

Алматы 2014

«Процесс евождения Казахстана в число 30-ти
высокоразвитых государств мира:
проблемы и перспективы их рещения»,
посвящёна 80-летию
Казахского национального университета
имени аль-Фараби



Казахский национальный
университет имени аль-Фараби



АЛМАТЫ 2014

The process of entering of the Republic of Kazakhstan into 30 highly developed countries of the world: challenges and prospects for their solutions

Процесс вхождения Казахстана в число 30-ти высококоразвитых государств мира: проблемы и перспективы их решения

Қазақстанның әлемде ең жоғары дамыған 30 мемлекеттерінің қатарына кіру үдерісі: мәселелер және оларды шешу мүмкіндіктері

посвящена 80-летию Казахского национального
университета имени аль-Фараби

МОНОГРАФИЯ

Казахский национальный университет имени аль-Фараби
Высшая школа экономики и бизнеса
Кафедра менеджмента и маркетинга

**Глава 2 ПЕРЕХОД НА ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЛЬСЫ
ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАН**

Сенов У.К.
Көлік саланы мемлекеттік реттеу және оның
ері 85

Бай Ж.О.
Әмiрванне современной инфраструктуры как фактор
ития АПК Казахстана 92

gulova G.S.
ptetiveness of the Region: factors and assessment 95

Ксыгулова Г.К.
Тодические аспекты экономического анализа состояния
елосахарного производства 99

**Глава 3 СОЗДАНИЕ НАУКОЕМКОЙ ЭКОНОМИКИ-
ЛАВНАЯ МАГИСТРАЛЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Ширбскова Л.Ж.
Наукоемкая экономика – как фактор устойчивого
ития Казахстана 106

Уленшова С.
Қазақстан Республикасында инновациялық
фрақурылымды қалыптастыру мен ұйымдастыру
әселелері 113

Әжисева С.К.
Механизм развития инновационной деятельности
Казахстане 120

**Глава 4 – НЕОБХОДИМОСТЬ ДИНОМИЧНОГО РАЗВИТИЯ
ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ТРИАДЫ – АГЛОМЕРАЦИИ,
ТРАНСПОРТА, ЭНЕРГЕТИКИ**

Кожамкулова Ж.Т., Бейжанова А.Т., Ахметова З.Б.
Көлік инфрақурылымының дамыту елдің
экономикалық өсуінің аса маңызды факторларының
бірі ретінде 134

Баймуханбетова Ә.Е.
Становление логистики в Казахстане как фактор
развития инфраструктуры 141

Султанова Б.Б.
Экономическая сущность, классификация и оценка
основных средств 152

Товма Н.А.
Критерии и принципы устойчивого развития 161

Базарбаев Б.
Мировые тенденции развития промышленного
маркетинга 165

**Глава 5 РАЗВИТИЕ МАЛОГО И СРЕДНЕГО
БИЗНЕСА – ГЛАВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
ИНДУСТРИАЛЬНОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ
МОДЕРНИЗАЦИИ КАЗАХСТАНА В XXI ВЕКЕ**

Kunanbayeva D.A., Kenzhegaganova M.K.
Peculiarities of organization's adaptability in dynamic
external environment 172

Кунешова С.
Қызығатындық кәсіпорындарда инновациялық жобаларды
басқару мәселелері 178

Қала бюджеттеріне түсімнің көбеюі макрологистикалық жүйенің жұмыс жасауынан және тұтынушы көлік-логистикалық сервис нарығының кеңеюінен қамтамасыз етілуі тиіс. Қазақстанның жергілікті макрологистикалық жүйесінің құрамындағы тұтынушыларға көлік-логистикалық қызмет көрсету сапасының жақсаруы, қызмет көрсету сапасының заманауи біріккен логистикалық технологияларды енгізу және логистикалық сервистің жергілікті өндірістік техникалық базасының дамуы арқасында әлемдік стандарттарға жақындату қажет. Сыртқы экономикалық байланыстарды шетелдік инвестицияларды және серіктестерді қалыптасып жатқан макрологистикалық жүйеге тарту, әлемдік стандарттарға сай экспорттық-импорттық операциялардың көлік-логистикалық қызмет көрсетудің жоғары деңгейін қамтамасыз ету. Қазіргі таңда Қытай және оңтүстік-шығыс Азияның тағы басқа да елдері Еуропаға тек қана Ресей арқылы өтетін жалғыз Транссібірлік магистралі бар. Бұл елдерге қысқа әрі тиімді жол магистралі қажет. Бұл Қазақстан үшін үлкен мүмкіндік. Сондықтан “Бағыс Қытай- Ресей- Еуропа” бағытындағы халықаралық транзиттік коридорында транспорттық логистикалық орталықтар құру қажет.

