

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА В ГОРОДЕ АЛМАТЫ

Ж.К. Кегенбеков

Казахстанско-Немецкий Университет, г. Алматы, Казахстан

А.Ж. Конгуева

Казахстанско-Немецкий Университет, г. Алматы, Казахстан

Н.М. Сапрыкина

Казахстанско-Немецкий Университет, г. Алматы, Казахстан

Аннотация. В статье рассматриваются возможности формирования уникального транспортно-логистического кластера (ТЛК) в Казахстане.

Цель работы: выполнить структурно-функциональный анализ инфраструктуры, выявить узкие места логистики, а также предложить меры по оптимизации транспортно-логистических процессов. В статье обозначены главные задачи, функции и структура ТЛК. Обоснована важность постоянного развития логистических систем для увеличения доли Республики Казахстан в транзитных потоках. Научная новизна заключается в получении оригинальных результатов. Ожидается, что создание ТЛК приведет к повышению конкурентоспособности Казахстана на мировом рынке, оптимизации сервисного обслуживания товаропотоков, развитию логистической информационной системы, сокращению времени транспортировки и к созданию новых рабочих мест. В случае успешной реализации кластерного подхода в Алматы появятся условия для эффективного функционирования отраслевых кластеров и в других городах Республики Казахстан.

Ключевые слова: кластер, ритейл, стейкхолдер, транзитный потенциал, интеграция, цифровизация, венчурные инвестиции, логистика.

Введение

В последнее время на мировом логистическом рынке прослеживается тенденция перехода от отраслевого управления территориями к кластерному. В условиях рыночной экономики при кластерном подходе приоритет отдается развитию определенной территории, что должно привести государство к повышению конкурентоспособности в регионе.

У Казахстана, как у участника глобальных транспортных проектов, существуют возможности зарекомендовать себя в качестве эффективно развивающегося, транзитного хаба Центральной Азии. У города Алматы, как у самого развитого во всех сферах города страны, есть перспективы стать первым в РК транспортно-логистическим кластером.

Таким образом, внедрение кластерного подхода в транспортно-логистическую систему Казахстана является актуальной задачей.

Материалы и методы исследования

Методологической базой для написания статьи послужили SWOT-анализ, сравнение, прогнозирование, метод обобщения и систематизации результатов исследований.

В настоящей работе были использованы материалы государственных статистических архивов, панельных дискуссий, конференций, отраслевых журналов, а также работы зарубежных и отечественных исследователей.

Обсуждение и результаты

Одной из самых известных работ, посвященных теории кластеров, считается монография М. Потера. Согласно его теории, кластеры играют стратегическую роль в экономике, так как, по сути, ТЛК представляют собой точки роста внутреннего рынка [1].

Среди отечественных исследователей, посвятивших свои работы изучению и решению проблем транспортно-логистических кластеров, следует отметить Раимбекова Ж.С., Сыздыкбаеву Б.У., Дулатбекову Ж.А., Матаева Т.М. Работы М. Портера, Гриценко С.И., Месняковой Л.А., Евтодиева Т.Е также учитывались при написании работы [2,3].

Меньшенина И.Г в своем исследовании утверждает, что транспортно-логистический кластер создаст новые условия для эффективного функционирования промышленности в области материально-технического снабжения и каналов распределения продукции [4].

Обычно в стране или регионе, где уже существует кластер, создаются новые кластерные группы, что, в свою очередь, оказывает синергетический эффект на экономику.

Таким образом, международная конкурентоспособность страны на международном уровне растет. Следовательно, без кластерного подхода даже самая развитая экономика характеризуется слабыми экономическими результатами.

Исследование теории кластеров

Кластер – это группа географически соседствующих, взаимосвязанных компаний, таких как: поставщики, производители и другие, связанные с ними организации, например, образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании, действующие в определенных сферах и взаимодополняющие друг друга [5].

Простыми словами, это неформальное объединение множества однородных фирм в единую систему, обладающую синергетическим эффектом.

Понятие «кластер» применимо не только к экономике, но и к науке, технологиям, производству и сфере услуг [6].

Несмотря на то, что особый интерес к кластерам возник относительно недавно, теоретическое изучение, систематизация и практическое применение кластерного подхода началось еще в конце XIX-го века [7].

Альфред Маршалл и Майкл Портер считаются экономистами-исследователями, благодаря которым появилось понятие «кластер». Сегодня ученые всего мира заинтересованы изучением и практическим применением теории кластеров.

