыта предложены рекомендации по формированию и развитию эффективных логистических распределительных центров в агломерациях Казахстана и повышению эффективности их работы.

Abstract. The article provides an analysis of the current state of the logistics of freight and trade distribution systems in macro-regions and large urban agglomerations of Kazakhstan. A general analysis of distribution systems in trade in Kazakhstan, in particular in large cities, revealed problems. Based on the study of foreign and domestic experience, recommendations are proposed for the formation and development of efficient logistics distribution centers in the agglomerations of Kazakhstan and improving their operational efficiency.

Ключевые слова: распределительная система, логистический распределительный центр, оптово-распределительный центр, поставка товаров, инфраструктура торговли, крупные города.

Keywords: distribution system, logistics distribution center, wholesale distribution center, supply of goods, trade infrastructure, big cities.

В связи с ростом численности городов, увеличением количества потребителей и ростом торговли возникает вопрос эффективного их управления и снижения затрат. По этой причине развитие логистических распределительных сетей и их инфраструктуры с целью своевременной и качественной доставки товаров и грузов является актуальной проблемой не только для торговых, производственных компаний и логистических посредников, но и для регионов и страны в целом.

Многokратное увеличение розничной торговли и грузооборота в ближайшие годы не может быть реализовано без значительного развития существующих и создания новых транспортных, логистических и торговых мощностей.

В Казахстане в структуре грузоперевозок преобладают западный и северный регионы страны, что связано с перевозкой нефти и нефтепродуктов, металла, зерна, сухогрузов (Рисунок 1).

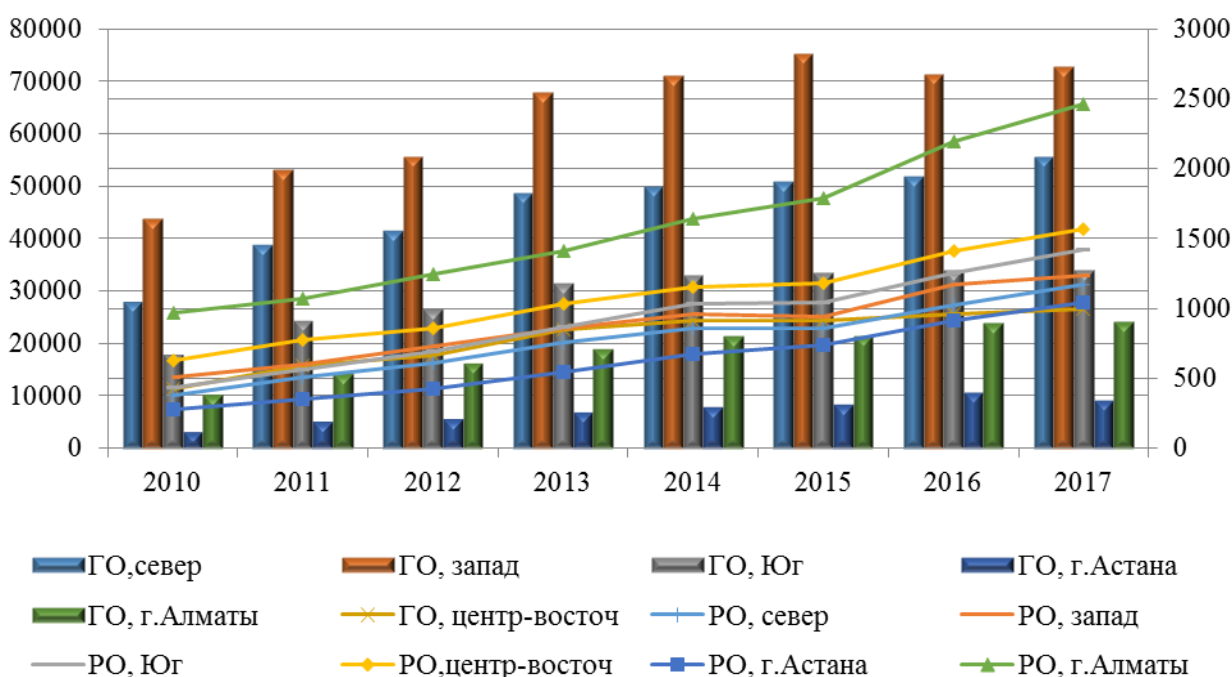


Рисунок 1. Динамика изменения грузооборота (млн. ткм), объема розничной торговли (млрд. тг.) и ВРП (млрд. тг.) в Казахстане (где, ГО — грузооборот, млн. ткм; РО — розничный товароборот, млрд. тенге).

Значительную часть в структуре автомобильных перевозок для оптовой торговли составляют ГСМ и продукты питания, а также зерно. За последние пять лет объем перевозок вырос более чем в два раза. Объем оптовой торговли растет высокими темпами, в основном, за счет ГСМ и продовольствия.

Объемы роста розничной торговли существенно увеличились. Основной товарной группой являются продовольственные товары — 33%, затем следуют автомобильная продукция — 8%, стройматериалы — 7%, электротовары — 6%, текстиль, одежда, обувь — 10%, фармацевтика — 6%, прочая продукция — 27%.

В настоящее время проблема городских грузовых перевозок становится во главу угла по таким объективным причинам, как перегруженность транспортных сетей, в частности, грузовым транспортом, с одной стороны, и хаотичность процессов распределения грузовых потоков — с другой. Особенно остро стоит эта проблема в крупных городах Казахстана, где в

период с 2010 г по 2017 г. произошло увеличение общего числа грузового транспорта в среднем на 25% (Нур–Султан — 20,0%, Алматы — 32%, Шымкент — 22%, Актобе — 25%).

Цель исследования — оценка состояния развития распределительной системы поставки грузов и распределения товаров в регионах и крупных городах Казахстана.

Фактически объем грузовых перевозок в пределах регионов и городов растет и, как ожидается, будет продолжать расти. 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 [1].

Основными факторами, влияющими на распределение грузов, на логистику и торговлю, являются достижения в области технологий, рост населения и урбанизация [2], рост электронной коммерции [3–4], желание быстрой доставки, изменение климата и устойчивость [5], цифровая связь, большие данные и автоматизация [6], беспилотные летательные аппараты для доставки товаров [7], интеграция государственных и грузовых транспортных сетей [8].

Большая часть этого исследования связана с так называемой инициативой региональной (городской) логистики, направленной на достижение мобильности, устойчивости и живучести в городских районах [9].

Существуют следующие способы развития и повышения устойчивости и эффективности работы грузового транспорта и логистических распределительных систем.

1. Создание городского терминала (ГТ) и городского центра распределения (ГЦР) [10–11].

Для улучшения функционирования систем городских поставок можно использовать ГТ, который будет выполнять роль центра объединения определенных видов грузов для одного района.

2. Создание логистических торгово-распределительных центров (ЛТРЦ).

3. Способы регулирования доставки грузов путем консолидации и координации, которые являются фундаментальными концепциями региональной (городской) логистики.

