

УДК 536.2(07)

DOI 10.52167/1609-1817-2022-123-4-123-133

Д.К. Ергобек¹, З.Б.Ахметова¹, Қ.А.Мұса¹, С.С. Ыдырыс²

¹Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан

²Международный казахско-турецкий университет имени Ходжи Ахмеда Ясави,
Түркістан, Казахстан

E-mail: musa_karlygash.kz@mail.ru

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Аннотация. Отмечается активное развитие рынка логистических услуг в Казахстане. Логистические центры необходимы и производителям, и импортерам, и дистрибьютерам, и розничным сетям и логистическим, и транспортным компаниям и государственным структурам. Однако важно оценить, насколько логистические центры нового поколения будут действительно эффективны в условиях Республики Казахстан.

Цель работы: обоснование наиболее значимых факторов, от которых зависит эффективность логистических центров нового поколения в Республике Казахстан.

Научная и практическая значимость работы заключается в выявлении зависимостей для логистического рынка Казахстана, имеющих научную и прикладную ценность.

Для выполнения поставленной цели использован метод корреляционного анализа между рейтинговыми показателями логистики в Казахстане и статистическими метриками транспортно-логистической системы Республики Казахстан.

Практическая ценность итогов работы в том, что установлено, что в модель оптимизации организационно-функционального механизма логистических центров должны быть включены предложения по вовлечению государственных институтов в развитие транспортно-логистической системы в Казахстане и создание логистических центров нового поколения.

Ключевые слова. Логистика, логистические центры, транспортно-логистическая система, индекс эффективности логистики, логистический рынок Казахстана.

Введение.

Жизнеспособность современных коммерческих организаций напрямую зависит от устойчивости взаимодействия поставщиков и потребителей. Такое взаимодействие осуществляется посредством институциональных механизмов и процессов транспортно-логистической системы (ТЛС), включающей в себя логистические центры (ЛЦ), транспортную и логистическую инфраструктуру, транспортные объекты. Деятельность ТЛС чрезвычайно важна для государства. Экономический рост и процветание любой страны зависят от состояния ТЛС. Поэтому задачи формирования и развития ТЛС являются стратегически важными как на уровне отдельно взятых компаний, так и на уровне отраслей экономики, экономических территорий и государства в целом. Формирование и развитие транспортно-логистической системы происходит под влиянием возможностей (предпосылок) и угроз.

Мировой опыт свидетельствует, что инвестиции в порты, железные дороги, транспортные магистрали, логистические центры и другие объекты ТЛС выгодны и способны окупаться за несколько лет при грамотно выстроенном планировании и внедрении инновационных систем управления. Помимо прямых имеют место и косвенные выгоды: повышение пропускной способности ТЛС позволяет снизить издержки в экономике и содействует активизации деловой активности. Экономические эффекты во многом определяются эффективной работой транспортных узлов и логистических центров [1].

Значимость развития транспортно-логистической инфраструктуры в РК определена в законодательных инициативах и Посланиях Президента РК народу «Казахстанский путь - 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» от 17 января 2014 г., «НҰРЛЫ ЖОЛ - путь в будущее» от 11 ноября 2014 г., «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» от 31 января 2017 г. В каждом из этих посланий стоят задачи развития инфраструктуры логистики и транспорта для расширения и увеличения международных экономических связей и регионального развития. В государственной программе инфраструктурного развития «Нұрлы жол», которая была утверждена в указе Президента в 2015 г. за № 1030, одной из ключевых задач выделено формирование ТЛИ на основе лучевого принципа. Лучевой принцип развития инфраструктуры предполагает создание сети логистических связей и центром в Астане. Одним из элементов транспортно-логистической инфраструктуры являются сухие и морские порты, терминалы, хабы, логистические центры. Также входит задача цифровизации транспорта и логистики. Согласно целевому индикатору программы «Цифровой Казахстан», рост производительности труда по секции «Транспорт и складирование» в 2022 г. составит 21,2 % [2].

Сегодня транспортно-логистический комплекс РК обеспечивает 7,8% валового внутреннего продукта против 7,6% годом ранее [3].