Кластер, в отличие от технополисов и территориально производственных комплексов (ТПК), представляет собой усовершенствованную форму организации производственного процесса с вовлечением инвестиций, государственных структур, научного сообщества, ВУЗов и других организаций [8].

Транспортно-логистический кластер классифицируется как разновидность отраслевого кластера.

Помимо роста экономики, кластеры вносят изменения в социальную сферу. Процент трудоустроенных граждан растет, возникают свободные вакансии и формируются новые специальности.

В Казахстане есть возможности применить данную теорию на своих внешних и внутренних рынках.

Предпосылки к образованию кластера в Казахстане

Вопрос о модернизации инфраструктуры и технических процессов был всегда важен для Республики Казахстан. Выгодное географическое положение и транзитный потенциал создают предпосылки к возможности независимого и конкурентоспособного положения в регионе. Это, в свою очередь, подразумевает наличие транспортно-логистического кластера.

Существует целый ряд государственных программ, которые, в той или иной степени, способствуют образованию транспортно-логистического кластера.

Это программы «Нұрлы жол», «Цифровой Казахстан», «Новый Шелковый Путь», «Национальная экспортная стратегия Республики Казахстан», «Казахстан 2050» [9, 10, 11, 12].

Данные программы призваны улучшить экономическую и социальную инфраструктуру, что приведет к ускорению формирования ТЛК.

Анализ инфраструктуры железнодорожного транспорта

В казахстанской транспортной системе железнодорожный комплекс является важнейшим элементом инфраструктуры, сформировавшимся за счёт развития приоритетных секторов государственной экономики [13].

Общая протяженность железных дорог Казахстана составляет около 16614,3 км, из которых 6 тысяч являются двухпутными, а к электрифицированным путям относятся 5 тысяч. Развёрнутая длина главных путей равна 18,8 тыс. км, а станционных и специальных – 6,7 тыс. км [14].

В Казахстане насчитывается 1192 железнодорожные станции. Из них 73 располагаются в Алматинской области [15].

По сравнению с 2018-м годом, грузооборот за 2019-й год вырос на 2,2%, составив 609,341 млрд. тонно-километров (далее т/км) [16].

На долю грузооборота железнодорожного транспорта приходится 289,174 млрд. т/км. Таким образом, по состоянию на 2019 год, доля грузооборота железнодорожного транспорта равна 47,5% [16].

Анализ инфраструктуры автомобильного транспорта

На сегодня лидирующее положение в сфере транспортно-логистических услуг занимает автотранспорт.

Перед Казахстаном в транспортном секторе стоят задачи по увеличению числа транзитных перевозок, развитию современной инфраструктуры и внедрению зеленых технологий.

Грузооборот автотранспорта в 2019 году составил 182,695 млрд. т/км, что превышает прошлогодний показатель на 5,8%. Доля автотранспорта в общем грузообороте равна 30% [16].

Казахстанская сеть автомобильных дорог общего пользования имеет протяженность 96 353 км. Густота автомобильных дорог РК составляет 31,9 км на 100 кв.км [17].

Через Казахстан проходят пять международных автомобильных маршрутов общей протяженностью 23 тыс. км. Из них 4 осуществляются по территории Алматы:

- Алматы – Нур-Султан – Костанай – выход на Челябинск;
- Алматы – Петропавловск с выходом на Омск;
- Алматы – Семей – Павлодар (трасса М – 38) с выходом на Омск;
- Алматы – Шымкент (трасса А2) с выходом на Ташкент [17].

По итогам 2019 года в Казахстане около 87% республиканских и 68% местных автомобильных дорог находятся в удовлетворительном состоянии.

Анализ инфраструктуры воздушного транспорта

Сегодня в Казахстане находится 35 аэропортов, которые делятся на аэропорты международного и регионального значения [18].

Казахстанские аэропорты еженедельно обслуживают 2 935 рейсов. Из общего количества рейсов, 1 952 приходится на авиaperевозки внутри Казахстана. Оставшаяся часть рейсов, осуществляется по направлениям: Азия, Европа, Ближний Восток [19].

Самым большим аэропортом Казахстана является Международный аэропорт Алматы, который имеет статус хаба [20].

В настоящий момент, АО «МАЗ» обслуживает 32 пассажирских и 7 грузовых авиакомпаний. В среднем, за сутки реализуется 157 рейсов. Пропускная способность пассажирского терминала достигает 1 600 пасс/час.

Данный вид транспорта имеет большие перспективы в рамках развития транспортно – логистического кластера.

Развитая система авиатранспорта усиливает синергетический эффект глобализации, стимулирует развитие туризма и рост экономики.