Қорытындылай келе, көлік инфрақұрылымының дамуы бүгінгі күні облыс орталықтарымен аудандардың сапалы көлік байланысын қамтамасыз етуге, сондай-ақ ел аймақтары ішінде көлік инфрақұрылымының сапалы кешені қамтамасыз ету. Қазақстан өзінің транзитті потенциалын тиімді қолдана білу керек. Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың ілгері қарқын болмайынша, елдің экономикалық өсуінің орнықты қарқынын, оның қауіпсіздігі мен қорғаныс қабілетін, әлемдік экономикаға ұтымды ықпалдасуын және тиісінше элементтің бәсекеге неғұрлым қабілетті 30 елінің қатарына кіруін қамтамасыз ету жөніндегі стратегиялық міндеттерді ойдағыдай шешу мүмкін емес.

Пайдаланылған әдебиеттер:

1. Қазақстан Республикасының Президенті – Елбасы Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан жолы - 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ» Жолдауы 17 қаңтар 2014 жыл // <http://www.akorda.kz>
2. www.bnews.kz; ресми порталы
3. «www.strategy2050.kz»; ресми порталы
4. Қазақстан Республикасы президентінің 2013 жылғы 13 қаңтардағы №

СТАНОВЛЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В КАЗАХСТАНЕ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Баймуханбетова

к.э.н., доцент кафедры

«Менеджмент и маркетинг»

Высшей школы экономики и бизнеса

КазНУ имени аль-Фараби

ela.68@mail.ru

Актуальность скорейшего становления логистики в Казахстане обусловлена тем, что влияние логистики на экономическое состояние страны многомерно: она затрагивает производственную снабженческую, сбытовую деятельность, условия личной жизни граждан. Это отражено в нынешнем Послании Главы государства Нурсултана Назарбаева народу Казахстана «Казахстанская путь – 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее», где отмечено, что «надо обеспечить динамичное развитие инфраструктурной триады – агломераций, транспорта, энергетики. Транспортная инфраструктура – это кровеносная система нашей индустриальной экономики и общества... Необходимо развивать сектор логистических услуг...» [1].

Проблемы, существующие при перемещении материальных финансовых, информационных потоков и людей являются признаками недостаточно эффективного функционирования существующей инфраструктуры.

Инфраструктура рыночной экономики представляет собой комплекс производственных и непроизводственных отраслей сфер деятельности, обеспечивающих функционирование субъектов экономики. Включает в себя: биржи, банки, посреднические структуры, маркетинговые, консалтинговые и аудиторские организации, страховые компании, средства деловой коммуникации транспорт, систему подготовки кадров, информационные системы и др., облегчает осуществление товарообменных операций и повышает эффективность работы всех субъектов экономики.

Для выявления путей дальнейшего развития инфраструктуры необходимо провести оценку уровня и тенденций развития логистики в настоящее время. В настоящее время рынок логистических услуг Республики Казахстан как составная часть инфраструктуры страны является сравнительно молодым. Секторы транспортно-экспедиторских и складских услуг представлены большим количеством компаний, оказывающих «традиционные» услуги по перевозке и складской обработке грузов, а сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок – поле деятельности 3PL-провайдеров – развит недостаточно [2].

Транспорт обеспечивает связь между отраслями народного хозяйства, между производством и его потребителем. Чем более развита транспортная сеть, тем быстрее доставляют грузы к местам назначения, что способствует ритмичному функционированию производства.