Учитывая важность развития транспортно-логистической системы в Казахстане, важно оценить наиболее значимые факторы, определяющие перспективы развития логистических центров нового поколения в Республике Казахстан.

Материалы и методы.

Транспортно-логистический сектор – важнейшая составляющая экономики РК. С точки зрения международной логистики Казахстан находится в выгодном географическом положении в самом центре Евразийского континента. Это открывает перспективы Казахстану брать на себя роль связующего звена между Азией и Европой, реализуя транзитные направления грузов Восток - Запад и Север - Юг.

Соответствие ТЛС международным стандартам принято оценивать по международным индексам и рейтингам.

Первым из перечня таких рейтингов является специальный индекс, оценивающий степень удобства доставки и распределения транспортных потоков. Эффективность логистики определяется индексом Logistics Performance Index, LPI Всемирного банка. Данный показатель оценивает удобство реализации поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. Казахстан достиг успехов в этом направлении за 2018 г. занял 71-е место среди 160 стран данный индекс рассчитывается один раз в два года, данные за 2020 г. пока не доступны [3]. Для расчета индекса используются критерии:

- 1) эффективности деятельности таможенных органов в РК;
- 2) компетенций в логистике среди объектов ТЛС;
- 3) соблюдения договорных сроков доставки.
- 4) качества состояния логистической инфраструктуры;
- 5) возможности отслеживания всей цепочки поставок (для клиентов, надзорных органов и других заинтересованных лиц) [4].

В Республике Казахстан в период 2016 - 2018 гг. улучшились три критерия 1 - 3 в представленном выше списке). По остальным критериям 4 – 5 имело место несущественное снижение.

К 2020 г. ожидалось дальнейшее улучшение позиций, занять в рейтинге 40-е место.

По мнению экспертов улучшения индекса обусловлено сразу несколькими факторами:

- увеличение объемов инвестиций в ТЛС РК;
- реализация крупных инфраструктурных проектов в сфере транспорта;
- реализация некоторых организационно-технических мероприятий, позволивших сократить продолжительность пересечения границы;
- наметившаяся тенденция повышения качества самих услуг, оказываемых субъектами частного предпринимательства в структуре транспортно-логистической системы в Казахстане.

Отмечается стремительный и уверенный рост логистического рынка в Республике Казахстан. На конец 2020 г. в РК существовало более 6000 ТЛК, в основном все эти компании находятся в г. Алматы. В основном бизнес представлен небольшими коммерческими компаниями, индивидуальными предпринимателями, специализирующимися на узких, конкретных логистических операциях. Несмотря на значительное присутствие малого бизнеса, клиенты склонны отдать свой выбор в пользу крупных и средних предприятий в данном сегменте [5].

По коэффициенту обеспечения местами для хранения товаров населения Казахстана на 1000 жителей Казахстан почти в два раза отстает от европейских показателей – 227 м² (в Европе 420 м²). Считается, что различие обусловлено объективными причинами – меньшим объемом торговли и меньшей плотностью населения в Казахстане (складская логистика на пороге изменений, 2020).

Рынок нашей страны обладает серьезным потенциалом, так потенциал складских помещений приблизительно в 7730 тыс. м². Причем повышенный спрос наблюдается на склады класса «А». В 2019 г. совокупный объем складов класса «А» составил 562 тыс. м². Повышенная востребованность складов класса «А» объясняется следующими причинами:

- высокие технические стандарты логистических услуг и процессов;
- возможность получения дополнительных логистических и сопутствующих услуг, например, таможенное оформление, упаковка и др.;
- участие международного бизнеса в ТЛС Казахстана, требующего соответствия качества услуг мировым стандартам;
- характер грузом, требующих особых условий складирования.

Для складов класса «В», «С», «D» отмечается меньший спрос. Такие склады большей частью популярны среди строительных и промышленных компаний, для которых наиболее важны площадь и цена аренды. А такие факторы как вентиляция, температурный режим и прочие особые условия большого значения не имеют [6].

Современный логистический центр нового поколения предполагает возможность внедрения современных логистических и управленческих концепций, что открывает перспективы обеспечения высокой клиентоориентированности, востребованности и конкурентоспособности (рисунок 1).