Формирование региональной логистической инфраструктуры во многом зависит от внутренних общеэкономических условий и особенностей социально-экономического положения региона. Среди наиболее значимых факторов успешного формирования логистических систем в регионе исследователи называют следующие [12–13]: оптимальность транспортно-географического положения; состояние транспортной инфраструктуры; состояние складской сети; уровень развития логистического рынка; объем грузопотоков, проходящих по территории региона; состояние социально-экономического развития региона; актуальность производственной специфики региона и т. д.

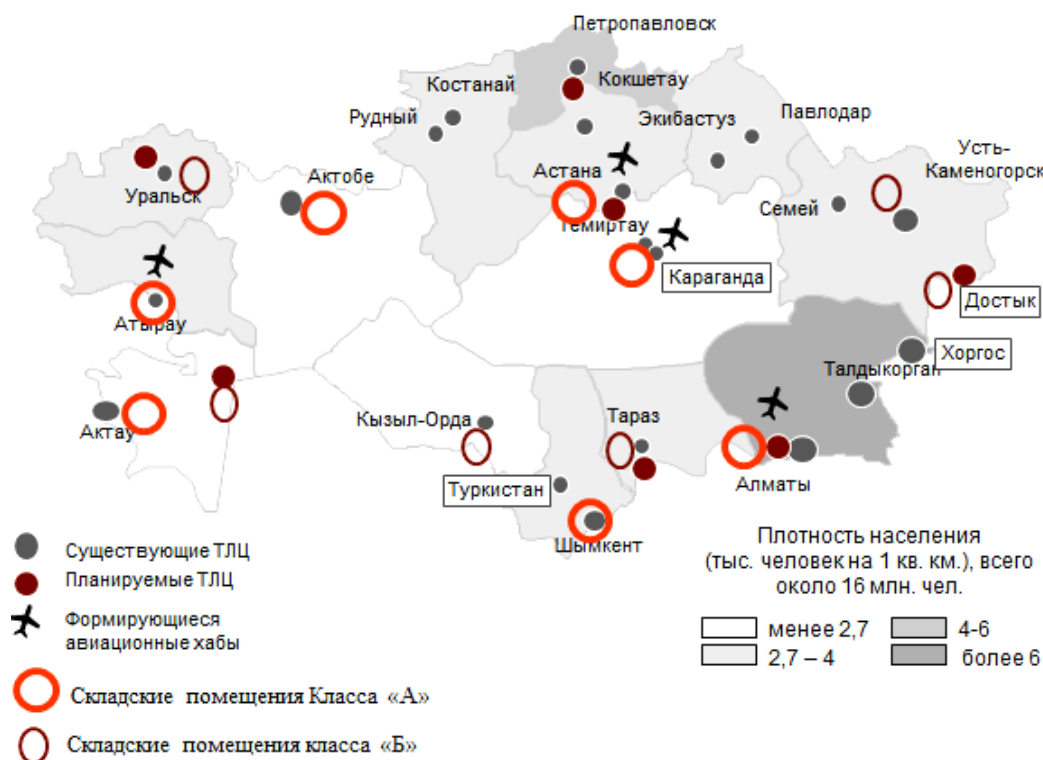
Логистические распределительные центры и торговая инфраструктура

Стратегия развития Казахстана дифференцирована по 17 экономическими зонам с соответствующими городскими агломерациями. Логистическая инфраструктура в данных агломерациях развивается неравномерно, что связано с различными внутренними и внешними факторами [14–16].

Анализ показывает, что в Казахстане ощущается нехватка современных мультифункциональных, интермодальных транспортно-логистических центров в ключевых регионах страны [14]. Большинство крупных складов и терминалов сосредоточено вокруг гг. Алматы и Нур–Султан, в то время как в других регионах наблюдается их ограниченное количество. Наблюдается относительная неразвитость сети терминалов и складских

помещений, высокая концентрация вокруг Алматы (около 1,5 млн м² складов). В настоящее время в Казахстане функционируют 21 транспортно–логистических центров (Рисунок 2). 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.



Примечание: составлено авторами

Рисунок 2. Карта крупнейших существующих и планируемых складских помещений, терминалов и ТЛЦ РК.

Основной объем импорта из Китая распределяется через кластер хабов в Алматы, Хоргосе, Достыке. Импорт из России, ввиду разрозненности потоков, не требует дополнительного развития инфраструктуры (Рисунок 3.). Локальное распределение внутренних грузопотоков (на уровне городов и агломераций) может осуществляться на базе небольших современных локальных ТЛЦ, которые разовьются самостоятельно с рынком.

Для повышения эффективности внутренних перевозок необходимо внедрять современные системы доставки сборных грузов и малых партий грузов: необходимо приобретать соответствующие компетенции (например, купить соответствующую логистическую компанию).

Появление в системе торговли розничных торговых сетей со значительным количеством магазинов, разбросанных по территориям многих регионов страны, поставило перед руководством сетевых систем Казахстана ряд логистических задач, касающихся товароснабжения.

Логистические системы, увязанные с товародвижением, способствуют решению ряда неотложных задач, стоящих перед организациями: совершенствованию в организации движения грузов; координации различных видов деятельности с целью получения необходимого количества груза в нужном месте в нужное время с минимальными затратами;

эффективному движению товаров от места производства до места потребления или от места производства до распределительного центра.

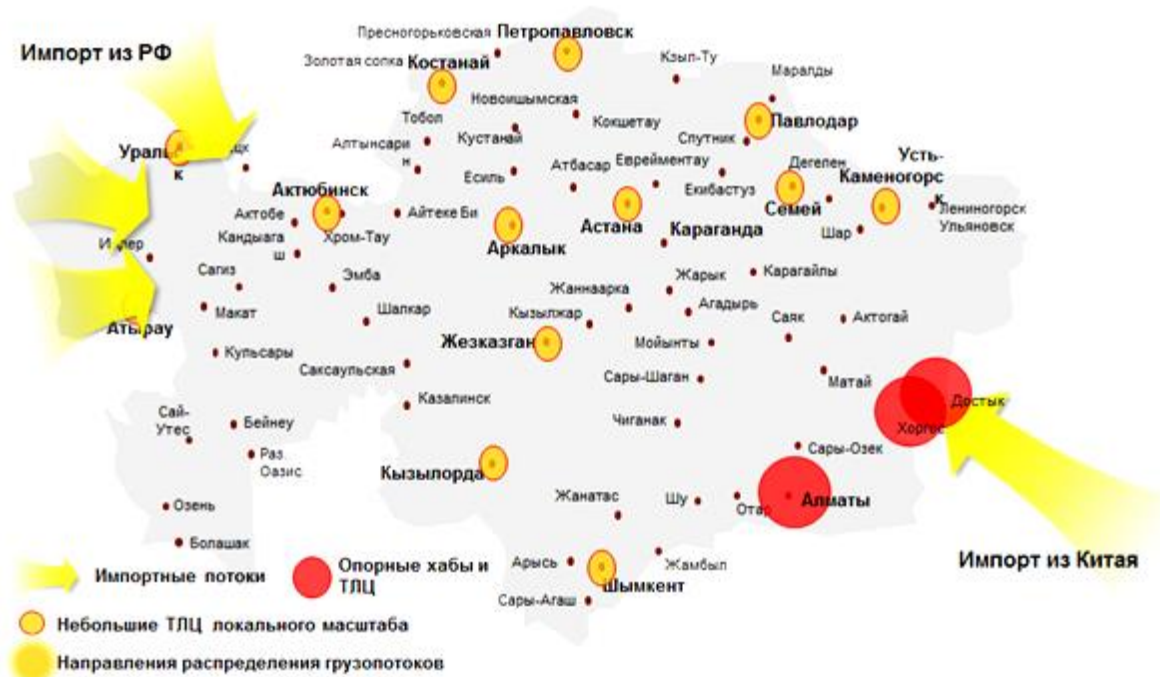


Рисунок 3. Схема расположения центров распределения внутренних грузовых потоков.