Грузооборот по всем видам транспорта в Казахстане растет из года в год, что свидетельствует о росте спроса на транспортные услуги и еще более значительном его увеличении в прогнозной перспективе, однако в транспортной системе в целом сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем. Данные проблемы в развитии транспорта увеличивают инфраструктурные ограничения, снижают уровень социального развития и формирования единого экономического пространства.

*Таблица 1
Грузооборот Республики Казахстан по всем видам транспорта за период 2009-2013 гг. (млрд. ткм)*

Грузооборот всех видов транспорта	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.
млрд. т-км	337	385,3	448,8	478,0	493,2
в процентах к предыдущему году	91,2	114,3	116,5	106,5	103,8

Источник: Агентство РК по статистике

Наиболее развитым рынком складской недвижимости в Республике Казахстан является рынок в городе Алматы (табл. 2).

*Таблица 2
Крупные складские комплексы г. Алматы*

Название	Площадь	Класс	Девелопер	Время постройки
Складской комплекс ИКАР	35 000 м ²	B+	Группа компаний «Amanat Invest Group»	200
Складской комплекс «Первомайский»	17 000 м ²	A	Группа компаний «Amanat Invest Group»	200
Складской комплекс «Гау-терминал»	14 400 м ² 25 000 м ²	A	АО «Гранко»	200
Индустриально-логистический центр «Даму»	110 000 м ²	A	Группа компаний «Amanat Invest Group»	200
Международный логистический парк Алматы	45 500 м ²	A	Компания «Capital Partners»	200
Транспортно-логистический центр на базе действующего контейнерного терминала АО «Астана-Контракт»	50 000 м ² 5 000 м ²	A	ТОО «Paragon», ТОО «Development Central Asian Logistics Management»	200
Складской терминал	2 000 м ²	A	Компания Bai Gas	2000
Логистический центр «Sega» в Алматы	25 000 м ²	A	ТОО «РК Логистика» ТОО «Центральная Азия»	Проект

Обзор терминально-складской инфраструктуры Республики Казахстан, БРК – Лизинг» дочерняя организация акционерного общества «Банк Развития Казахстана», Департамент проектного анализа. Астана, 2010.

Сегодня в Алматы потребность в современных складах помещений в два раза превышает предложение и составляет 350 до 500 тыс. кв. м. Как и в других странах СНГ, в Казахстане в условиях дефицита современных складских площадей многие дистрибьюторские компании планируют создать собственные склады класса А [2].

Название	Площадь	Класс	Девелопер	Время постройки
Индустриально-логистический центр Даму-Астана	28 500 м ²	Нет данных	Группа компаний «Amanat Invest Group»	2008
Транспортно-логистический центр в г. Астана	Грузовой терминал-склады - 70 000 м ²	A	АО «Астана Контракт» и ТОО «Paragon»	2009
Транспортно-логистический центр	Нет данных	A	Израильская корпорация «Sola»	2007
Мультимодальный транспортно-логистический центр СЭЗ (Морпорт Актау)	110 000 м ²	A	Группа компаний «Amanat Invest Group»	2008

Обзор терминально-складской инфраструктуры Республики Казахстан. БРК – Лизинг» дочерняя организация акционерного общества «Банк Развития Казахстана», Департамент проектного анализа. Астана, 2010

Генератором международных транспортных грузопотоков в настоящее время является торговля.

Самым крупным региональным рынком потребления является рынок Алматы и Алматинской области. Его доля составляет около 32% от общего объема розничной торговли Республики Казахстан (в соответствии с рисунком 1).

Объем розничной торговли в январе-феврале 2014 года увеличился по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года на 10,4% и достиг 779,8 млрд. тенге.

Объем реализации товаров торгующими предприятиями составил в январе-феврале 2014 года 435,2 млрд. тенге или в реальном выражении на 12,4% больше, чем в январе-феврале 2013 года.

В январе-феврале 2014 года объем торговли на рынках и индивидуальными предпринимателями увеличился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в реальном выражении на 7,8%, доля данного канала реализации в общем объеме розничной торговли составила 44,2%.