В совокупности перечисленные характеристики формируют клиентоориентированность логистики в логистическом центре. ЛЦ нового поколения можно называть информационно-логистическими центрами.

Из зарубежного опыта ЛЦ нового поколения успешность деятельности ЛЦ во многом зависит от обоснованного применения технических достижений и инноваций. Логистический центр нового поколения клиентоориентирован и относится к своей деятельности не просто как к доставке груза из пункта «А» в пункт «Б», а учитывает, что клиент заинтересован в экономии затрат и времени. Поэтому требуется внедрение оптимизации потоков и управления ими.

Важное место в деятельности ЛЦ нового поколения отводится информационным технологиям. Предполагается, что информационные технологии должны обеспечить

переход на безбумажный документооборот в логистике, обеспечивать комплексный мониторинг процессов логистического центра, а также состояние объектов логистической инфраструктуры. Главной движущей силой в современных логистических системах становится потребность в высокоэффективном транспорте и логистических технологиях по обслуживанию клиентов. Также крайне важны планы действий по предотвращению угроз и снижению рисков потребителей услуг логистических центров [8].

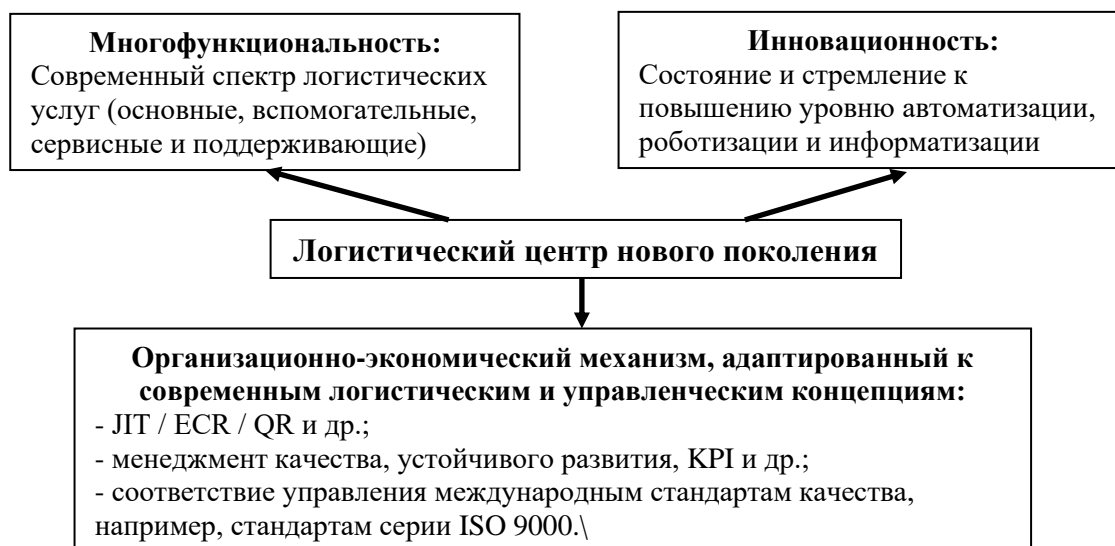


Рисунок 1 – Характеристики логистического центра нового поколения

Примечание: составлено по материалам [7]

За основу взят корреляционный метод по данным статистической отчетности.

С помощью корреляционного анализа была рассчитана матрица парных коэффициентов корреляции и сформирован апостериорный набор предикторов, оказывающих наибольшее влияние на зависимые переменные.

Результаты и обсуждение.

Проведена оценка эффективности организационно-экономического механизма функционирования логистических центров РК на основе анализа рейтингов. В международной практике эффективность ТЛС принято оценивать рейтингами:

- 1) Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI);
- 2) Глобальный индекс конкурентоспособности в компоненте «Инфраструктура»;
- 3) Индекс логистики развивающихся рынков.

Причины роста рассмотрены выше в обзоре литературы.

