

**Темирбекова А.Б.**  
д.э.н., профессор, МАБ  
**Тастандиева Н.Б.**  
к.э.н., доцент МАБ

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В АПК

Опубликовано в: Экономика и менеджмент знаний: глобальный контекст и казахстанские реалии: Материалы Международной научно-практической конференции КазУМОиМЯ им. Абылай хана. – Алматы, 2012. – 808 с. – С. 670-674

Преодоление затянувшегося кризиса и вывод агропромышленного комплекса Казахстана на рельсы устойчивого развития - одна из приоритетных задач экономического развития страны. При этом накопившиеся за последние десятилетия проблемы в АПК требуют системного, комплексного подхода к их решению, что предполагает развитие новых для отечественной экономики инструментов хозяйствования.

Все более востребованной в отраслях АПК становится логистика - наука и практика управления материальными, финансовыми и информационными потоками. На Республиканском форуме работников агропромышленного комплекса 11 ноября 2011 года в своем выступлении Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев акцентировал внимание на необходимости создания и развития транспортно-логистической инфраструктуры. Это связано с расширением экспортных коридоров для отечественных сельхозпроизводителей. В настоящее время создана транспортно - логистическая инфраструктура в Каспийском регионе для экспорта зерна на рынок Ирана и стран Закавказья. Увеличены мощности действующих и введены новые зерновые терминалы в портах Актау, Баку в Азербайджане и Амирабад в Иране. В перспективе с реализацией проекта железной дороги Казахстан - Туркменистан – Иран – Персидский залив вырастут объемы поставок казахстанских грузов, в том числе и продовольствия на рынки стран Персидского залива, Восточного Средиземноморья и Северной Африки. Завершение еще одной железнодорожной ветки «Жетыген - Коргас» и ввод международного транспортно-логистического хаба «Хоргос» позволят выходить на рынки Китая и на Тихоокеанский регион. Есть возможность поставок казахстанского зерна во Вьетнам. Создание Таможенного союза и Единого экономического пространства Казахстана, России и Беларуси раздвигает для казахстанских бизнесменов рынки до Бреста и Владивостока. «Надо, не откладывая, планировать расширение мощностей для хранения и транспортировки зерна, создавать мультимодальную транспортно-логистическую инфраструктуру» [1].

Таким образом, развитие логистики в АПК становится крайне необходимым фактором для реализации сельхозпродукции, увеличения

доходов фермеров, снижения товарной себестоимости, в целом устойчивого развития аграрной сферы.

Необходимость развития логистических систем в аграрном секторе связана с тем, что для отраслей АПК характерно отсутствие территориальной локализации производственных процессов. Предприятия перерабатывающей сельхозпродукции промышленности, как правило, пространственно удалены от источников сырья, что вызывает необходимость физического перемещения материальных потоков, как во времени, так и в пространстве. В целом материальные, финансовые и информационные потоки в структуре АПК имеют три направления:

- сельхозпредприятия и предприятия перерабатывающей промышленности ↔ конечный потребитель (рынок продовольствия). Взаимодействие происходит через логистические, то есть материально-денежно-информационные потоки;
- сельскохозяйственные предприятия ↔ предприятия пищевой и перерабатывающей промышленности (рынок сельхозсырья);
- сельскохозяйственные предприятия ↔ предприятия перерабатывающей промышленности (рынок продуктов переработки).

Организация ресурсного обеспечения сельхозпроизводителей и продвижения их продукции на рынок на основе логистики дает значительный экономический, социальный и экологический эффект. По существу логистика должна охватывать все сферы агропромышленного комплекса, все экономические потоки, все логистические цепи и все стадии воспроизводственного процесса. Логистика АПК представляет собой науку и практику управления экономическими потоками в сфере производства, распределения, обмена и потребления продукции сельского хозяйства. Она включает в себя как ресурсное обеспечение АПК, так и сбыт готовой продукции. Главной целью логистики АПК является полное удовлетворение нужд и потребностей населения и народного хозяйства в продуктах питания, сельскохозяйственном сырье и продуктах его переработки. Последствиями оптимизации логистических издержек являются: в период сезонного повышения спроса – обеспечение максимальных объемов продаж за счет налаженной системы доставки продукции; в периоды спада – оптимизация затрат на поддержание товарного запаса, обеспечение сохранности продукции за счет предоставления специально адаптированных условий хранения. Преодоление времени и расстояния при движении продукции, организация эффективной службы ее поставок – основная задача логистики. Транспортировка, складское хранение, обслуживание заказов на продукцию – это те виды деятельности, которые имеют особую важность для достижения цели эффективности работы любого предприятия.

Логистика во взаимосвязи с маркетингом представляет собой наиболее приемлемый на сегодняшний день вариант системы управления в экономике. Она занимает стратегическую организационную позицию между производством и маркетингом. Ценовая политика и упаковка – совместные обязанности логистики и маркетинга. Приобретение материальных ресурсов

и доставка готовой продукции – примеры взаимодействия логистики, производства и маркетинга.