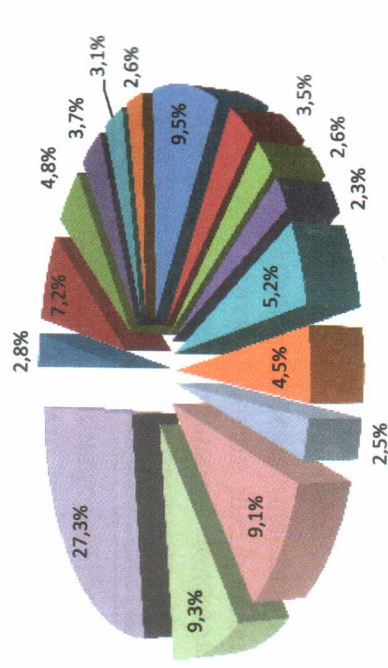


Рисунок 1. Структура розничного товарооборота по регионам РК

году

На рынке Республики Казахстан уже присутствуют иностранные компании, которые нуждаются в современных услугах логистики. На рынке Республики Казахстан также уже присутствуют международные логистические операторы, которым необходима эффективная транспортно-логистическая система для развития логистического сервиса.

Оценивая сегодняшнее состояние дел в отечественной логистике, можно сказать, что сейчас она переживает этап укрупнения, для которого характерны такие явления, как спонтанное возрастание количества компаний, инициативы по созданию логистических отделов и служб, все увеличивающаяся роль логистики в бизнесе компаний, попытки позиционирования логистики как важного элемента корпоративной стратегии и т.д. Аналогичные процессы происходят и в западных странах. Принципиальное отличие заключается в том, что казахские компании проходят его в два-три раза быстрее зарубежных.

В реальности участники рынка логистики продолжают сталкиваться с проблемами качества, слабой инфраструктурой, недостаточными мощностями и сравнительно низкой конкуренцией. К этому можно добавить немалые географические масштабы национального рынка и весьма динамичный спрос на раз-

влечет за собой недостаточную сервис-ориентированность предоставляемых логистических услуг.

Сегодня неразвита логистическая инфраструктура, как в зеркале, отражается на экономическом развитии Казахстана. Сейчас перед логистикой стоят очень важные задачи – обеспечить доступность и конкурентоспособность услуг, увеличить пропускную способность, ликвидировать диспропорции, создать интегрированную систему логистических центров и обеспечить информационную поддержку.

Расходы на логистику в Казахстане очень велики и во много раз превышают уровень расходов в развитых странах. Доля логистических издержек достигает 25% от стоимости продукции, что на много выше среднемирового показателя, который находится на уровне 11%, а в Канаде и США он равен 10 процентам. Динамика развития экономики требует эволюции транспортной системы, которая эффективно сможет обслуживать логистические требования новой экономики. Казахстану срочно нужна развитая транспортно-логистическая система, которая сможет обслуживать экономику страны.

Относительно складывающихся тенденций, по мнению специалистов в области логистики, растет значимость аутсорсинга, логистики и управления цепями поставок как ключевых факторов развития бизнеса. Все более четко проявляется тенденция перехода к управлению цепями поставок. Требования к логистическим системам и цепям поставок растут и в связи с увеличением степени открытости экономики стран СНГ, интеграцией в ЕС и предстоящим вхождением в ВТО. Растут потребности в логистических методах решения задач, бизнеса-логистика все чаще выступает как фактор обеспечения конкурентного преимущества фирмы.

В области инфраструктуры отмечается быстро растущий спрос от различных групп иностранных и отечественных арендаторов. Ключевая задача здесь – рост производительности инфраструктуры.

Растут потребности в логистическом сервисе, соответствующим мировым стандартам, требования к качеству и комплексности сервиса как фактора создания максимальной добавленной стоимости. Как результат формируется институт

клиентов к компании, ускорение доставки клиенту.

