

УДК 338.43:330.34.01(574)

**ВЛИЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА ГОРОДА АСТАНЫ НА СОЦИО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ РЕГИОНА****Задворнева Е.П.***ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет имени П.А. Столыпина», Омск,  
e-mail: zadvorneva7@mail.ru*

Настоящая статья посвящена исследованию влияния инфраструктуры агропродовольственного рынка на социо-экономическую систему региона. Проведенный анализ деятельности институтов инфраструктуры в системе обеспечения пригородной территорией населения г. Астаны продовольствием показал, что институты инфраструктуры продовольственного рынка мегаполиса и пригородной зоны недостаточно развиты, особенно в сфере хранения, складского хозяйства, консалтинга и в других направлениях. Требуются значительные инвестиции в новые звенья инфраструктуры, такие как оптово-распределительные центры, мультимодальные индустриально-логистические парки и др. Инфраструктура – это объективная реальность, ее развитие отражается на течении всех экономических процессов. Создание новых институтов инфраструктуры агропродовольственного комплекса непосредственно влияет на индустриально-инновационное развитие всей агропродовольственной сферы, ведет к развитию рынка труда и созданию новых рабочих мест для молодых людей в смежных секторах экономики. Темпы положительного развития будут ускоряться за счет появления институтов развития инфраструктуры, одновременно с этим повышается уровень доходов, а также спрос на смежные услуги. Открыв свой агропродовольственный рынок для мировых производителей продовольствия в границах принятых обязательств перед ВТО, Казахстан сделал шаг в глобальную экономику, где компании строят свой бизнес на основе использования современной инфраструктуры и логистики для доставки готовой продукции потребителю.

**Ключевые слова:** инфраструктура, агропродовольственный комплекс, обеспечение продовольствием, институты развития инфраструктуры

**INFLUENCE OF THE INFRASTRUCTURE OF THE AGRICULTURAL MARKET OF THE CITY OF ASTANA ON THE SOCIO-ECONOMIC SYSTEM OF THE REGION****Zadvorneva E.P.***Omsk State Agrarian University named after P.A. Stolypin, Omsk, e-mail: zadvorneva7@mail.ru*

The article studies the influence of the infrastructure of the agro-food market on the socio-economic system of the region. Analysis of the activity of the infrastructure institutes in the system of providing the population of Astana with foodstuffs showed that the infrastructure institutes of the food market of the megacity and suburban area are not sufficiently developed, especially in the sphere of storage, warehousing, consulting and other areas. We need investments in new infrastructure links, such as wholesale distribution centers, multimodal industrial and logistics parks, etc. Infrastructure is an objective reality, its development is reflected in the flow of all economic processes. The creation of new institutions for the infrastructure of the agro-food complex influences the industrial and innovative development of the entire agro-food sector. It leads to the development of the labor market and the creation of new jobs in other sectors of the economy. Having opened its agro-food market for world food producers within the bounds of commitments to the WTO, Kazakhstan took a step into the global economy, where companies build their business based on the use of modern infrastructure and logistics to deliver finished products to the consumer.

**Keywords:** infrastructure, agro-food complex, provision of food, infrastructure development institutions

Инфраструктура агропродовольственного комплекса, уже сформировавшаяся вблизи г. Астаны, нуждается в рационализации в целях ускорения прохождения продукции к потребителю и сохранения её качества; сокращения затрат на движение сельскохозяйственной продукции и продовольствия. Обычно это достигается с помощью оптового звена, создания резервов продовольствия и ограничения административных барьеров. Целью исследования является разработка теоретических положений и практических рекомендаций по развитию инфраструктуры пригородного агропродовольственного комплекса в системе обеспечения продовольствием населения мегаполиса.

**Материалы и методы исследования**

Объектом исследования являются институты инфраструктуры пригородной зоны Астаны, предметом исследования – проблемы формирования и развития инфраструктуры агропродовольственного комплекса пригородной зоны мегаполиса. Для написания статьи использовались метод синтеза и анализа, абстрактно-логический, аналитический, статистический методы научных исследований.

**Результаты исследования и их обсуждение**

Мировая практика показывает, что инфраструктура агропродовольственного комплекса – капиталоемкий объект. По мнению В. Бондаренко, вложения в нее характеризуются «...более низкими значениями ин-

вестиционной привлекательности по причинам долгого срока окупаемости, высокой стоимости, экономических и политических рисков, большого числа органов регулирования» [1, с. 37]. Открыв свой агропродовольственный рынок для мировых производителей продовольствия в границах принятых обязательств перед ВТО, Казахстан сделал шаг в глобальную экономику, где компании строят свой бизнес на основе использования современной инфраструктуры и логистики для доставки готовой продукции потребителю. Развитие инфраструктуры агропродовольственного комплекса основывается на нормализации условий, в которых функционирует региональный рынок. К целевым функциям инфраструктуры агропродовольственного комплекса относятся: формирование организованной системы товародвижения; обеспечение сохранности продукции; быструю доставку продукции потребителям при сокращении потерь; создание условий агробизнесу; доступную систему кредитования участников агропродовольственного рынка; разработку нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность участников рынка и др. институты развития инфраструктуры.