Анализ инфраструктуры трубопроводного транспорта

Недра Казахстана богаты огромными запасами нефти и газа. Для транспортировки углеводородов в РК используется система магистральных трубопроводов.

Трубопроводный транспорт Казахстана представлен газопроводами и нефтепроводами. Общая протяженность магистральных трубопроводов достигала 23,3 тыс. км, две трети из которых составляли газопроводы (15,3 тыс. км) [21].

Согласно данным АО «КазТрансГаз», на сегодня в эксплуатации находится более 19 тыс. км магистральных газопроводов, годовая пропускная способность которых, достигает 224 млрд. куб [21].

За первое полугодие 2019 года объем реализации товарного газа составил 11,6 млрд. куб. м, в том числе объем реализации газа на внутренний рынок – 7,3 млрд. куб. м, на экспорт – 4,3 млрд. куб. м [21].

Внутренняя газопроводная система Казахстана поставляет газ только в некоторые регионы республики. В основном, газ транспортируется в Шымкент, Тараз и Алматы. Это связано с тем, что газопроводная система Казахстана связана с газопроводами Узбекистана и Туркменистана.

Наличие данного вида транспорта увеличивает шансы возникновения ТЛК в Алматы.

Уникальные транспортные возможности города Алматы

В городе Алматы представлены уникальные виды транспорта, аналогов которым нет во многих регионах Казахстана.

К уникальным видам транспорта стоит отнести систему метрополитена и общегородской сервис велопроката.

Благодаря этим видам транспорта активно развиваются курьерские службы, а также сервисы онлайн-магазинов.

Стратегические объекты логистики

Государство всячески поддерживает идею кластера. Доказательствами этому служат не только государственные программы, субсидии и льготы, но и особые инфраструктурные объекты.

Надо отметить, что их количество по стране небольшое. И большая часть размещена в пределах южной столицы Казахстана. Такие стратегические объекты, как МЦПС «Хоргос», специальная экономическая зона «Парк инновационных технологий» и самый большой в РК логистический центр «Damu Logistics», способствуют формированию развитой транспортно-логистической инфраструктуры.

Каждый объект уникален. Аналогов нет в других регионах Казахстана и даже в некоторых соседних государствах.

Исследование рынка логистических услуг

За последние 10 лет в транспортную инфраструктуру Казахстана инвестировано более 30 млрд. долл. США, т.е. более 13 трлн. тенге. На сегодняшний день, логистический рынок РК, эксперты оценивают более чем в 22 млрд. тенге [22].

Сегодня логистический рынок Казахстана развивается стремительно и уверенно. В настоящее время в Казахстане официально насчитывается 6701 транспортно-логистических компаний, большая часть которых, расположена в Алматы [23]. Для наглядности, следует обратиться к диаграмме.

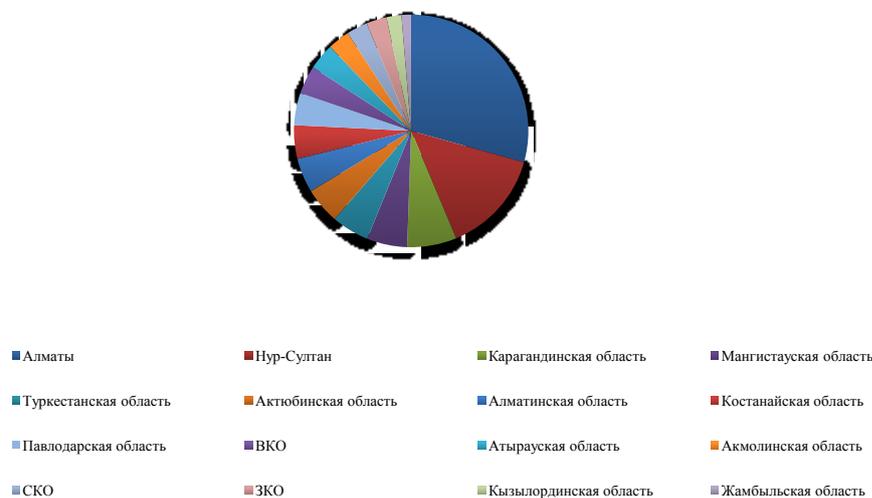


Рис. 1. Диаграмма, показывающая долю логистических компаний по регионам Казахстана

В Алматы находится 2664 логистических компаний, из которых лишь 12 или 0,5% относятся к сектору большого бизнеса, 23 или 0,9% представляют средний бизнес, все остальные компании – малый [23].