В ряде стран с развитой инфраструктурой торговли данный вопрос решен с помощью организации распределительных центров. Большинство казахстанских розничных сетей, изучив опыт западных стран, пошли по пути создания распределительных центров, увязав их с имеющимися в регионе оптовыми складскими системами.

За основу при построении распределительного центра взята модель существовавшего долгие годы общетоварного склада оптового предприятия. Склад позволяет накапливать самые разнообразные товары, что дает возможность обеспечить поступление товаров в магазины до 70% от необходимого объема поставок.

Совершенствование логистики в оптовой торговле может осуществляться по двум направлениям: развитие оптового предприятия во взаимосвязи с технико-технологическим и организационным совершенствованием всей системы товародвижения; совершенствование логистических торгово-распределительных центров.

Анализ торговой инфраструктуры в крупных городах

Сегодня около 54% населения мира живет в городских районах. В связи с ростом численности городов и увеличением количества потребителей возникает проблема своевременной и качественной доставки грузов на городских территориях.

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.

В целях эффективного логистического управления региональными потоковыми процессами требуются не только развитые транспортные коммуникации и современные склады. Необходимы центры и системы автоматизированной обработки информационных логистических потоков, развитые структуры управления финансовыми потоками. Нужна сеть

региональных предприятий провайдеров логистических услуг в разных видах логистического сервиса (в том числе страхование, экспедирование, транспортирование и т. д., участвующих в организации и управлении поставками товаров) [12].

Таким образом, дальнейшее развитие экономики городов и регионов должно сопровождаться формированием региональной логистической инфраструктуры. Региональная логистическая инфраструктура и ее составляющие должны опережать в своем развитии все другие отрасли экономики и социальную сферу региона. Иначе отсталая логистическая инфраструктура будет сдерживать развитие региона в целом [13].

За период 2006–2018 гг. доля населения городов в Казахстане с численностью свыше 100 тысяч увеличилась на 5% (с 43% до 48%), в то время как доля населения, проживающая в населенных пунктах с численностью менее 50 тыс, снизилась на аналогичную величину и составила 40% (<http://stat.gov.kz>).

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. В Таблице 1 представлены формат торговой площади потребительских товаров в РК и доля торговли в регионах Казахстана.

Таблица 1.
 МАТЕРИАЛЬНО–ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА РЫНКОВ И ДОЛЯ ТОРГОВЛИ В РК НА 01.01.2019

	Рынки, ед.	Площадь рынков, м ²	Количество оптовых рынков, ед.	Количество розничных рынков, ед.	В зависимости от реализуемых товаров		Уд. вес розничной торговли	Уд. вес грузоперевозок
					специ- ализи- рован- ные	уни- вер- са- льн- ые		
Республика Казахстан	785	7 725 046	38	747	260	525	100	100
Акмолинская	32	173 061		32	10	22	2,8	2,9
Актюбинская	58	301 447	2	56	37	21	6,1	2,0
Алматинская	83	1 290 668	5	78	25	58	5,0	4,6
Атырауская	24	282 351	1	23	8	16	2,8	3,9
Западно-Казахстанская	27	220 821	2	25	15	12	3,0	1,0
Жамбылская	43	558 987		43	17	26	2,8	2,5
Карагандинская	51	363 686	2	49	9	42	8,9	20,3
Костанайская	44	149 984		44	5	39	3,1	7,4
Кызылординская	37	233 720	2	35	13	24	2,6	2,7
Мангистауская	31	291 876	1	30	10	21	1,9	6,1
Павлодарская	28	119 997	1	27	12	16	3,7	3,4
Северо-Казахстанская	30	166 159	4	26	6	24	2,4	1,3
Туркестанская	111	919 547	6	105	44	67	1,5	1,8
Восточно-Казахстанская	74	509 352	1	73	19	55	9,1	14,9
г. Нур-Султан	25	341 176	3	22	5	20	11,6	3,9
г. Алматы	50	1 153 236	7	43	11	39	29,5	6,5
г. Шымкент	37	648 978	1	36	14	23	3,3	2,2

Источник: Комитет по статистике РК (<http://stat.gov.kz>).

Определенно столь широкое распространение торговых площадей рынков 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 г. Алматы и Нур-Султан на магазинные площади приходится 56,5% и 54,2%, на базары — 43,4% и 45,7%, соответственно. Из всех регионов хуже всего дело с продвижением торговых/магазинных площадей обстоит в Мангыстауской, Кызылординской и Алматинской областях — здесь на базары приходится значительно больше площадей — 71,5%, 87% и 73% соответственно.

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.
 РАСЧЕТ ПОТРЕБНОСТИ В ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДИ В КАЗАХСТАНЕ, ПО ДАННЫМ 2018 г.

Единиц	Торговая площадь, м ²	Фактическая площадь торговых предприятий на 1000 жителей, м ² , всего	Минимальные нормативы обеспеченности населения торговой площадью на 1000 жителей	Всего в наличии, с учетом ИП	Из них доля современных форматов, %	Дефицит (-), Профицит (+)
Республика Казахстан	15 966	5 269,5	292,1	9397,7	11135,7	1738,1
Акмолинская	610	109 696	148,9	383,8	459,2	32 75,4
Актюбинская	645	238 341	279,8	443,7	687,4	35 243,7
Алматинская	737	193 595	96,8	1042,2	663,3	40 -378,9
Атырауская	428	703 199	1145,1	319,9	812,8	55 492,9
Западно-Казахстанская	469	169 982	263,9	335,6	524,5	35 188,9
Жамбылская	464	127 456	114,2	581,6	379,1	15 -202,5
Карагандинская	1 339	335 195	242,6	719,8	911,4	35 191,6
Костанайская	930	257 779	293,8	457,1	601,0	23 143,9
Кызылординская	467	88 018	113,1	405,4	301,4	25 -104,1
Мангистауская	376	116 219	178,4	339,5	595,6	32 256,2
Южно-Казахстанская	482	145 234	73,5	1030,0	318,0	35 -712,0
Павлодарская	845	229 208	303,2	393,8	546,4	30 152,6
Северо-Казахстанская	660	211 343	376,8	292,3	440,0	25 147,8
Восточно-Казахстанская	1 346	457 248	329,7	722,4	1064,8	45 342,4
г. Астана	1 616	443 424	442,7	521,9	706,7	65 184,8
г. Алматы	3 720	1 369 559	770,9	925,6	1803,4	50 877,8
г. Шымкент	854	195254	205,1	496,1	320,6	40 -175,5

Источник: Комитет по статистике РК (<http://stat.gov.kz>). Без учета торговых площадей индивидуальных предпринимателей и торговых рынков.

