

УДК 339.33:658.7

*Карсыбаев Е.Е., д.т.н., профессор АО «Академия гражданской авиации»,
Карсыбаева А.Е., докторант АО «КазАТК им. М.Тынышпаева»*

КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ ПРОДУКТОВОГО ПОЯСА МЕГАПОЛИСА НА ОСНОВЕ СОЗДАНИЯ ОПТОВО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ

THE CONCEPT OF CREATING A MEGAPOLIS FOOD BELT BASED ON THE CREATION OF WHOLESALE DISTRIBUTION CENTERS

КӨТЕРМЕ-ТАРАТУ ОРТАЛЫҚТАРЫН ҚҰРУ НЕГІЗІНДЕ МЕГАПОЛИСТІҢ АЗЫҚ-ТҮЛІК БЕЛДЕУІН ҚҰРУ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ

Аннотация. Статья посвящена более глубокому практическому освоению теоретических разработок в области логистики. В частности, используя теорию по созданию логистической системы товародвижения, авторами предлагается идея по созданию продовольственного пояса вокруг г.Алматы. Результатом практического внедрения идеи, стало бы получение многостороннего экономического, экологического и социального эффекта.

Ключевые слова: оптово-распределительный центр, товаропроводящая сеть, мультимодальные перевозки, товародвижение, логистическая система товародвижения.

Аңдатпа. Мақала логистика саласындағы теориялық әзірлемелерді тереңірек практикалық дамытуға арналған. Атап айтқанда, тауар айналымының логистикалық жүйесін құру теориясын қолдана отырып, авторлар Алматы қаласының айналасында азық-түлік белдеуін құру идеясын ұсынады. Идеяны практикалық іске асырудың нәтижесі көпжақты экономикалық, экологиялық және әлеуметтік нәтиже алу болар еді.

Түйін сөздер: көтерме тарату орталығы, тарату желісі тауар, мультимодальды тасымалдау, тауар қозғалысы, қозғалысының логистикалық жүйесі.

Abstract. The article is devoted to a deeper practical development of theoretical developments of logistics. In particular, using the theory of creating a logistics system of goods circulation, the authors propose the idea of creating a food belt around the city of Almaty. The result of the practical implementation of the idea would be to obtain a multilateral economic, environmental and social effect.

Keywords: wholesale distribution center, distribution network, multimodal transportat ion, stock movement, logistics system of stock movement.

Введение. Одной из важнейших целей Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлыжол" на 2020 – 2025 годы является стимулирование развития мультимодальных перевозок и сервисных услуг для транзитной торговли и для этого необходимо продолжить реализацию проектов по строительству оптово-распределительных центров (ОРИЦ) в крупных городах-хабах (Алматы, Нур-Султане, Караганде, Шымкенте, Актөбе и др.) с покрытием прилегающих регионов и сопредельных государств [1].

В целях реализации Программы в стране создается национальная товаропроводящая сеть, которая будет состоять из Единого комплекса оптово-распределительных центров.

Главная цель создания национальной товаропроводящей сети - это обеспечение продовольственной безопасности государства в целом. Этот механизм поможет также снизить давление сезонного спроса на предложение и контролировать окончательную стоимость продукции агропромышленного комплекса. Основная доля накрутки цены в конечной стоимости сельхозпродукции приходится на посредников, скупающих товар на подступах к городу. Система будет способствовать уменьшению количества посредников между фермером и покупателем, что позволит контролировать и регулировать цены на продукты питания, производимые мелкими и средними сельскими хозяйствами. Следует также наладить систему постоянного закупа и сбыта, запустить обучение и повышение агрокомпетенций участников. Все это повысит доходы около 2 миллионов сельчан, увеличит загрузку отечественных сельхозпредприятий с 53 до 70% и снизит импорт социально-значимых продуктов.

Министерство торговли и интеграции РК предполагает создание товаропроводящей системы реализовать в три этапа. На первом этапе планируется строительство пяти оптово-распределительных центров в Павлодарской, Алматинской и Туркестанской областях. Всего планируется построить 20 ОРЦ (рисунок 1)[2].



Рисунок 1 – Карта и этапы создания ОРЦ в Казахстане

Агропромышленные кластеры в системе ОРЦ должны обеспечить доставку товаров фермеров до полок магазинов. И первыми в цепочке являются фермеры. Им важно, в случае участия в системе ОРЦ, получать справедливую цену за свой товар и гарантированный сбыт. Вторым звеном в кластере являются компании, обеспечивающие хранение и логистику, которым в рамках ОРЦ можно будет обеспечить минимальные накладные расходы на товар. Третьими в цепочке являются субъекты торговли, которым важно иметь от участия в системе качественный товар, бесперебойную поставку и минимизировать потери. В конечном итоге от запуска товаропроводящей системы потребитель получит свежий товар по приемлемой цене.