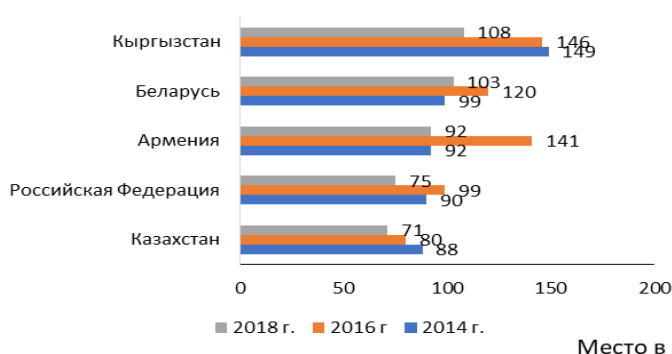


Рисунок 2 – LPI среди ЕАЭС (место в рейтинге)

Примечание: источник [9]

Также уровень логистической системы оценивается Глобальным индексом конкурентоспособности в компоненте «Инфраструктура» (Global Competitiveness Report 2019, 2018, 2020). Данный индекс оценивается Всемирным экономическим форумом (рисунок 3).

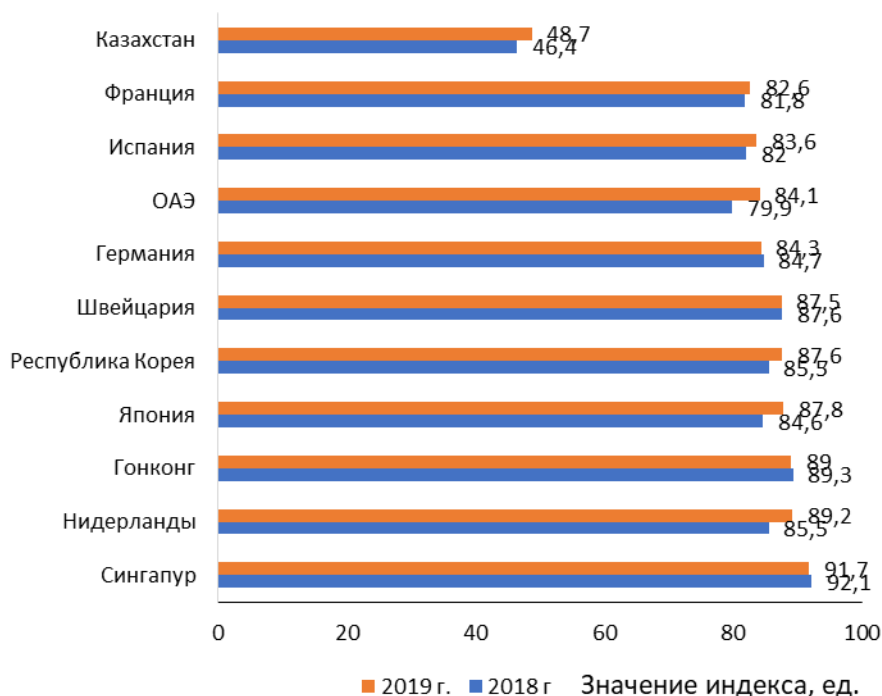


Рисунок 3 – Топ-10 стран и Казахстан в рейтинге «The Global Competitiveness Index» и Казахстан (значение индекса)
Примечание: источник [9]

Несмотря на некоторые улучшения, улучшение позиции в рейтинге, основные запланированные показатели госпрограммы «Нұрлы жол» так и не были достигнуты. Одна из причин тому – усиление конкуренции на рынке транспортно-логистических услуг Казахстана.

Данные по субиндексу «Transport infrastructure» по Республике Казахстан представлены на рисунке 4.



Рисунок 4 – Субиндекс «Transport infrastructure» 2019 г.
Примечание: источник [10]

Также состояние логистической инфраструктуры в стране может оцениваться по Индексу логистики развивающихся рынков (в индекс включено 50 стран) (EMLI, Emerging Market Logistics Index), который основан в 2010 г. Британским исследовательским институтом «Transport Intelligence» [11].

До 2019 г. для расчета EMLI использовались три составляющих индикатора:

- объем и характеристики рынка;
- сочетаемость рынков;
- развитие транспортно - логистических коммуникаций.