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

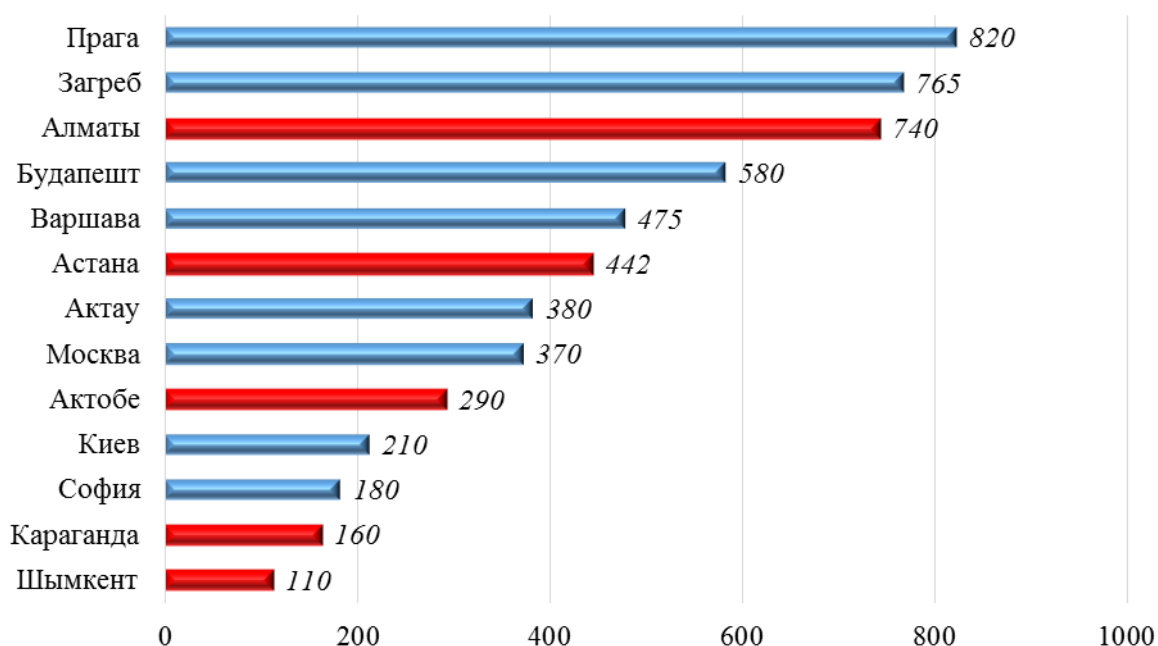
Алматинской (97 м²) и Южно-Казахстанской (75,5 м²) областях, что свидетельствует о преимущественном развитии в этих регионах торговли через рынки, а не магазины (Таблица 2).

В целом доля современных форматов составляет 35% в общем объеме торговых площадей торговых объектов, а с учетом площадей торговых рынков доля современных форматов в республике 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.

Для преодоления дефицита требуется построить около 4–5 млн м² торговых площадей. В 2017 г. общий фонд торговых площадей составлял 11,1 млн м². Проблема дефицита относится, в первую очередь, к крупным городам, в меньшей степени — к малым городам и почти не затрагивает сельскую местность (в силу низкой покупательной способности).

Наличие торговых площадей современных форматов в расчете на одного жителя в гг. Нур-Султане и Алматы, в сравнении с другими городами мира, говорит об адекватном уровне предложения торговой недвижимости. Так, торговые площади в Нур-Султане находятся на уровне между Санкт-Петербургом и Москвой, в Алматы данное значение относительно меньше (Рисунок 4).

Индекс GLA на 1 000 человек в Нур-Султане по сравнению с другими крупными городами Казахстана, Восточной Европы и СНГ показан на следующем графике (Рисунок 4).



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

Рисунок 4. Обеспеченность торговыми помещениями в городах Восточной Европы и СНГ (арендуемая площадь, м² на 1000 человек).

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.

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.

Складская инфраструктура

Эффективность логистической системы зависит не только от совершенствования и интенсификации промышленного и транспортного производства, но и складского хозяйства.

Площадь торговых площадей формируется из площадей: складских помещений (10,85 млн м²), рынков (7,32 млн м²), торговых точек (11,13 млн м²), розничных магазинов (8,75 млн м²) (<http://stat.gov.kz/official/industry/17/statistic/6>).

По данным за 2014 г. (начиная с 2015 г. данные не обновляются), площадь складских помещений в Казахстане составляла 10,2 млн кв. м., а их количество превышало 15 тыс. Четверть всех складов концентрировалась в Алматы и Алматинской области, по 12% располагалось в Нур-Султане и Южно-Казахстанской области, в остальных регионах — в среднем по 4%.

За последние пять лет ежегодные темпы ввода складских помещений равняются в среднем примерно 150 тыс м².

В 2016 г. было введено 141 тыс кв. м складских общетоварных помещений и 16 тыс м² площадей транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Годом ранее, в 2015 г., в столице республики был введен в строй крупнейший в Казахстане ТЛЦ площадью более 70 тыс м².

Ожидается, что в каждом крупном городе будет построен ТЛЦ для стимулирования транзитных возможностей Казахстана. В расчете на 1 000 жителей приходится примерно 600 м² складов, что сопоставимо с уровнем г. Москвы, но при этом оценивается, что доля современных складских помещений не превышает 20%. Исходя из этого, текущие темпы ввода новых складских помещений крайне малы для кардинального улучшения ситуации с качеством складской недвижимости. Сдерживающим фактором для наращивания площадей складов, очевидно, выступает замедление оборота торговли с 2015 г. и высокие ставки заимствования на рынке.

Ситуацию на рынке аренды складской недвижимости нельзя назвать благоприятной. Цены на аренду складов класса «А» в августе 2017 г. упали на 13% г/г — до Т 2,7 тыс/м², но при этом цены аренды складов класса «В» повысились на 9% г/г — до Т 1,4 тыс/м², что указывает на переход отдельных арендаторов в более экономный сегмент. В более дешевых сегментах цены аренды либо не изменились, либо снизились.

Главными барьерами, сдерживающими развитие рынка складской недвижимости, являются отсутствие соответствующих общепризнанных стандартов качества, а также отсутствие цивилизованного рынка земли и дефицит участков, обеспеченных соответствующей инфраструктурой.

В связи с этим строительство складских помещений, овощехранилищ, а также торгово-логистических центров должно быть включено в перечень предоставления инвестиционных преференций, так как их возведение является высокзатратным, а окупаемость - низкой. При этом отрасль внутренней торговли формирует целостную систему, позволяющую снизить издержки при реализации товаров в оптово-розничную сеть, минуя непродуктивных посредников. С созданием программы «Шелковый путь» и приданием Казахстану статуса международного транспортно-логистического хаба торговля примет важную роль и станет двигателем мировых транспортных грузопотоков.