На открытии VIII международной конференции «ТрансЕвразия–2011» в рамках Дней транспорта Казахстана заместитель премьер-министра РК — министр индустрии и новых технологий (МИНТ) Асет Исекешев заявил о том, что развитие транспортно-логистической системы будет осуществляться по принципу 5С: стоимость, сервис, скорость, сохранность и стабильность. Рассмотрим практическое соблюдение некоторых из этих принципов в РК. Стоимость экспорта одного контейнера груза в Беларуси составляет 1,8 тыс. долларов, в России — 1,85 тыс. долларов, в Казахстане — 3 тыс. долларов, то есть в полтора раза дороже, чем в России или Беларуси. Поэтому в рейтинге ВБ «Ведение бизнеса-2011» по показателю «международная торговля» Беларусь занимает 128-е место, Россия — 162-е, а Казахстан — 183-е [3]. Значит, стоит архиважная задача снижения стоимости экспорта. Что касается принципа «скорость», то его характеризуют данные Всемирного банка (ВБ): временные затраты на осуществление экспортных поставок в Беларуси составляют 15 дней, в России — 36, в Казахстане — 81. То есть Казахстан в два с лишним раза дольше оформляет экспортные поставки, чем в России, и почти в шесть раз дольше, чем в Беларуси [3]. Большие проблемы существуют и по другим принципам.

Экономический рост отечественной экономики в 1999-2005 гг. базировался на развитии нефтяной отрасли, банковского сектора и строительства. Транспортная логистика не входила в интересы правительства. В результате произошел полный развал инфраструктуры.

Президент РК Н.Назарбаев, выступая на 24-м заседании совета иностранных инвесторов 18 мая 2011 года, поставил задачу сделать Казахстан к 2016 году мировым торгово-логистическим и деловым хабом. Тем самым Казахстан должен перейти от «просто транспортной системы» к транслогистической [2]. В целях реализации этой задачи в сентябре 2011 года правительство определило национального логистического оператора в лице КТЖ, при котором создан Национальный центр развития транспортной логистики (НЦРТЛ), главной целью которого является разработка мастер-плана, который станет основой для выработки государственной политики в транспортной сфере. Фактором, тормозящим развитие логистики, является разобщенность всех видов транспорта. Поэтому, как отмечает Н.Назарбаев, «Один центр — и железная дорога, автомобильная дорога, авиация, речной транспорт — все должно быть объединено с одной целью: чтобы все перевозки у нас были, а ведомственной разобщенности не было» [1]. Президент поручил правительству совместно с фондом «Самрук-Казына» создать на базе КТЖ транспортно-логистическую мощную компанию международного уровня. В процессе разработки мастер-плана была проведена диагностика современной отечественной транспортно-логистической системы и выявлены следующие проблемы:

- недостаток современной автодорожной инфраструктуры;

- нехватка современных мультифункциональных интермодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ);
- дефицит подвижного состава на железной дороге в результате высокого износа. В рамках создания отечественной вагоностроительной индустрии в начале июля 2011 года был запущен завод по производству грузовых вагонов в Экибастузе. С начала 2011 года в Казахстане произведено несколько сот грузовых вагонов, однако проблема дефицита подвижного состава остается актуальной;
- низкий уровень контейнеризации в результате слабой интеграции ключевых видов транспорта и неосведомленности бизнеса о преимуществах контейнерных перевозок;
- практически полное отсутствие крупных интеграторов, единого координирующего регуляторного механизма по управлению грузопотоками различных видов транспорта;
- преобладание мелких операторов в сегменте автоперевозок, которые не способны обслуживать крупные контракты;
- непрозрачность таможенных процедур, способствующая задержкам на пограничных пунктах;
- несовершенство механизмов управления автотранспортом;
- нехватка вагонов (ежегодно по этой причине до 10% казахстанской продукции не идет на экспорт), износ подвижного состава до 70 % [3] .

Для решения существующих проблем реализуются программы со стороны правительства и конкретных министерств. Так, принята программа по созданию транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в рамках реконструкции автокоридора, в рамках которой планируется построить четыре международных транспортно-логистических центра на территории Алматинской области, в СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», Алматы, Актобе, Таскалинском районе ЗКО и Шымкенте, а также 12 региональных ТЛЦ в городах и населенных пунктах: Уральск, Актобе, Карабутақ, Аральск, Байконур, Кызылорда, Туркестан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Хоргос. В настоящее время ТЛЦ международного класса открыт пока лишь в Актобе.

Таким образом, для повышения конкурентоспособности продукции отечественных сельхозпроизводителей в современных условиях уже недостаточно ограничиться внесением тех или иных изменений в производственный процесс. Необходима коренная перестройка системы производственной и распределительной деятельности хозяйствующих субъектов на основе развитой логистической системы.

#### Список литературы:

- 1 Выступление Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаева на Республиканском форуме работников агропромышленного комплекса 11 ноября 2011 года. – akorda.kz.
- 2 Выступление Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаева на 24-м заседании совета иностранных инвесторов. - akorda.kz .
- 3 Японский порядок на транспорте. – expert.ru