С 2019 г. методология расчета индекса EMLI изменилась – в основу расчета взяты три индикатора:

- логистические возможности внутри страны;
- логистические возможности за пределами страны;
- развитие предпринимательства.

В обновленном понимании индекс EMLI позволяет соизмерить возможности и потенциальные рыночные предложения в будущем.

Место Казахстана в рейтинге индекса EMLI стабильно росло до 2017 г. включительно (рисунок 5). Затем наблюдалось некоторое снижение, обусловленное укреплением конкурентных позиций других стран.

Улучшению индикаторов логистики способствовала ключевая позиция в проекте КНР «Belt & Road», существенные инвестиции в инфраструктуру, а также улучшение бизнес-среды и увеличение прямых иностранных инвестиций особенно среди стран США, Германии и Японии.

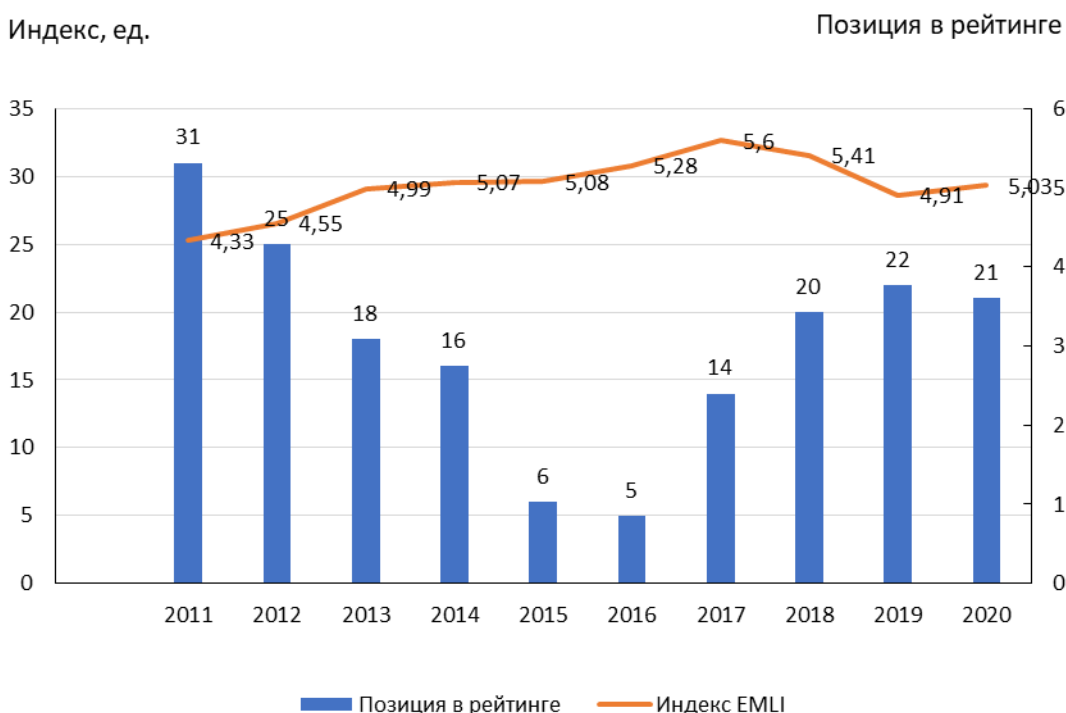


Рисунок 5 – Изменение позиции Казахстана в рейтинге Agility Emerging Markets
Примечание: источник [11]

Исходные данные для корреляционного анализ взяты из открытых данных Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (таблица 1).