Анализ торговли в крупных городах Казахстана

Эффективность развития торговли, как системы и современного развитого бизнеса, дает мультипликативный эффект для всей экономики, позволяя другим отраслям уменьшать издержки на маркетинг, логистику, продажи и, в конечном счете, снижать оптовые и

розничные цены. Наконец, развитие внутренней торговли способствует росту внутреннего производства товаров.

Отрасль торговли является одним из ключевых секторов отечественной экономики. Так, на сегодня в торговой сфере занято более 1,5 млн человек или около 15,4% от экономически активного населения Казахстана. Доля внутренней торговли в структуре ВВП находится на стабильном уровне и составляет 17,2% за 2017 г. (или 8,8 трлн тенге).

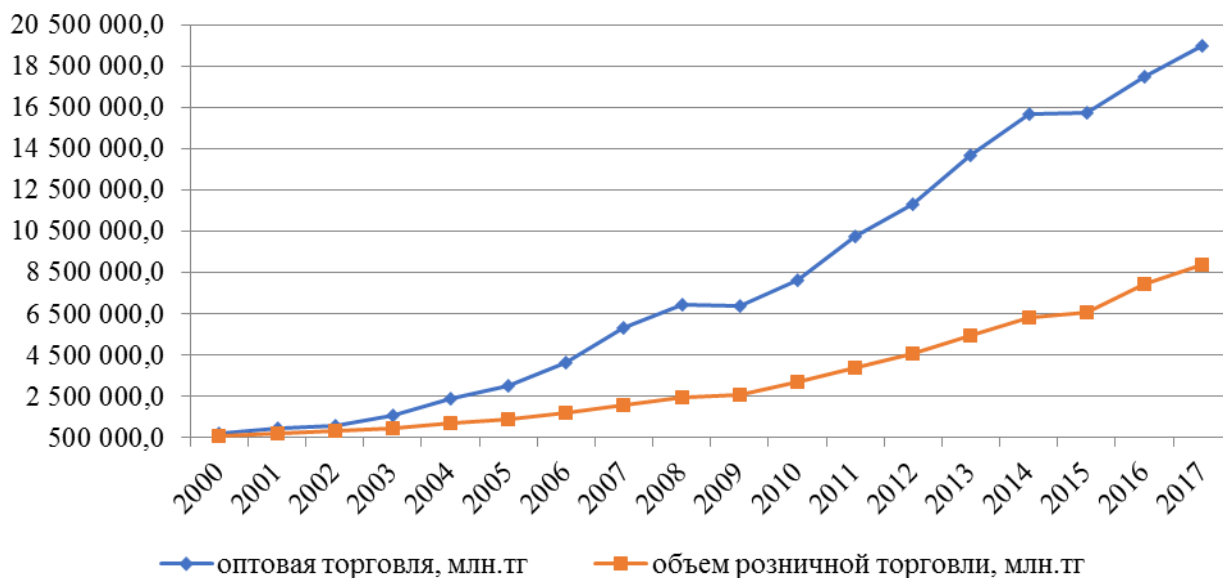


Рисунок 5. Динамика роста оптовой и розничной торговли в Казахстане.

Развитие розничной торговой сети реализуется по трем направлениям: развитие крупных торговых объектов современных форматов и многофункциональных комплексов; развитие объектов шаговой доступности; развитие объектов мелкорозничной торговой сети.

Необходимость развития эффективных и современных форматов розничной торговли связана с тем, что данные форматы отличаются большей эффективностью продаж, меньшими удельными издержками, низкими ценами, более высоким качеством сервиса и контролем качества товаров. Участниками данного направления в виде современных форматов розничной торговли являются супермаркеты, гипермаркеты, специализированные торговые центры, торговые центры, торгово–развлекательные центры.

Развитие современных и эффективных форматов розничной торговли предполагается осуществлять с помощью следующих механизмов:

- внедрение системы планирования размещения торговых объектов;
- внедрение классификации всех видов современных торговых форматов, включая их характеристики;
- совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей торговую деятельность, для повышения конкурентоспособности розничной торговли республики;
- внедрение финансовых мер государственной поддержки розничной торговли.

В свою очередь, города также достаточно сильно разнятся по показателям торговли. На г. Алматы приходится 28% оборота всей розничной торговли страны, на г. Нур–Султан — 11%, далее со значительным отрывом следуют гг. Караганда (7%) и Актобе (6%). В этих же городах, включая Усть–Каменогорск, оборот розничной торговли на одного жителя близок или превышает Т1 млн в год.

Рост объемов торговли приведет к значительному увеличению объемов грузоперевозок.

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%.

Доля консолидированности розничных торговых площадей, т.е. принадлежности торговых объектов к розничным торговым сетям, в республике составляет 10,6%, что по сравнению с развитыми странами мира крайне мало. Для примера в России этот показатель составляет 35%, в Беларуси — 30%.

В целом, доля современных форматов составляет 35% в общем объеме торговых площадей торговых объектов, а с учетом площадей торговых рынков доля современных форматов в республике составляет всего лишь 17% в общем фонде торговых площадей. Такая крайне низкая доля современных торговых форматов никак не способствует обеспечению населения качественными товарами народного потребления по низким ценам; снижает эффективность и производительность труда в целом по всей отрасли розничной торговли.

В значительной степени товарный ассортимент торговли заполняется импортом. Исходя из данных оптовых предприятий (предприятия с численностью работающих более 50 человек), в 2018 г. доля закупок по импорту составляла 43,3%, в 2017 г. на импорт приходилось 39,5%, а в среднем с 2016 г. — более 35%.

Наиболее высокая доля в импорте республики приходится на готовые товары. По электробытовым приборам импорт равен 100%, по парфюмерии, одежде и обуви, бытовой химии — более 90%, по лекарствам и мебели — более 50%, по автомобилям — более 70%. Невысокая доля импорта имеет место только по товарам с минимальной степенью обработки.

Интернет-торговля

Интернет-торговля в Казахстане делает только первые шаги. В 2016 г. доля торговли через интернет перешагнула за 1% от общего объема розничной торговли. В официальной статистике данные по интернет-торговле публикуются с 2013 г., не исключено, что реальные объемы покупок через интернет значительно выше. Развитию интернет-торговли способствует быстрое проникновение доступа к интернету и более низкие издержки в связи с отсутствием необходимости в физической торговой площади.

В международном сравнении Казахстан значительно уступает другим странам по проникновению интернет-торговли.

Количество держателей платежных карточек на конец июля 2017 г. составляло 15,3 млн, из них треть (или более 5 млн) использовалось в г. Алматы, т.е. на одного держателя приходилось несколько банковских карточек.

За 2013–2017 гг. среднегодовой рост розничной торговли в Казахстане через Интернет составил 42%, оптовой торговли через Интернет — 4,5%, услуг через Интернет — 30% (<http://stat.gov.kz>). Все это приводит к повышению уровня управления цепями поставок и транспортом. Транспортная логистика интегрировалась со складированием и хранением.