Несмотря на большое количество организаций малого бизнеса, предпочтение рынка отдается крупному или среднему бизнесу. В основном, малый бизнес представлен индивидуальными предпринимателями, которые специализируются на определенной деятельности.

Обзор рынка складской недвижимости

Рынок складской недвижимости в Казахстане является своего рода отражением ритейл–рынка, так как компании–ритейлеры являются основными клиентами логистического сектора [24].

Основные клиенты казахстанских складов – это различные дистрибьюторы, производители пищевой продукции, а также владельцы магазинов розничной торговли [25].

Коэффициент обеспечения населения Казахстана складскими помещениями на 1000 жителей равен 227 кв.м, в то время как в европейских странах данный показатель составляет около 420 кв.м. Разница коэффициентов вызвана различиями в объемах торговли и численности населения. В Европе эти показатели выше [25].

Потенциальная емкость рынка складских помещений оценивается в 7,73 млн. кв. м [25].

Данная информация свидетельствует о том, что в РК существует дефицит складских помещений. Крупные, современные склады размещены лишь в городах республиканского значения.

На склады класса «А» наблюдается повышенный спрос. Поэтому при анализе складской инфраструктуры, данному классу складов уделяется большое внимание.

В 2019 году совокупный объем складских площадей класса «А» составил 562 тыс. кв. м, из которых 426 тыс. кв. м расположены в городе Алматы, 116 тыс. кв. м в Нурсултане и около 20 тыс. кв. м в Шымкенте [25].

Размещение складов по городам Казахстана в процентном отношении можно увидеть на диаграмме.

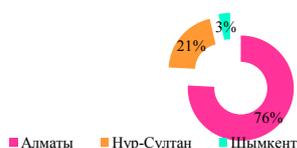


Рис. 2. Диаграмма складов класса «А» в городах Казахстана [36]

Из-за наличия большого числа складских объектов, в городе Алматы, в сравнении с другими городами Казахстана, лучше всего развита сфера питания, оптовых продаж и производство фармацевтической продукции.

Востребованность складских объектов класса «А» объясняется высокими техническими стандартами и возможностью получения спектра таких логистических услуг как: таможенное оформление, разгрузка и сортировка, маркировка и распределения товара по точкам продаж [24].

Меньший спрос замечен по отношению к складам класса «В», «С», «D». Как правило, склады классом ниже заняты строительными или промышленными компаниями, для которых более важны площадь и цена аренды намного важнее, чем температурный режим, вентиляция и другие особые условия [24].

По данным консалтинговой компании «Colliers International», была составлена диаграмма, показывающая объем предложения складов по классам в процентах [24].

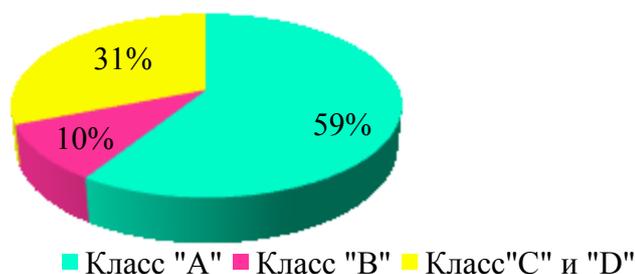


Рис. 3. Диаграмма, отражающая объем предложения складской недвижимости в разбивке по классам в процентном выражении [24]

Как видно на диаграмме, количество предложений складов класса «С» и «D» больше, чем «В». Связано это с тем, что у большинства крупных строительных фирм имеются личные склады.

Преимущественно, складами класса «С» и «D» пользуются мелкие подрядчики, владельцы автомастерских.

В заключение, можно утверждать, что современные складские комплексы Казахстана в большей степени удовлетворяют потребности внутреннего рынка РК, но не участвуют в обслуживании транзитных потоков.

SWOT-анализ к формированию ТЛК в городе Алматы

Для верной оценки возможностей образования транспортно-логистического кластера в Алматы стоит обратиться к SWOT-анализу.

SWOT-анализ представляет собой анализ сильных и слабых сторон проекта или организации, в зависимости от случая, а также возможностей и угроз.

Для изучения возможностей образования ТЛК в Алматы SWOT -анализ имеет управленческую и стратегическую ценность. Анализ связывает воедино факторы внутренней и внешней среды и дает прогноз о том, какие ресурсы и возможности понадобятся в будущем.