Развитие транзитного потенциала Казахстана является важнейшим приоритетом экономической политики нашей страны. Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента, что удобно для обслуживания традиционных региональных рынков, а также новых рынков России, Китая, Индии и Центрально-Азиатским регионом, обуславливает огромный транзитный потенциал республики и создает реальные предпосылки для участия транспортной сети Казахстана в формировании евроазиатских коридоров, с учетом масштаба имеющихся сельскохозяйственных ресурсов (рисунок 2).

По прогнозам Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (FAO), Казахстан имеет большой потенциал для становления одним из мировых продуктовых хабов, наряду с США, Австралией, Канадой, Бразилией и Аргентиной.



Рисунок 2 – Ключевые задачи

Основным преимуществом для страны является то, что транзитные коридоры, проходящие через нашу территорию, значительно сокращают расстояния товародвижения.

В сфере перемещения и преобразования товаров страны происходят следующие тенденции:

- увеличение объема грузовых потоков по всем направлениям транспортных коридоров, при неполном использовании их потенциала с учетом мировых интеграционных тенденций в сфере транспорта и логистики;
- отечественный бизнес работает без учета мирового опыта в этой сфере, вследствие чего происходит постоянное увеличение в себестоимости продукции транспортных составляющих и снижение их конкурентоспособности;
- не уделяется внимание созданию логистической системы товародвижения с участием транспортного комплекса страны.

Как видно, эффективная система товародвижения является главным фактором в процессе доставки груза. Товародвижение - это планирование, осуществление и контроль физического перемещения товаров от мест их производства к местам использования. Кроме того, товародвижение –это потенциальное орудие создания спроса. За счет совершенствования системы товародвижения можно улучшить обслуживание или снизить цены, привлекая тем самым дополнительных клиентов. Основные издержки товародвижения складываются из расходов по транспортировке, складированию товаров, поддержанию товарно-материальных запасов, получению, отгрузке и упаковке товаров, административных расходов и расходов по обработке заказов. Нормальный уровень затрат на организацию товародвижения - до 15% объема продаж для фирм-производителей и до 25% для промежуточных продавцов [3].

Как известно, целями товародвижения являются максимальный сервис для клиентов и снижение издержек предприятия, а к элементам относятся обработка заказов, складирование, поддержание товарно-материальных запасов, транспортировка.

В данной работе рассматривается возможность эффективности товародвижения от поставщиков (фермерские хозяйства, агрокомплексы, частные лица занимающиеся огородничеством и садоводчеством) по обеспечению сельскохозяйственной продукции жителей мегаполиса Алматы.

Логистическая система товародвижения (ЛСТ) относится к макрологистической системе. Она должна формироваться как сочетание локальных, функциональных, территориально-административных и отраслевых подсистем.

На рисунке 3 показана структурная модель ЛСТ Казахстана [4]. В данной структуре представлены 4 основных подсистем, в их число входит несколько относительно независимых ЛСТ.



Рисунок 3. Структурная модель ЛСТ Казахстана.

Основной задачей ЛСТ является обеспечение рационального использования и выбор товарных и связанных с ними финансовых и информационных потоков с минимальными затратами.

Для чего же приняли решение создать ЛСТ в Казахстане? Это в первую очередь:

- для формирования и создания эффективной логистической системы товародвижения, которая сопровождается широким спектром складских, транспортных и таможенных услуг;
- для внедрения транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему;
- для эффективного развития и использования транзитного потенциала через создание товарно-логистических центров интермодальных перевозок
- для развития транспортной инфраструктуры страны и отдельных регионов [4].

Основные направления международных транспортных коридоров проходят через двухмиллионный мегаполис Алматы. Являясь крупной аграрной страной, в Казахстане остается проблема обеспечения сельхозпродукцией крупных городов, и самое главное обеспечения сельхозпродукцией крупнейшего города - Алматы.

В Казахстане нет ни одной организованной розничной торговой сети, которая бы обеспечивала потребности населения одновременно по всей территории страны. Изменить ситуацию можно, если создать в Казахстане оптово-распределительные центры.

Функция оптово-распределительный центра предоставление фермерам, оптовым трейдерам и дистрибьюторам, а также таким покупателям, как торговые сети, магазины и рынки, общепит свободного доступа к торговой инфраструктуре для реализации продукции, временного хранения на период сбыта, доработки и другие сопутствующие услуги.

Необходимо создать стратегический инвестиционный инструмент транспортной сети для эффективной логистической инфраструктуры в сельском хозяйстве Казахстана. Транспортная инфраструктура нуждается в ежегодном перемещении более 80 миллионов тонн сельскохозяйственной продукции страны между фермами, складами и переработчиками на рынке. Содержит существенный смысл особенность транспортировки, т.е. время подачи автотранспорта или другого вида транспорта, время доставки, условия доставки, численность подаваемых транспортных средств и т.д.