Ожидается, что на долю онлайн торговли в мире может прийти 10% от розничной в текущем году. К примеру, в США, Китае и других странах на долю онлайн шоппинга приходится уже более 10% оборота торговли.

Перечислим проблемы и перспективы розничной и оптовой торговли.

Из-за серьезного замедления роста оборота торговли ее влияние на экономический рост ослабло. Основными сдерживающими факторами торговой отрасли, несмотря на высокие темпы роста в предкризисном периоде, остаются невысокая емкость рынка, высокая раздробленность из-за значительной удаленности населенных пунктов, неразвитость

современных форматов торговли вместе с отсутствием налаженной системы логистики. К этому в последние годы добавилась неопределенность экономических перспектив в связи с высокой зависимостью от конъюнктуры мирового рынка на сырье, высокие ставки долгового рынка и низкий интерес со стороны инвесторов.

Однако основной проблемой выступают низкие доходы населения, которые перестали расти вместе с падением цен на нефть. В ближайшие годы мы также не видим существенных оснований для роста доходов населения. Так, с 2017 г. с 2% до 5% поступательно увеличиваются отчисления в фонд медицинского страхования, с 2018 г. вводятся обязательные профессиональные пенсионные взносы для работников с вредными условиями труда, а также вводятся 5% отчисления работодателей в ЕНПФ от доходов работников. Как следствие, по оценке Министерства национальной экономики, расходы работодателей на фонд оплаты труда повысятся с 16% в 2016 г до 26% к 2020 г.

В условиях замедлившихся темпов роста экономики маловероятно, что работодатели найдут дополнительные возможности для повышения оплаты труда работников.

В целом, очевидно, что двузначные темпы роста торговли, как в прежние годы, недостижимы, и скорее они будут близки к перспективному росту экономики примерно 3% в ближайшие годы.

Основными стимулами для роста торговли мы видим медленное восстановление цен на нефть, улучшение экономической ситуации, остановку падения реальных зарплат и расширение спроса на потребительские кредиты. В тоже время низкая доля цивилизованной торговли, всего в четверть от совокупной, дает огромные возможности для качественного роста отрасли.

Анализ процессов формирования товаропроводящих сетей, выявленные проблемы организации и управления системой товародвижения наглядно свидетельствуют о многогранности подходов к решению проблем товародвижения, требуют совершенствования системы поставки и распределения товаров в городах на основе единой логистической стратегии и позволили установить следующее:

1. Основой интегрированного подхода при совершенствовании системы грузо- и товародвижения в крупном мегаполисе, как Нур-Султан, на принципах логистики, могут стать многоуровневые логистические хабы, логистические центры, транспортно-распределительные-складские центры, оптимально размещенные по распределенным зонам обслуживания и позволяющие регулировать и оптимизировать процессы товародвижения.

2. Содействие росту и развитию внутренней торговли достигается за счет совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей торговую деятельность и общественное питание; доступа к финансированию, путем включения в Государственные программы; развития современной инфраструктуры торговли; развития многостороннего и двустороннего сотрудничества производителей товаров и торговли; формирования информационной платформы.

В связи с этим строительство складских помещений, овощехранилищ, а также строительство торгово-логистических центров необходимо включить в перечень предоставления инвестиционных преференций, так как их возведение является высокзатратным, а окупаемость — низкой. При этом отрасль внутренней торговли формирует целостную систему, позволяющую снизить издержки при реализации товаров в оптово-розничную сеть, минуя непродуктивных посредников. С созданием программы «Шелковый путь» и приданием Казахстану статуса международного транспортно-логистического хаба торговля примет важную роль и станет двигателем мировых транспортных грузопотоков.

В условиях современной ситуации на розничном рынке многие компании уже поняли, что прибыльность определяется не уровнем торговой наценки, а минимизацией издержек. Существенно уменьшить логистические издержки помогает создание распределительных центров (<http://www.agbz.ru/articles/>). Одной из крупных статей расходов является логистика. В России стоимость логистики в общей цене продаваемого товара составляет до 30%, а в Европе — 5%. В Казахстане данный показатель доходит до 40 %.

Проблемы и факторы, воздействующие на необходимость создания и развития оптово-распределительных центров: неразвитость логистической инфраструктуры, высокие издержки и потери при транспортировке продукции

По данным управления сельского хозяйства регионов Казахстана в крупных южных городах обеспечения продовольствием составляют 30–40%, западных городах — 20–25%. В северных городах 15–20%. Основная часть сельхозпродукции поступает в город из областей и стран зарубежья. Например, только лишь в г. Алматы для стабильного продовольственного обеспечения населения города качественной и дешевой продукцией требуется создание в 2019 г. пяти оптово-распределительных центров (ОРЦ). Их можно организовать на базе действующих рынков и торговых центров, строительства новых на восточной границе г. Алматы.

Оптово-распределительные центры (ОРЦ) — относительно новое явление для Казахстана. Требуется разработка Концепции создания сети ОРЦ для сбыта сельскохозяйственной продукции.

Причинами широкого распространения ОРЦ в мире считаются отказ от продуктов с высокой степенью переработки с длительным сроком хранения в пользу температурно-чувствительных скоропортящихся, а также переориентация современных потребителей на местные пищевые продукты (<http://www.agbz.ru/articles/>).

Основные причины появления ОРЦ в Казахстане: снижение зависимости от импорта продовольствия; недостаток мощностей для качественного хранения продуктов сельхозпроизводства; дефицит мощностей первичной обработки; отсутствие стабильности цен на продукцию; отсутствие эффективного межрегионального перераспределения продукции; отсутствие единой информационной системы учета потоков сельскохозяйственной продукции

Распределительный центр — это не просто склад-хранилище, а автоматизированный склад, в котором все товары учтены и доступны в режиме онлайн. Рационально организованный распределительный центр — один из ключевых факторов, который определяет конкурентоспособность компании и помогает правильно организовать товарооборот. В основном в таких центрах хранятся позиции, оборот которых составляет более 50% прибыли магазинов. Отличием ОРЦ от существующих распределительных систем является объединение и создание нового типа предприятия из традиционных базаров, овощных баз советского образца и торгового логистического центра европейского образца и создания нового формата распределительной системы (Рисунок 6). Наличие распределительного центра позволяет сократить складские площади в розничных точках до 30% от торговой площади, исключить непродуктивных посредников, из-за которых цена на продукцию увеличивается.

ОРЦ откроют в гг. Алматы, Нур-Султане, Караганде, Актобе и Шымкенте. По данным Министерства сельского хозяйства такие центры позволят исключить длинную цепочку посредников, снизить потери при сортировке товара и упаковки товара, а также эффективно распределять продукцию. Первый пилотный проект строительства ожидается в г. Нур-Султане в 2019 г.

ОПТОВО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР



Рисунок 6. Формирование оптово–распределительного центра, создаваемого в крупных городах Казахстана.

Для современной организации продовольственной торговли, бесперебойного поступления продукции от сельхозтоваропроизводителей до потребителя, исключая цепочку неэффективных посредников, требуется создание и развитие электронной продовольственной торговой биржи (агробиржи) на примере Китая и европейских стран.