Таблица 1

SWOT- анализ проекта транспортно-логистического кластера в городе Алматы

| Сильные стороны | Слабые стороны |
|--|---|
| Наличие квалифицированных кадров; Доступ к программам финансирования; Наличие особой инфраструктуры; Выгодное географическое положение; Развитая инфраструктура; Высокая концентрация транспортно-логистических предприятий; Государственная поддержка развития инфраструктуры; Развитый курьерский сервис; Доступ к рынкам сбыта; Вовлеченность научного сообщества в логистику; Наличие свободных территорий | Непрозрачность некоторых логистических процессов; Отсталость прилегающих к Алматы территорий; Дефицит современных складов; Малая вовлеченность в процесс обработки транзитных потоков; Отсутствие кооперации логистическими предприятиями; Отсутствие многофункциональных транспортно-логистических узлов; Перебои в работе логистических информационных систем |
| Возможности | Угрозы |

| | |
|--|--|
| <p>Автоматизация логистических процессов; Обработка транзитных потоков; Интеграция участников логистического бизнеса; Оптимизация логистических затрат; Переход к новым стандартам качества предоставления сервиса; Образование новых рабочих мест; Развитие новых направлений логистики; Увеличение поступлений в государственный бюджет; Создание эффективной сети распределения; Применение полученного опыта в регионах Казахстана.</p> | <p>Технологическая неразвитость; Нестабильность геополитической ситуации; Колебания национальной валюты; Высокая конкуренция со стороны иностранных логистических компаний; Незащищенность информации; Загрязнение окружающей среды; Несоответствие ожиданий</p> |
|--|--|

Выводы

В международной транспортно-коммуникационной системе Казахстан занимает важное место. Через территорию РК проходят важнейшие автомобильные, железнодорожные и воздушные коридоры международного значения [26].

Уровень и темпы роста социально-экономического развития страны во многом зависят от особенностей состава и структуры национальной экономики.

Сегодня такие факторы, как территориальная структура национальной экономики и степень вовлеченности в мировые интеграционные процессы, формируют прогрессивную национальную систему и отраслевую структуру экономики [27].

Оптимизированная транспортно-логистическая система, которая будет создана в рамках транспортно-логистического кластера, позволит казахстанским производителям продуктов питания, машин и любых других, развивающихся отраслей промышленности, незамедлительно найти потребителей на зарубежных рынках.

Кластер будет способствовать возникновению новых учебных заведений, где будет формироваться современный класс специалистов, обладающих актуальными знаниями и необходимыми навыками для работы в современном мире. Однако для этого необходимо устранить проблемы, описанные в анализе слабых сторон казахстанской логистики.

Учитывая наличие развитой инфраструктуры, для создания транспортно-логистического кластера в городе Алматы имеются все возможности [27].

Список литературы:

1. Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2010. – 940–950 с.
2. Матаев Т.М. Кластерный подход в развитии модели партнерства государства и предпринимательских структур в транспортной сфере Республики Казахстан // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2014. – №4 (60). – С. 237–239 // <https://cyberleninka.ru/article/n/klasternyy-podhod-v-razviti-modeli-partnerstva-gosudarstva-i-predprinimatelskih-struktur-v-transportnoy-sfere-v-respublike-kazahstan/viewer> (дата обращения 15.06. 2020)
3. Бактымбет А.С., Дулатбекова Ж.А., Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У. Структурно-функциональный подход к формированию транспортно-логистического кластера в Казахстане // Бюллетень науки и практики. – 2019. – №10. // <https://cyberleninka.ru/article/n/strukturno-funktsionalnyy-podhod-k-formirovaniyu-transportno-logisticheskogo-klastera-v-kazahstane> (дата обращения 16.06. 2020)
4. Меньшенина И.Г. Региональные кластеры как форма территориальной организации экономики: Автореф. на соискание учёной степени канд. эконом. наук: 28.05.2009. – Екатеринбург, 2009. – 27 с. // https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_003471096/ (дата обращения 19.06. 2020)
5. Портер М. Международная конкуренция. – М.: Альпина Паблишер, 2016. – 235–238.
6. Третьяк В.П. Кластеры предприятий как форма квазиинтеграции // Презентация // www.znanie.org/FLG/Tretyak/Prezen21_10.ppt (дата обращения 18.06. 2020)
7. Маршалл А. Принципы экономической науки. – М.: Прогресс, 1993. – 348–359 с.
8. Семенова Н.Н. Кластеризация — новое явление в мировой экономике и политике // <http://www.nanonewsnet.ru/blog/nikst/klasterizatsiya-novoe-yavlenie-rol-v-mirovoi-ekonomike-politike> (дата обращения 13.06. 2020)
9. Президент Республики Казахстан. О государственной программе инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы: Указ, имеющий силу закона, от 31 декабря 2019 года №1055 // <https://www.baiterek.gov.kz/ru/programma-nurly-zhol/> (дата обращения 16.06. 2020)
10. Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года № 827 // Государственная программа «Цифровой Казахстан» // Официальный информационный ресурс Премьер – Министра РК // <http://government.kz/ru/documents/gosprograms/cifrovoy-kazahstan>
11. Президент Республики Казахстан. О реализации Государственной программы «Цифровой Казахстан» // Токаев К. Бумажный документооборот должен быть запрещен. – Акорда, Нур–Султан // Forbes Kazakhstan (Форбс Казахстан). – 2020. – 5 марта. // (дата обращения 17.06. 2020)
12. Каныбек Т.Н Вовлечение Казахстана в проект «экономический пояс шелкового пути» // Известия КазУМОиМЯ имени Аблай хана. – 2016. // <https://articlekz.com/article/19771> (дата обращения 19.06. 2020)