Диагностика состояния агропродовольственного рынка позволяет выявить и сформулировать основные результаты, «...тенденции, а также проблемы его развития и регулирования, которые препятствуют осуществлению основных функций» [2].

Существующие в современной экономике теоретические подходы, отражающие связь «мегаполис – пригородная зона», показывают, что развитие пригородных агропродовольственных зон обусловлено: системой потребностей города и пригорода в продовольствии, существованием локального агропродовольственного рынка, спецификой агропромышленного комплекса, действием агломерационного эффекта, наличием предприятий I, II и III сфер агропромышленного комплекса.

Э.Н. Крылатых отмечает, что агросектор, куда встроен агропродовольственный комплекс, «объединяет в единую систему сельское хозяйство, производство конечной сельскохозяйственной продукции, хранение, транспортировку, реализацию, социокультурное обслуживание сельского населения, информационное и научное обеспечение данной системы» [3, с. 24]. Представление об инфраструктуре как о динамичной структуре позволяет выявить multifunctionality инфраструктуры агропродовольственного сектора в пригородной зоне и ее влияние на различные аспекты социо-экономической системы региона (таблица).

Функции инфраструктуры агропродовольственного комплекса взаимосвязаны между собой. Экономическая составляющая инфраструктуры участвует в обеспечении продовольственной безопасности, а это требует наращивания производства продовольствия, повышение его качества и снижение издержек. Для этого необходимы инновационные технологии в системе управления и производстве. Практическое применение инновационных технологий наталкивается на дефицит квалифицированных кадров, причина которого – необеспеченность жильем и другими социальными благами.

В результате интеграционных процессов между мегаполисом и сельским пригородом формируется пригородный агропродовольственный комплекс, основанный на системе предприятий по производству средств производства, продуктов питания, переработке и сбыту продовольствия [4; 5]. Рыночная инфраструктура городской экономики в системе продовольственного снабжения столицы включает торгово-посредническую, финансовую и кредитную, транспортную, информационную, экономическую, юридическую инфраструктуру, предназначенную для удовлетворения потребностей участников местного продовольственного рынка.

В научной школе Омского ГАУ «Проблемы развития инфраструктуры АПК Сибирского региона» все основные институты инфраструктуры АПК объединяют в шесть групп: производственное и научно-техническое обслуживание; посреднические, торговые и сбытовые организации; финансово-кредитные организации; переподготовка кадров, трудоустройство, социальная защита населения; информационное сопровождение рыночного хозяйства; местное самоуправление и правовое обслуживание [6, с. 112].

На наш взгляд, эта классификация отражает все фазы воспроизводственного процесса в экономике: производства, распределения, обмена и потребления и может быть принята за основу при разработке программ в области реформирования инфраструктуры агропродовольственного комплекса в Астане.

На развитие инфраструктуры агропродовольственного рынка столицы Казахстана оказывают влияние следующие объективные условия:

- высокая конкуренция на мировом продовольственном рынке;
- функционирование Казахстана во Всемирной торговой организации;
- увеличение объемов производства и товарных потоков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия;

– техническая и технологическая база информационной системы агропродовольственного рынка и др.

Современной экономике Казахстана необходимы новые институты инфраструктуры, с помощью которых станет возможным решение следующих стратегических задач:

– беспрепятственное развитие инфраструктуры обеспечения населения города-центра и пригородной зоны качественным и доступным продовольствием;

– комплексное развитие институтов инфраструктуры: создание института социального питания, распределение внутренней

продовольственной помощи нуждающемуся населению, создание агрообразовательного кластера, развитие регионального агропродовольственного кластера, союз сельхозтоваропроизводителей и т.д.;

– создание условий для индустриально-инновационного развития пригородной зоны мегаполиса;

– развитие единого логистического комплекса; создание оптово-распределительного центра;

– управление развитием инфраструктурных звеньев агропродовольственного комплекса пригородной зоны.