Экспертная оценка иностранных специалистов, посетивших г. Астану в 2018 г. (гипермаркет Кенмарт, складские комплексы транспортно–логистического центра ТОО Continental Logistics, рынки «Шарын» и «Алай», а также торговый дом «Big Шанхай»), подтвердили необходимость преобразования действующей товаропроводящей системы в Казахстане и четкого разделения оптового и розничного звена в продовольственной цепочке.

Азиатский банк развития, со своей стороны, подтвердил возможность предоставления займа (по предварительным данным, от 500 тыс до 1 млн \$ США) для строительства ОРЦ в стране. Помимо финансирования, АБР готов на основе имеющейся экспертизы и международной практики представить полноценную техническую помощь для выработки Страновой концепции и разработки ТЭО по развитию и строительству ОРЦ в Казахстане, с концентрацией на основные точки роста агросектора в гг. Нур–Султане, Алматы, ЮКО, ЗКО, Алматинской областях и др.

Таким образом, при реализации правильной стратегии и подходов с внедрением информационных технологий и инструментов ГЧП правительство сможет достигнуть две основные цели, включая обеспечение продовольственной безопасности и стабилизацию цен на круглогодичной основе. Данное условие достижимо путем внедрения соответствующих норм в законодательстве и строительстве соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей свободный доступ крупных и мелких хозяйств, что значительно сократит издержки и будет благоприятно влиять на формирование цены товара и его круглогодичную стабильность.

Основными каналами сбыта ОРЦ являются: крупные и средние оптовики; региональные розничные торговые сети; региональный продовольственный резерв; система социального питания. К целевым группам ОРЦ относятся перерабатывающие предприятия, оптовые компании, розничные сети с соответствующими месячными оборотами грузов в тоннах (Таблица 3).

Доходы формируются за счет таких операций как ответственное хранение продукции, включая консолидацию товарных партий, реализация сырья для переработки, перевалка (кросс-докинг) готовой продукции.

Получаемые эффекты от использования ОРЦ заключаются в увеличении предложения отечественной овощной и плодово-ягодной продукции; увеличении предложения

отечественной продукции пищевой промышленности, машиностроительных заказов (оборудование, сельхозмашины, рефрижераторы), спросов на инновационные разработки (генетика, биотехнологии, химия и т. д.).

Таблица 3.

ХАРАКТЕРИСТИКА ОПТОВОГО РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО ЦЕНТРА

<i>Целевая группа</i>	<i>Месячный оборот, т</i>	<i>Статьи дохода ОРЦ</i>	<i>Комментарии</i>
Перерабатывающие предприятия	100–1000	–ответственное хранение продукции, включая консолидацию товарных партий; –реализация сырья для переработки; –перевалка (кросс–докинг) готовой продукции	–перерабатывающие предприятия часто располагают избыточными мощностями
Оптовые компании	10–10000	–ответственное хранение продукции, включая консолидацию товарных партий; –перевалка (кросс–докинг) готовой продукции	–высокая конкуренция со стороны существующей инфраструктуры; –высокие требования к локализации объекта
Розничные сети	10–1000	–перевалка (кросс–докинг) готовой продукции; –ответственное хранение продукции, включая комплектацию товарных партий	–наличие собственных распределительных центров; –высокие требования к ритмичности работы; –необходимо обеспечивать широкий спектр температурных режимов

Составлено по источнику [18].

В Казахстане сфера торговли, исходя из госпрограмм развития, не относится к приоритетной. В Госпрограмме развития сферы услуг до 2020 г. сектору торговли уделяется внимание, однако конкретные цели и мероприятия не обозначены, также как не предусматривается никакое финансирование, за исключением возможности субсидирования по проектам строительства торговых объектов современного формата в рамках «Дорожной карты бизнеса-2020», несмотря на то, что торговля является крупнейшей отраслью в сфере услуг. В 2015 г. на эти цели было освоено Т50 млрд., в 2016 г. — Т 14 млрд. Также отметим, что с 2018 г. в городах Нур–Султан и Алматы прекращена работа стихийных рынков с целью организации торговли в цивилизованных условиях торговых центров, что связано с нововведениями в регулировании торговли. С 2020 г. данные меры будут распространяться на всю территорию республики.

Создание сети узловых ОРЦ, опирающихся на национальные системы агрологистики, функционирующие по единым стандартам, может стать крупным межнациональным проектом, формирующим запрос на изменение государственной политики в этой сфере в Казахстане (<https://bnews.kz/news/>).

Для эффективной работы предприятий различных отраслей экономики (промышленности, торговли, строительства и сельского хозяйства) уже недостаточно экстенсивного развития без учета специальных потребностей логистики.

Таким образом, дальнейшее развитие экономики регионов и городов должно сопровождаться формированием региональной логистической инфраструктуры. Региональная логистическая инфраструктура и ее составляющие должны опережать в своем

развитии все другие отрасли экономики и социальную сферу региона. Иначе отсталая логистическая инфраструктура будет сдерживать развитие региона в целом.

Для достижения вышеперечисленных задач необходимо создание логистических торгово-распределительных центров (ЛТРЦ). Главная идея организации логистических центров во внутригородской логистике — увязка определенного количества поступающих в город товарных потоков перед городской чертой и создание, таким образом, эффективных форм распределения путем целенаправленной кооперации всех участников товародвижения.

Здесь выделены следующие основные направления интеграции:

–организация кооперации поставщиков в областной агломерации с созданием логистических торгово-распределительных центров двух видов: универсальные и специализированные. Главная задача ЛТРЦ — обеспечение наличия требуемого ассортимента товаров на складах ЛТРЦ и потребителей при минимизации затрат на обработку заказов и доставку. В настоящий период времени в основном все крупные сети имеют собственные городские и региональные ЛТРЦ. Однако, в связи с развитием малого бизнеса возникает острая необходимость строительства открытых вневедомственных городских ЛТРЦ, позволяющих доставлять, хранить небольшие партии поставок товаров для нужд города.

–создание виртуальных грузовых транспортно-распределительных центров. Применение электронной системы организации торговли, заказа и доставки клиенту необходимого груза.

Это исследование было поддержано грантом, финансируемым Министерством образования и науки Республики Казахстан на 2018-2020 гг., проект №AP05131697.