Таблица 1 – Исходные данные для корреляционного анализа

Год	Индекс EMLI	Пассажирооборот	Грузооборот	Объем производства промышленной продукции (товаров, услуг)	Протяженность железнодорожных путей сообщения
		млн пкм.	млрд т-км	млн тг.	км
2011	4,33	188 939,2	448,8	15 929 052	14 892
2012	4,55	213 035,7	478,0	16 851 775	15 333
2013	4,99	235 738,4	495,4	17 833 994	15 341
2014	5,07	246 958,5	554,9	18 529 225	15 341
2015	5,08	251 250,8	546,3	14 903 099	15 341
2016	5,28	266 784,2	518,6	19 026 781	16 104
2017	5,6	273 193,4	564,0	22 790 209	16 614
2018	5,41	281 484,1	609,5	27 218 063	16 635
2019	4,91	295 516,6	597,6	29 380 342	16 061
Год	Протяженность авто - дорог		Магистральные трубы		Судоходные пути
	км		км		км
2011	86 217		20 230		4 094
2012	87 140		20 238		4 151
2013	86 581		20 238		4 151
2014	86 419		23 196		4 151
2015	86 244		23 276		4 151
2016	87 029		23 271		4 151
2017	81 814		23 268		4 151
2018	83 240		23 334		4 081
2019	84 834		23 439		4 106
Примечание: источник [12]					

В целях определения актуальности результатов данных рейтингов была определена корреляционная зависимость между индексом и показателями развития промышленности и логистики Казахстана за 2011 - 2019 гг. Выбраны факторы:

Y – Индекс EMLI, ед.

Z1 – Пассажирооборот, млн. п-км.

Z2 – Грузооборот, млрд. т-км.

Z3 – Объем производства промышленной продукции (товаров, услуг), млн. тг.

Z4 – Протяженность железнодорожных путей сообщения, км.

Z5 – Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, км.

Z6 – Протяженность магистральных трубопроводов, км.

Z7 – Протяженность внутренних водных судоходных путей общего пользования, км.

Методом корреляционного анализа в электронной таблице Excel построена матрица корреляции (таблица 2).

Результаты анализа показали, что наибольшее влияние на индекс EMLI оказывает пассажирооборот ($r_{yx1} = 0,79$), грузооборот ($r_{yx2} = 0,96$), эксплуатационная длина железнодорожных путей ($r_{yx4} = 0,83$) и протяженность магистральных трубопроводов ($r_{yx6} = 0,75$). Результаты корреляционного анализа выявили, что между индикаторами

развития транспортной системы страны и результирующим показателем – индексом EMLI – есть корреляционная зависимость. Выявлены факторы, в наибольшей степени влияющие на индекс EMLI:

- грузооборот;
- пассажирооборот;
- эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования;
- протяженность магистральных трубопроводов [11].

Таблица 2 – Матрица парных коэффициентов корреляции

Показатели	Y	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7
Y	1	-	-	-	-	-	-	-
Z1	0,7845825	1	-	-	-	-	-	-
Z2	0,7178562	0,92425	1	-	-	-	-	-
Z3	0,4352458	0,78582	0,79624	1	-	-	-	-
Z4	0,8215425	0,84215	0,7545582	0,771861	1	-	-	-
Z5	-0,638014	-0,56557	-0,643584	-0,66384	-0,78356	1	-	-
Z6	0,7478289	0,851297	0,8559973	0,529495	0,669518	-0,47416	1	-
Z7	0,1894823	-0,08896	-0,24808	-0,54122	-0,19432	0,340857	-0,02628	1

Примечание: результаты корреляционного анализа исходных данных

Улучшая перечисленные показатели, можно достигнуть заданных рейтинговых показателей. Реализуемость данных показателей зависит от деятельности различных стейкхолдеров транспортно-логистической системы: государственных институтов власти, органов местного самоуправления, а также логистических центров. Перспективным направлением улучшения перечисленных показатели является создание в РК логистических кластеров. Эта идея невозможна к реализации без активного участия государства.

Исследование подтверждает обоснованность гипотезы о том, что развитие логистических центров РК должно быть в комплексе со всей транспортно-логистической системой Республики Казахстан. В отрыве от общей программы развития ТЛС проекты оптимизации ЛЦ не обеспечат необходимого объема услуг.

Таким образом, эффективность деятельности ЛЦ зависит не только от организации внутренних процессов, но и во многом определяется состоянием самой ТЛС. Поэтому в модель оптимизации организационно-функционального механизма логистических центров должны быть включены предложения по вовлечению государственных институтов в развитие ТЛС в Казахстане и создание логистических центров нового поколения. Требуется определенные законодательные, организационные и институциональные инициативы на уровне государства по развитию ТЛС, развитие логистических кластеров.