Имеющаяся сырьевая база не гарантирует равномерные поставки высококачественного сырья в течение года по причине неразвитости торгово-логистической системы, несвоевременная поставка продукции, практически отсутствуют объекты по предпродажной подготовке продукта (мойка, фасовка, сушка, калибровка и транспортировка и т.д.)[5].

Для решения проблемы по недостатку мощностей транспортировки при экспорте зерновых культур и продуктов их переработки планируется разработка карты логистики и планов мероприятий по строительству терминалов, оборудованных возможностями цифровых технологий [6].

Необходимо создать условия для прозрачности информации о ценах в цепочке поставок сельскохозяйственной продукции и своевременное распределение продукции до участников рынка в Алматы и Алматинской области [7]. Важнейшими задачами создания условий вокруг мегаполиса являются:

- определить и обосновать оптимальные меры по улучшению потока информации о ценах и их стабилизации.
- повышение эффективности производства и сокращения издержек по доставке товаров до конечного потребителя;
- стабильная поставка продовольственных товаров во все форматы розничной торговли, в том числе в торговые сети, рынки, магазины у дома;
- эффективное управление транспортом, обеспечение рефрижераторных перевозок малых и крупных объемов мясного хозяйства оптовикам;
- нахождение экономически эффективной модели для обслуживания клиентов мегаполиса;
- информирование сельскохозяйственных товаропроизводителей о ситуациях и ценах на основные виды продовольствия;
- создание необходимых условий для организации сбыта продукции по рыночным ценам;
- обеспечение равных условий сбыта своей продукции всем поставщикам [8].

Так, в 2017г., принят к исполнению и дан старт реализации крупнейшего проекта - строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Алматы, называемой Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД). БАКАД станет отрезком международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и будет огибать Алматы с запада на восток и протянется вдоль северной границы города на расстоянии 20–25 км от центра мегаполиса. Общая протяжённость 6-, а местами 4-полосной трассы составит 66 км.

Основная идея БАКАД - разгрузка сквозных улиц города Алматы от транзитного транспорта. Данная автодорога является дорогой первой категории и длиной 65,5 км.

Планируется строительство 14 мостов, 8 двухуровневых транспортных развязок и 2 путепроводов через железные дороги. Предполагается перенос отдельных электролиний, переустройство водопроводов, системы канализации и водопроводов, вынос телекоммуникаций. Реализация проекта позволит перенаправить основной поток автомобилей на БАКАД и обеспечить эффективную разгрузку улиц Алматы. При ней будут развиты придорожная инфраструктура, логистические и складские комплексы.

В связи со строительством БАКАД, нами предлагается создание вокруг кольцевой дороги продовольственного пояса, который позволит жителям Алматы покупать продукты по низким ценам.