Список литературы:

1. Crainic T. G., Gendreau M., Potvin J. Y. Intelligent freight-transportation systems: Assessment and the contribution of operations research // Transportation Research Part C: Emerging Technologies. 2009. V. 17. №6. P. 541-557. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2008.07.002>
2. Dobbs R., Smit S., Remes J., Manyika J., Roxburgh C., Restrepo A. Urban world: Mapping the economic power of cities // McKinsey Global Institute. 2011. V. 62.
3. Gemini C. Evolving E-Commerce Market Dynamics // Cap Gemini. 2013.
4. Nielsen N. V. Global consumers are willing to put their money where their heart is when it comes to goods and services from companies committed to social responsibility // June, New York. 2014.
5. Demir E., Huang Y., Scholts S., Van Woensel T. A selected review on the negative externalities of the freight transportation: Modeling and pricing // Transportation research part E: Logistics and transportation review. 2015. V. 77. P. 95-114. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.02.020>
6. Xavier M. G., Neves M. V., Rossi F. D., Ferreto T. C., Lange T., De Rose C. A. Performance evaluation of container-based virtualization for high performance computing environments // 2013 21st Euromicro International Conference on Parallel, Distributed, and Network-Based Processing. IEEE, 2013. P. 233-240. <https://doi.org/10.1109/PDP.2013.41>
7. Macharis C., Melo S. (ed.). City distribution and urban freight transport: multiple perspectives. Edward Elgar Publishing, 2011.
8. Masson R., Trentini A., Lehuédé F., Malhéné N., Péton O., Tlahig H. Optimization of a city logistics transportation system with mixed passengers and goods // EURO Journal on Transportation and Logistics. 2017. V. 6. №1. P. 81-109. <https://doi.org/10.1007/s13676-015-0085-5>

9. Taniguchi E., Thompson R. G., Yamada T. Visions for city logistics // *Logistics Systems for Sustainable Cities: Proceedings of the 3rd International Conference on City Logistics (Madeira, Portugal, 25-27 June, 2003)*. Emerald Group Publishing Limited, 2004. P. 1-16. <https://doi.org/10.1108/9780080473222-001>
10. Van Rooijen T., Quak H. Local impacts of a new urban consolidation centre - the case of Binnenstadservice.nl // *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 2010. V. 2. №3. P. 5967-5979. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2010.04.011>
11. Karrer R., Ruesch M. Road pricing and urban freight transport - Urban freight platforms // *Documento de trabalho-BESTUFS II: Best Urban Freight Solutions II*. 2007.
12. Швалов П. Г. Основы управления логистической инфраструктурой городской агломерации // *Известия Байкальского государственного университета*. 2014. №3. С. 37-45.
13. Шумаев В., Романченко О. Совершенствование управления логистическими системами крупных городов // *РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция*. 2015. №3. С. 16-22.
14. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Zhenskhan D., Bayneeva P., Amirbekuly Y. Study of the state of logistics in Kazakhstan: prospects for development and deployment of transport and logistics centres // *Transport Problems*. 2016. V. 11. <https://doi.org/10.20858/tp.2016.11.4.6>
15. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Yergaliyev R., Sarsenova A. Development of logistics and supply chains in freight-generating sectors of economy // *Економічний часопис - XXI*. 2016. №156. P. 97-100.
16. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Sharipbekova K. Economic aspects of freight transportation along the east-west routes through the transport and logistics system of Kazakhstan // *Transport Systems and Delivery of Cargo on East–West Routes*. Springer, Cham, 2018. P. 205-230. https://doi.org/10.1007/978-3-319-78295-9_5

References:

1. Crainic, T. G., Gendreau, M., & Potvin, J. Y. (2009). Intelligent freight-transportation systems: Assessment and the contribution of operations research. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 17(6), 541-557. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2008.07.002>
2. Dobbs, R., Smit, S., Remes, J., Manyika, J., Roxburgh, C., & Restrepo, A. (2011). Urban world: Mapping the economic power of cities. *McKinsey Global Institute*, 62.
3. Gemini, C. (2013). *Evolving E-Commerce Market Dynamics*. Cap Gemini.
4. Nielsen, N. V. (2014). Global consumers are willing to put their money where their heart is when it comes to goods and services from companies committed to social responsibility. June, New York.
5. Demir, E., Huang, Y., Scholts, S., & Van Woensel, T. (2015). A selected review on the negative externalities of the freight transportation: *Modeling and pricing*. *Transportation research part E: Logistics and transportation review*, 77, 95-114. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.02.020>
6. Xavier, M. G., Neves, M. V., Rossi, F. D., Ferreto, T. C., Lange, T., & De Rose, C. A. (2013, February). Performance evaluation of container-based virtualization for high performance computing environments. *In: 2013 21st Euromicro International Conference on Parallel, Distributed, and Network-Based Processing*, 233-240. IEEE. <https://doi.org/10.1109/PDP.2013.41>
7. Macharis, C., & Melo, S. (Eds.). (2011). *City distribution and urban freight transport: multiple perspectives*. Edward Elgar Publishing.
8. Masson, R., Trentini, A., Lehuédé, F., Malhéné, N., Péton, O., & Tlahig, H. (2017). Optimization of a city logistics transportation system with mixed passengers and goods. *EURO Journal on Transportation and Logistics*, 6(1), 81-109. <https://doi.org/10.1007/s13676-015-0085-5>

9. Taniguchi, E., Thompson, R. G., & Yamada, T. (2004, July). Visions for city logistics. *In: Logistics Systems for Sustainable Cities: Proceedings of the 3rd International Conference on City Logistics (Madeira, Portugal, 25-27 June, 2003)*, 1-16. Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9780080473222-001>
10. Van Rooijen, T., & Quak, H. (2010). Local impacts of a new urban consolidation centre - the case of Binnenstadservice.nl. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 2(3), 5967-5979. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2010.04.011>
11. Karrer, R., & Ruesch, M. (2007). Road pricing and urban freight transport - Urban freight platforms. *Documento de trabalho-BESTUFS II: Best Urban Freight Solutions II*.
12. Shvalov, P. G. (2014). The Basics of Logistics infrastructure Management for Urban Agglomeration. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta*, 3. 37-45. (in Russian)
13. Shumaev, V., & Romanchenko, O. (2015). Improvement of logistics systems of large cities. *RISK: Resources, Information, Supply, Competition*, (3). 16-22. (in Russian).
14. Raimbekov, Z., Syzdykbayeva, B., Zhenskhan, D., Bayneeva, P., & Amirbekuly, Y. (2016). Study of the state of logistics in Kazakhstan: prospects for development and deployment of transport and logistics centres. *Transport Problems*, 11. <https://doi.org/10.20858/tp.2016.11.4.6>
15. Raimbekov, Z., Syzdykbayeva, B., Yergaliyev, R., & Sarsenova, A. (2016). Development of logistics and supply chains in freight-generating sectors of economy. *Ekonomichnii chacopis - XXI*, (156), 97-100.
16. Raimbekov, Z., Syzdykbayeva, B., & Sharipbekova, K. (2018). Economic aspects of freight transportation along the east-west routes through the transport and logistics system of Kazakhstan. *In: Transport Systems and Delivery of Cargo on East-West Routes, 205-230*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-78295-9_5

Работа поступила
в редакцию 16.06.2019 г.

Принята к публикации
20.06.2019 г.

Ссылка для цитирования:

Сыздыкбаева Б. У., Раимбеков Ж. С., Баймбетова А. Б., Камзенов А. Т. Анализ состояния развития логистических распределительных систем товаров в крупных городах и регионах Казахстана // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №7. С. 214-231. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/44/27>

Cite as (APA):

Syzdykbayeva, B., Raimbekov, Zh., Baimbetova, A., & Kamzenov, A. (2019). Analysis of the Condition of Logistical Distribution Systems of Goods in Large Cities and Regions of Kazakhstan. *Bulletin of Science and Practice*, 5(7), 214-231. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/44/27> (in Russian).