В области кадров отмечена тенденция роста потребности в высококвалифицированных и компетентных специалистах области логистики. Требуют решения задачи разработки контроля над компетентностью специалистов по логистике аттестации и тестирования и сертификации персонала логистике.

Но главное кардинальное отличие рынка логистики Казахстана от международных аналогов – его фрагментарность. Этой причине рвется так называемая логистическая цепочка самым нарушается базовый принцип данного бизнеса – оптимизация бизнес-процессов на всех уровнях и в разных сферах.

В генезисе логистики XX в. можно выделить несколько исторических периодов. Период с 20-х до начала 50-х гг. называется периодом фрагментации, когда идея логистики интегрального инструмента снижения общих затрат и управления материальными потоками в бизнесе не была востребована. Отдельные логистические активности были важны с точки зрения снижения составляющих затрат, например в производстве транспортировке и т. п. В настоящее время Казахстан находится в данном этапе.

На внедрение системы KANBAN от начала разработки фирмы Toyota ушло около 10 лет. Такой длительный срок был связан с тем, что сама система не могла работать без соответствующего логистического окружения концепции «точно в срок». Именно логистическое окружение требуется для развития логистики в современном этапе. Отсутствие комплексного подхода к развитию различных отраслей логистики сводит на нет взаимовыгодное сотрудничество железнодородным, автомобильным и морским видами транспорта. Утверждают провайдеры.

Таким образом, в сфере перемещения и преобразования товаров страны происходят следующие тенденции:

– увеличение объема грузовых потоков по направлениям транспортными коридорами, при этом используются их потенциал с учетом мировых интеграционных тенденций в сфере транспорта и логистики;

— не уделяется внимание созданию логистической системы товародвижения с участием транспортного комплекса страны.

Исходя из вышесказанного можно обобщить наиболее актуальные проблемы в становлении логистики:

- отсутствие квалифицированных кадров, особенно в области организации современных логистических процессов и технологий;
- использование устаревших, а точнее, неприменение современных технологий, таких, как штриховое кодирование, режим реального времени, волновая обработка, специализированные автоматизированные системы обработки товаров;
- слабая логистическая инфраструктура на уровне предприятий, регионов и страны в целом;
- отсутствие рационального управления цепочками поставок;
- неразвитая транспортная сеть;
- отсутствие сети терминально-логистических комплексов;
- недостаточный уровень технического обеспечения;
- отсутствие единой информационной среды;
- отсутствие законодательной и нормативной базы в области логистики, стимулирующей создание интегрированных логистических систем;
- отсутствие норм электронного документооборота в законодательстве;
- отсутствие знаний в области повышения эффективности управления складами и складскими комплексами [3].

Все это приводит к насущной необходимости развития современных логистических комплексов, для чего необходимо понять их востребованность в среднесрочной перспективе. Потребность в складах, логистических услугах определяется рядом факторов, в том числе потребностями производства, оптовой и розничной торговли.

При этом кризис заставил поменять акценты: в настоящее время востребованы не просто складские мощности, а весь комплекс услуг по складированию, переработке, упаковке грузов, формированию товарных партий. То есть, нужен не просто

развитии экономики: главная задача этого бизнеса заключается в оптимизации расходов компаний, что сейчас является серьезным конкурентным преимуществом.

Как показывает зарубежный опыт, сокращение логистических издержек всего на 1% эквивалентно почти 10% увеличению объема продаж фирмы». Кроме формирования и развития логистических производств, торговых, транспортных и информационных систем необходимо ускорить интеграцию нашей страны в мировое экономическое информационное пространство.

Таким образом, для решения указанных проблем необходимо формирование комплекса инновационной логистики, которое в дальнейшем сможет потянуть за собой развитие всей экономики страны.