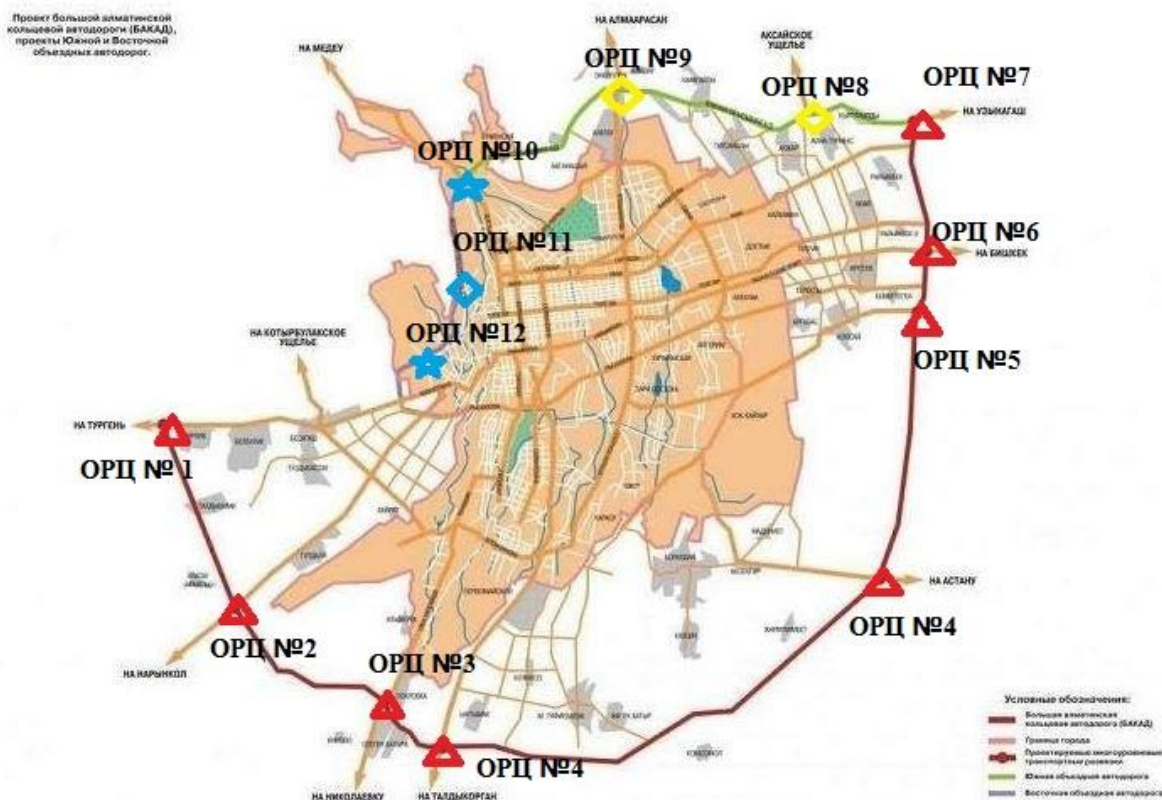


Рисунок 4 – Схема БАКАД и предлагаемые места размещения ОРЦ.

На данной схеме (рисунок 4) показаны наиболее оптимальные месторасположения ОРЦ поблизости от кольцевой дороги. Красными треугольниками обозначены предлагаемые ОРЦ на БАКАД. Желтым цветом обозначены ОРЦ на Южной дороге, а синим цветом на ВАОД [9].

Так, например, ОРЦ № 1 будет располагаться со стороны п.Тургень и других населенных пунктов в восточном направлении по подножию Заилийского Алатау, где выращивают виноград, плодовые культуры, овощи. ОРЦ № 2 при въезде со стороны села Нарынкол, там на холмисто-равнинных землях развито овощеводство, вдоль реки или размещены множество рыбных хозяйств, много пастбищных земель, соответственно обеспечится поставка рыбы, мяса и молочных продуктов. ОРЦ № 3 предложено разместить при въезде со стороны г.Талдыкорган, с этого направления будут подвозиться бахчевые культуры, овощи и др.

Вывод

Таким образом, размещая ОРЦ вдоль БАКАД можно использовать богатейший ресурс Алматинской и соседних областей, у сельчан появится интерес к возвращению продукции

сельского хозяйства, увеличатся рабочие места, как работая в ОРЦ, так и при возделывании земель и сельхозугодий, также смогут более эффективно использовать и координировать свои активы, экономя время и деньги [10].

Исходя из данной схемы, можно увидеть продовольственный пояс вокруг нашего города, что позволит улучшить и обеспечить доступность горожан к ОРЦ минимизируя простои в заторах, загазованность города и в результате получить экологически чистые продукты по ценам производителей. Также благодаря схеме обеспечивается безопасность, качество и экономические преимущества в устойчивых цепочках агропродовольственных поставок

Список использованной литературы

1. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы.
2. Газета Капитал <https://kapital.kz/business/61302/rynok-skladskoy - nedvizhimosti-almaty-nachal-vosstanavlivat-sya.html>
3. Мазлоев В. З., Озерова М. Г. Оптово-распределительные центры как основа формирования логистической инфраструктуры АПК // Экономика сельского хозяйства России. – 2015. – №. 9. – С. 57-64.
4. Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан. Программы ресурсного обеспечения отраслей АПК. Программа Е-АПК. <https://moa.gov.kz/ru/documents/572>
5. Лилишенцева А. Н., Чернигина Е. Н. Тара и упаковка продовольственных товаров: учебная программа. – 2014.
6. Оборин М. С. Повышение эффективности управления сельскохозйственными услугами на основе внедрения цифровых технологий //Ars Administrandi. – 2019. – Т. 11. – №. 2.
7. Акимбекова Г. У., Баймуханов А. Б., Каскабаев У. Р. О новых подходах государственной поддержки сельскохозйственных кооперативов в республике Казахстан //Фундаментальные и прикладные исследования кооперативного сектора экономики. – 2018.
8. Квасов И. А., Кайгородцев А. А. Роль оптовых продовольственных рынков в решении социальных проблем (на примере республики Казахстан) //Региональная экономика: теория и практика. – 2006. – №.7.
9. Тиреуов К. М., Айтуганов К. К., Раимбеков С. Г. Эффективность господдержки сельского хозяйства Казахстана //Проблемы экономики, организации и управления в России и мире. – 2019. – С. 107-110.
10. Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан Государственная программа развития агропромышленного комплекса РК на 2017-2021 годы <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy/gosudarstvennaya-programma-razvitiya-agropromyshlennogo-kompleksa-rk-na-2017-2021-gody>