Заключение.

У Казахстана, как у участника глобальных логистических проектов, существуют возможности зарекомендовать себя в качестве эффективно развивающегося, транзитного хаба Центральной Азии. В настоящее время в Республике Казахстан сложились благоприятные условия для развития логистического рынка. В связи с этим руководство ЛЦ РК ставит перед собой планы развития на ближайшие годы по увеличению объемов оказываемых услуг, расширению перечня услуг, увеличению представленности на рынке. Однако реализация этих планов возможна только при условии заинтересованности

клиентов, главным образом, иностранных. Поэтому логистические центры Казахстана должны удовлетворять современным международным требованиям.

Для выполнения поставленных государственных задач развития важна модернизация транспортно-логистической системы с созданием ряда ЛЦ нового поколения, востребованных для широкого спектра логистических услуг международного уровня. Благоприятные рыночные условия, сформировавшиеся в настоящее время в транспортно-логистическом секторе экономики, заставляют участников рынка активно развиваться, чтобы не упустить эту возможность. Для привлечения на рынок иностранных клиентов необходимы проекты модернизации логистических центров.

Общие черты ЛЦ нового поколения (информационно-логистических центров):

- многофункциональность;
- высокий уровень автоматизации, роботизации, информатизации;
- адаптация организационно-экономического механизма к современным логистическим и управленческим концепциям.

Результаты проведенного исследования показали, что эффективность деятельности логистических центров зависит не только от организации внутренних процессов, но и во многом определяется состоянием самой ТЛС. Таким образом, гипотеза исследования является доказанной. Требуется определенные законодательные, организационные и институциональные инициативы на уровне государства по развитию ТЛС, развитие логистических кластеров, повышение привлекательности казахстанских хабов.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Kongkiatpaiboon S. Logistics improvement: A case study of automotive part distribution / S. Kongkiatpaiboon, P. Chutima//International Scientific Journal of Engineering And Technology (Isjet). 2019, 1(1), pp. 31-35.

[2] Государственная программа инфраструктурного развития РК «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы [Электронный ресурс]. URL: <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy>

[3] Габдуллина Л.Б. (2020). Развитие транспортно-логистической системы Республики Казахстан // Экономика знаний: экономика, практика, перспективы развития: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, посвященной 50-летию юбилею ЕНУ им. Л.Н. Гумилева. Нур-Султан, 2020. С. 743-752.

[4] Элиманова Р.А., Аспанбетов Д.А. (2020)/ Транзитные перевозки Казахстана: проблемы и решения//Современные технологии: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей XXXIV Международной научно-практической конференции. Пенза, 2020, С. 24-26.

[5] Кегенбеков Ж.К., Конгуева А.Ж., Сапрыкина Н. М. (2020). Перспективы развития транспортно-логистического кластера в городе Алматы//Научные проблемы водного транспорта. 2020, Вып. 64, С. 144-154.

[6] Складская логистика на пороге изменений // Forbes Kazakhstan. – 2020. – 6 января. – [Электронный ресурс]. – 2020. – URL: https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla/.

[7] Некрасов А.Г., Сеницына А.С. (2017). Транспортно-логистические системы нового поколения в цифровой экономике // Сила систем. 2017, №3(4), С. 11-23.

[8] Shmatko A. Barykin S., Sergeev S., Thirakulwanich A. (2021). Modeling a Logistics Hub Using the Digital Footprint Method –The Implication for Open Innovation Engineering // J. Open Innov. Technol. Mark. Complex. 2021, № 7. С. 59.

[9] LPI Aggregated Rankings (2020) // The world Bank. – [Electronic resource]. Rezhim dostupa: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>.

[10] Global Competitiveness Report 2019, 2018//Официальный сайт Всемирного экономического форума.–[Электронный ресурс].–2020.–

URL: <https://www.weforum.org/reports.gdasdfewfgd.ruls>.

[11] Emerging Market Logistics Index 2011-2020 (2020) // Agility. [Electronic resource].

URL: <https://www.agility.com/insights/emerging-markets-logistics-index/overview/>.