13. Арыстанов Ж.Т. Развитие железнодорожной отрасли в Казахстане. – 2016 // <https://articlekz.com/article/21265> (дата обращения 11.06. 2020)
14. Официальный сайт АО «НК «КТЖ» // www.railways.kz (дата обращения 16.06. 2020)
15. Справочник трекинг-компаний // Список железнодорожных станций города Алматы // https://www.railwagonlocation.com/ru/railway-stations-list.php?road_code=68 (дата обращения 15.06. 2020)
16. Итоговый отчет международной логистической выставки TransLogistica (ТрансЛогистика). – 2019. // <https://translogistica.kz/ru/media-tsentr/otraslevye-novosti/novosti-blog/800-gruzooborot-v-kazahstane-v-2019-godu-vyros-na-2-2> (дата обращения 17.06. 2020)
17. Официальный сайт «КазАВтоЖол» // <https://qaj.kz/> (дата обращения 19.06. 2020)
18. Информационное табло // Список аэропортов Казахстана // <https://aeroport-tablo.online/79-aeroporty-kazahstana.html> (дата обращения 18.06. 2020)
19. Мостовой З. Авиарынок Казахстана глазами зарубежных экспертов. – 2019. – 24 мая. // <https://365info.kz/2019/05/aviarynok-kazahstana-glazami-zarubezhnyh-ekspertov-tolko-tsifry> (дата обращения 13.06. 2020)
20. Официальный сайт АО «Международный аэропорт Алматы» // <https://www.alaport.com/> (дата обращения 19.06. 2020)
21. Трубопроводные транспортировки обеспечивают уже половину всех доходов транспортного сектора Казахстана // Zakon.kz (Закон.кз). – 2019. – 14 августа. // <https://www.zakon.kz/4981439-truboprovodnye-transportirovki.html> (дата обращения 18.06. 2020)
22. Транспорт и логистика получают еще 20 млрд. долл. США // Информационное агентство «LS». – 2019. – 4 октября. // <https://www.lsm.kz/kazahstan-investiruet-v-transport-i-logistiku-20-mlrd-dopolnitel-no> (дата обращения 14.06. 2020)
23. Источник предоставлен Казахстанским институтом развития индустрии
24. Склады в Казахстане: реалии и перспективы // Курсив. – 2019. – 3 декабря. // <https://kursiv.kz/news/rynki/2019-12/sklady-v-kazahstane-realii-i-perspektivy> (дата обращения 19.06. 2020)
25. Складская логистика на пороге изменений // *Forbes Kazakhstan*. – 2020. – 6 января. // https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla/ (дата обращения 16.06. 2020)
26. Тышканбаева М. Б. Формирование экономики знаний и роль человеческого капитала // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. – 2016. – № 9. – С. 12–22
27. Меньшенина И.Г. Транспортно-логистический кластер в экономической системе региона // *Экономика региона*. – 2008. – № 3. – С. 262–265 // <https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-logisticheskiy-klaster-v-ekonomicheskoy-sisteme-regiona> (дата обращения 19.06. 2020)

TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE CITY OF ALMATY

Zhandos K. Kegenbekov

Kazakh – German University, Almaty, Kazakhstan

Anar K. Kongueva

Kazakh – German University, Almaty, Kazakhstan

Natalya M. Saprykina

Kazakh – German University, Almaty, Kazakhstan

Abstract. The article deals with the possibilities of forming a unique transport and logistics cluster (TLC) in Kazakhstan.