Для Казахстана формирование комплекса инновационной логистики играет особую роль потому, что у Казахстана особое отношение существует к своей определенной специфике. Она состоит в том, что страна расположена на большой территории в материка Евразия, способствующей формированию транзитных транспортных потоков логистических каналов в виде транзитных между Европой и Востоком, Севером и Югом, от которых можно получить значительный общегосударственный доход и если они будут функционировать рационально и прагматично на основе передовых логистических инноваций. Для этого Казахстану необходимо иметь свои национальные логистические центры (ЛС) и современные опорные региональные и межрегиональные транспортно-логистические центры (РТЛЦ и МТЛС). В случае казахстанские предприниматели могут сократить расходы на перевозку грузов и на 1-30% расходы на погрузочно-разгрузочные работы и складское хранение товарно-материальных ценностей.

Однако сейчас Казахстан испытывает острый недостаток подобных центров и не может обеспечить качественный транспорт по своей территории зарубежных грузов, особенно в сопутствующей им логистической информации.

Потенциал логистики в отечественном бизнесе может быть реализован только при условии...

Следовательно, Казахстану нужно быстро создавать инновации в области логистики и выходить с ними на международный рынок, а это, в свою очередь, требует инноваций и в сфере приобретения технических средств для осуществления подобных перевозок, и в контейнерном хозяйстве, и в области информационных технологий, и в сфере развития складского обеспечения, и т.п. Для полноценной реализации данного направления в развитии отечественной логистики Казахстану нужно быстро создавать следующие инновации:

- улучшить методическое обеспечение способов выбора оптимальных мест размещения ЛЦ;
- усовершенствовать содержание инвестиционных проектов по строительству складского хозяйства в Казахстане;
- улучшить национальное законодательство в сфере организации логистических процессов;
- снизить энергоемкость применяемых в перевозках транспортных средств и увеличить количество инновационной транспортной техники;
- усилить внимание со стороны государства к темпам роста транспортно-логистической инфраструктуры по всей территории Республики Казахстан;

– сформировать в стране единую систему учета и координации регулирования материальных и информации потоков, максимально учитывающую международные стандарты перевозок и заполнения унифицированных международных документов;

В совокупности создание подобных инноваций может позволить Казахстану выйти на новый уровень решений не только логистических, но и общегосударственных задач.

Основной точкой практического применения зарубежного опыта в соответствии с потребностями Казахстана является желание развивать транзитный потенциал республики как один из доходных источников прибыли и создать такую распределительную систему в крупных городах страны, которая позволила бы оптимизировать транспортный процесс посредством использования единого терминального комплекса для всех грузоотправителей и грузополучателей.

Поэтому нужно выделить два вида ЛЦ, которые могли бы успешно функционировать на территории страны: ЛЦ, созданные

и транзитных сообщений, и ЛЦ, созданные в крупных агломерациях, нацеленные на организацию транспортным таким образом, чтобы разгрузить автомобильный транспорт сократить количество складов в городской зоне.

Исходя из достаточной развитой железнодорожной системы ЛЦ в стране должно начаться формирование ЛЦ узловых железнодорожных станций с постепенным включением остальных видов транспорта в перевозочный процесс [4].

Развивая далее необходимость инновационного стан логистики, можно предложить, чтобы логистический центр наделен дополнительными функциями. В частности проведены экспертизы, сертифицированием, таможенным оформлением товаров, а также работой с потребителями местных товаров. За счет современного оснащения оборудованием лабораторий эти процедуры будут производиться за гораздо более короткий срок (на сегодняшний день эта процедура занимает 6-8 дней). Планируется – за 5-6 дней. Качественная сертификация товаров повысит безопасность товаров, ввозимых и обрабатываемых в территориях агломераций.

Литература:

1. Послание Главы государства Нурсултана Назарбаева народу Казахстана. Казахстанский путь – 2050: Единая цель, единые интересы и общее будущее. Каз. правда от 17 января 2014г.
2. Обзор терминально-складской инфраструктуры Республики Казахстан «БРК-Лизинг», «Банк Развития Казахстана», Департамент анализа. Астана, 2010.
3. С.Раимбеков, Ж.Ж.Раимбеков, Е.А.Дарменов. Актуальные тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг в Казахстане. //Вестник КАРГУ, 2008. - №5.-с. 16-20.
4. Т. Куанышева. Систематизация опыта развития транспортно-логистических центров. // Логистика, 2012. - №7. – с.41-43.