[12] Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (2020). [Электронный ресурс]. URL: <https://stat.gov.kz/official/industry/20/statistic/8/>.

Димаш Ергобек, докторант, әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, Алматы, Қазақстан, yedk2017@mail.ru

Зауреш Ахметова, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан, zaurebolat@mail.ru

Қарлығаш Мұса, оқытушы, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан, musa_karlygash.kz@mail.ru

Серикбай Ыдырыс, э.ғ.д., профессор, Қ.А.Яссауи атындағы Халықаралық қазақ-түрік университеті, Түркістан, Қазақстан serikbay-s@mail.ru

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖАҢА БУЫН ЛОГИСТИКАЛЫҚ ОРТАЛЫҚТАРЫНЫҢ ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫН ФАКТОРЛЫҚ ТАЛДАУ

Андатпа. Қазақстанда логистикалық қызметтер нарығының белсенді дамуы байқалады. Логистикалық орталықтар өндірушілерге де, импорттаушыларға да, дистрибьюторларға да, бөлшек желілерге де, логистикалық және көлік компаниялары мен мемлекеттік құрылымдарға да қажет. Алайда жаңа буынның логистикалық орталықтары Қазақстан Республикасы жағдайында қаншалықты тиімді болатынын бағалау маңызды.

Жұмыстың мақсаты: Қазақстан Республикасындағы жаңа буын логистикалық орталықтарының тиімділігіне байланысты болатын неғұрлым маңызды факторларды негіздеу.

Жұмыстың ғылыми және тәжірибелік маңыздылығы Қазақстанның логистикалық нарығына ғылыми және қолданбалы құндылығы бар тәуелділіктерді анықтау болып табылады.

Қойылған мақсатты орындау үшін Қазақстандағы логистиканың рейтингтік көрсеткіштері мен Қазақстан Республикасы көлік-логистика жүйесінің статистикалық көрсеткіштері арасындағы корреляциялық талдау әдісі пайдаланылды.

Жұмыс қорытындыларының тәжірибелік құндылығы логистикалық орталықтардың ұйымдық-функционалдық тетігін оңтайландыру моделіне Қазақстанда көлік-логистикалық жүйені дамытуға және жаңа буынның логистикалық орталықтарын құруға мемлекеттік институттарды тарту жөніндегі ұсыныстар енгізілуге тиіс екендігі анықталды.

Түйінді сөздер. Логистика, логистикалық орталықтар, көлік-логистикалық жүйе, логистика тиімділігінің индексі, Қазақстанның логистикалық нарығы.

Dimash Yergobek, doctorate student, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, yedk2017@mail.ru

Zauresh Akhmetova, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, zaurebolat@mail.ru

Karlygash Musa, teacher, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, musa_karlygash.kz@mail.ru

Serikbay Ydyrys, doctor of economic sciences, professor, Yassawi International Kazakh-Turkish University, Turkestan, Kazakhstan, serikbay-s@mail.ru

FACTOR ANALYSIS OF NEW GENERATION LOGISTICS CENTERS DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE KAZAKHSTAN REPUBLIC

Annotation. The market of civilized logistics services in Kazakhstan is actively developing. The need for logistics centers that meet specific requirements is experienced by literally everyone - manufacturers, importers, distributors, retail networks, logistics, transport companies and government agencies. However, it is important to assess how much the logistics centers of the new generation will be really effective in the conditions of the Kazakhstan Republic.

The purpose of the work is to substantiate the most significant factors on which the effectiveness of new generation logistics centers in the Kazakhstan Republic depends.

The scientific and practical significance of the work is the identification of scientific and applied value dependencies.

The method of correlation analysis between the rating indicators of logistics in Kazakhstan and the statistical metrics of the Kazakhstan Republic transport and logistics system is used to fulfill this goal.

The practical value of the work results is that it is established that the model of the organizational optimization and functional mechanism of logistics centers should include proposals on the involvement of state institutions in the development of the transport and logistics system in Kazakhstan and the creation of a new generation logistics centers.

Keywords. Logistics, logistics centers, transport and logistics system, logistics efficiency index, logistics market of Kazakhstan.