The goal of the research: to carry out a structural and functional analysis of the infrastructure, identify challenges in logistics, as well as propose measures of transport and logistics processes optimization. The article provides the main tasks, functions and structure of the TLC. The authors justify the importance of continuous logistics systems development in order to increase the share of the Republic of Kazakhstan in transit flows. The scientific novelty is obtaining original results. Forming the TLC is expected to increase Kazakhstan's competitiveness in the worldwide marketplace, optimize commodity flows service, develop logistics information system, reduce transportation time and create new jobs. In case of successful implementation of the cluster approach in Almaty, there will be conditions for effective functioning of industry clusters in other cities of The Republic of Kazakhstan.

Keywords: cluster, retail, stakeholder, transit potential, integration, digitalization, venture capital investments, logistics.

References:

1. Porter M. *Konkurenciya*. – М.: Vil`yams, 2010. – 940–950 s.
2. Mataev T.M. *Klasternyy`j podxod v razvitii modeli partnerstva gosudarstva i predprinimatel`skix struktur v transportnoj sfere Respubliki Kazaxstan* // *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*. – 2014. – №4 (60). – S. 237– 239. // <https://cyberleninka.ru/article/n/klasternyy-podhod-v-razviti-i-modeli-partnerstva-gosudarstva-i-predprinimatelskih-struktur-v-transportnoy-sfere-v-respublike-kazahstan/viewer> (Web. 15 June 2020)
3. Bakty`mbet A.S., Dulatbekova Zh.A., Raimbekov Zh.S., Sy`zdy`kbaeva B.U. *Strukturno-funkcio-nal`ny`j podxod k formirovaniyu transportno-logisticheskogo klastera v Kazaxstane* // *Byulleten` nauki i praktiki*. – 2019. – №10. // <https://cyberleninka.ru/article/n/strukturno-funktsionalnyy-podhod-k-formirovaniyu-transportno-logisticheskogo-klastera-v-kazahstane> (Web. 16 June 2020)
4. Men`shenina I. G. *Regional`ny`e klasteryy` kak forma territorial`noj organizacii e`konomiki: Avtoref. na soiskanie uchyonoj stepeni kand. e`konom. nauk: 28.05.2009*. – Ekaterinburg, 2009. – 27s. // https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_003471096/ (Web. 19 June 2020)
5. Porter M. *Mezhdunarodnaya konkurenciya*. – М.: Al`pina Publisher, 2016. – 235–238 s.

6. Tret'yak V.P. Klastery` predpriyatij kak forma kvaziintegracii // Prezentaciya // www.znanie.org /FLG/Tret'yak/Prezen21_10.ppt (Web. 18 June 2020)
7. Marshall A. Principy` e`konomicheskoy nauki. – M.: Progress, 1993. –348-359 s.
8. Semenova N.N. Klasterizaciya – novoe yavlenie v mirovoj e`konomike i politike // <http://www.nanonewsnet.ru/blog/nikst/klasterizatsiya-novoe-yavlenie-rol-v-mirovoi-ekonomike-politike> (Web. 13 June 2020)
9. Prezident Respubliki Kazaxstan. O gosudarstvennoj programme infrastruktornogo razvitiya «Nurly` zhol» na 2020-2025 gody`: Ukaz, imeyushhij silu zakona, ot 31 dekabrya 2019 goda №1055 // <https://www.baiterek.gov.kz/ru/programma-nurly-zhol> (Web. 16 June 2020)
10. Postanovlenie Pravitel`stva Respubliki Kazaxstan ot 12 dekabrya 2017 goda № 827 // Gosudar-stvennaya programma «Cifrovoj Kazaxstan» // Oficial`ny`j informacionny`j resurs Prem`er – Ministra RK // <http://government.kz/ru/documents/gosprograms/cifrovoy-kazahstan>
11. Prezident Respubliki Kazaxstan. O realizacii Gosudarstvennoj programmy` «Cifrovoj Kazaxstan» // Tokaev K. Bumazhny`j dokumentooborot dolzhen by`t zapreshhen. – Akorda, Nur–Sultan // Forbes Kazakhstan (Forbs Kazaxstan). – 2020. – 5 marta. // https://forbes.kz/process/tokaev_bumajnyiy_dokumentoborot_doljen_byit_zapreschen (Web. 17 June 2020)
12. Kany`bek T. N Vovlechenie Kazaxstana v proekt «e`konomicheskij poyas shelkovogo puti» // Izvestiya KazUMOiMYa imeni Ablaj xana. – 2016. // <https://articlekz.com/article/19771> (Web. 19 June 2020)
13. Ary`stanov Zh. T. Razvitie zheleznodorozhnoj otrasli v Kazaxstane. – 2016 // <https://articlekz.com/article/21265> (Web. 11 June 2020)
14. Oficial`ny`j sajt AO «NK «KTZh» // www.railways.kz (Web. 16 June 2020)
15. Spravochnik treking – kompanii // Spisok zheleznodorozhny`x stancij goroda Almaty` // https://www.railwagonlocation.com/ru/railway-stations-list.php?road_code=68 (Web. 15 June 2020)
16. Itogovy`j otchyot mezhdunarodnoj logisticheskoy vy`stavki TransLogistica (TransLogistika). – 2019 // <https://translogistica.kz/ru/media-tsentr/otraslevye-novosti/novosti-blog/800-gruzooborot-v-kazahstane-v-2019-godu-vyros-na-2-2> (Web. 17 June 2020)
17. Oficial`ny`j sajt «KazAVtoZhol» // <https://qaj.kz/> (Web. 14 June 2020)
18. Informacionnoe tablo // Spisok ae`roportov Kazaxstana // <https://aeroport-tablo.online/79-aeroporty-kazahstana.html> (Web. 18 June 2020)
19. Mostovoj Z. Aviary`nok Kazaxstana glazami zarubezhny`x e`kspertov. – 2019. – 24 maya. // <https://365info.kz/2019/05/aviarynok-kazahstana-glazami-zarubezhnyh-ekspertov-tolko-tsifry> (Web. 13 June 2020)
20. Oficial`ny`j sajt AO «Mezhdunarodny`j ae`roport Almaty`» // <https://www.alaport.com/> (Web. 19 June 2020)
21. Truboprovodny`e transportirovki obespechivayut uzhe polovinu vsex doxodov transportnogo sektora Kazaxstana // Zakon.kz (Zakon.kz). – 2019. – 14 avgusta. // <https://www.zakon.kz/4981439-truboprovodnye-transportirovki.html> (Web. 18 June 2020)
22. Transport i logistika poluchat eshhe 20 mlrd. doll. SShA // Informacionnoe agenstvo «LS». – 2019. – 4 oktyabrya. // <https://www.lsm.kz/kazahstan-investiruet-v-transport-i-logistiku-20-mlrd-dopolnitel-no> (Web. 14 June 2020)
23. Istochnik predostavljen Kazaxstanskim institutom razvitiya industrii
24. Sklady` v Kazaxstane: realii i perspektivy` // Kursiv. – 2019. – 3 dekabrya // <https://kursiv.kz/news/rynki/2019-12/sklady-v-kazahstane-realii-i-perspektivy> (Web. 19 June 2020)
25. Skladskaya logistika na poroge izmenenij // Forbes Kazakhstan. – 2020. – 6 yanvarya. // https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla/ (Web. 16 June 2020)
26. Ty`shkanbaeva M. B. Formirovanie e`konomiki znanij i rol` chelovecheskogo kapitala // E`konomika: vchera, segodnya, zavtra. – 2016. – № 9. – S. 12-22
27. Men`shenina I.G Transportno-logisticheskij klaster v e`konomicheskoy sisteme regiona // E`kono-mika regiona. – 2008. – № 3. – S. 262–265. // <https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-logistiches-kiy-klaster-v-ekonomicheskoy-sisteme-regiona> (Web. 19 June 2020)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Кегенбеков Жандос Кадырханович, к.т.н., доцент, декан факультета инжиниринга и информационных технологий, Казахстанско -Немецкий Университет, 050010, г. Алматы, ул. Пушкина, 111, e-mail: kegenbekov@dku.kz

Zhandos K. Kegenbekov, Ph.D. in Engineering Science, Dean of the faculty of engineering and information technology, Kazakh – German University, 111, Pushkin st, Almaty, 050010

Конгуева Анар Женисовна, магистр делового администрирования, преподаватель факультета инжиниринга и информационных технологий, Казахстанско -Немецкий Университет, 050010, г. Алматы, ул. Пушкина 111, e-mail: anar.kongueva@petroleum.com.kz

Anar Zh. Kongueva, master of business administration, lecturer of the faculty of engineering and information technology, Kazakh – German University, 111, Pushkin st, Almaty, 050010

Сапрыкина Наталья Михайловна, студентка Казахстанско-Немецкого Университета (специальность Логистика), 050010, г. Алматы, ул. Пушкина, 111, e-mail: saprykinatasha@mail.ru

Natalya M. Saprykina
Bachelor student of Kazakh – German University(Logistics speciality),
111, Pushkin st, Almaty, 050010