Функции инфраструктуры агропродовольственного комплекса пригородной зоны и их влияние на социо-экономическую систему региона

Мультифункциональные составляющие инфраструктуры АПС пригородной зоны	Аспекты, сферы влияния	Результат
Экономическая	Производство и реализация продуктов питания	Обеспечение продовольственной безопасности региона
	Интеграция рынков	Развитие межотраслевых связей
		Использование производственных ресурсов из других отраслей
	Финансы	Формирование и развитие в регионе агропродовольственного кластера
		Привлечение и использование инвестиций в АПС региона
Управление всех уровней	Создание и регулирование финансовых потоков	
	Функционирование аграрного рынка	
Социокультурная	Развитие сельских территорий	Повышение конкурентоспособности агропродовольственного сектора региона
		Создание социальной инфраструктуры
	Занятость сельского населения	Обеспечение досуга
Сохранение и развитие самобытной культуры сельского социума		
Экологическая	Развитие альтернативных производств в сельской местности	
	Рациональное использование земельных угодий	Использование почвенного плодородия
	Поддержание оптимального водного режима	Обеспечение экологического равновесия на сельских территориях
Сохранение и развитие агроландшафта		
Инновационная	Использование биотехнологий в переработке сельскохозяйственного сырья	Обеспечение сохранности и качества продукции
	Применение прогрессивных методов, новых технических возможностей в сфере управления и экономического регулирования	Создание системы проектного менеджмента, (проектное управление разных уровней)
Информационная	Развитие информационных систем всех уровней	Достоверность и своевременность информации, ее качественная обработка

Важной предпосылкой создания регионального агропродовольственного рынка является формирование специализированных зон производства сельскохозяйственной продукции, а также наличие постоянного спроса на продовольствие, с учетом которого формируется предложение продукции. Продовольственный рынок включает четыре классических основных инструмента рыночного механизма: спрос, предложение, цену и конкуренцию. От соотношения спроса и предложения зависят рыночные цены на товары, сбалансированность рынка, оказывает влияние конкуренция, стимулирующая снижение цены, повышение качества продукции, расширение ассортимента продукции и т.д. Сущность агропродовольственного рынка, как и рынка вообще, проявляется и реализуется через выполнение функций, среди которых явно выделяются: информационная, посредническая, ценообразующая, регулирующая, стимулирующая, социальная. Суть рыночных отношений сводится к возмещению общественных затрат на производство продовольствия на основе эквивалентности обмена и удовлетворения потребностей населения. Следовательно, агропродовольственный рынок образует продовольственную цепочку, в которой осуществляется ряд конкретных функций по доведению продукта от поля до конечного потребителя. К этим функциям относят заготовку, сортировку, транспортировку, хранение, переработку, финансирование, перераспределение и др. Функции имеют две ключевые характеристики: во-первых, добавляют стоимость к продукту, во-вторых, требуют определенных ресурсов для их реализации и тем самым порождают издержки. Разница между конечной ценой и ценой сельскохозяйственного продукта характеризует величину рыночной маржи, которая, как правило, с развитием сферы маркетинговых услуг, увеличивается. Важнейшими элементами агропродовольственного рынка являются: конъюнктура, инфраструктура, субъекты рынка, которые можно охарактеризовать и оценить с помощью системы социально-экономических показателей: объемов торговых сделок на объектах рыночной инфраструктуры, торговых сделок вне рыночной инфраструктуры, реальных доходов населения; движения товарных запасов; объемов инвестиций; заказов; уровня и динамики цен, состава и структуры покупателей; состава и структуры продавцов продовольствия.

Астана и ее пригородная зона, занимая выгодное расположение, должна стать крупным хабом, способствующим дальнейшему

развитию транспортных сетей. Реализация таких крупных инфраструктурных проектов, как строительство автодорог «Астана – Алматы», «Астана – Усть-Каменогорск», новых аэропорта и железнодорожного вокзала, предусматривают развитие деловой активности населения. Планирование развития Астаны и ее пригородной зоны, транспортно-логистического каркаса, агропродовольственной и другой инфраструктуры будет производиться на основе «Межрегиональной схемы территориального развития Астанинской агломерации» с проектными решениями на период до 2030 г., утвержденной Постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 ноября 2017 г. № 726 [7].

Стимулировать новые источники занятости, связанные с индустриально-инновационным развитием, будут создаваемые на территории пригородной зоны столицы Казахстана индустриальные зоны. Так, к 2030 г. в пригородном Шортандинском районе планируется функционирование индустриальной зоны агропромышленного комплекса и пищевой промышленности, сельскохозяйственного и транспортного машиностроения. Основное внимание необходимо уделить двум взаимосвязанным направлениям приложения труда – сельскому хозяйству и пищевой промышленности, обустройство которых определится развитием агропродовольственной инфраструктуры, в том числе и транспортно-логистической системы. Это обеспечит эффективное функционирование продовольственного пояса вокруг города Астаны, с созданием в районных центрах агропромышленных комплексов по глубокой переработке сельскохозяйственной продукции, а в центрах сельских округов и опорных селах – предприятий по первичной переработке в комплексе с сервисно-заготовительными центрами. Совершенствование мультимодальной логистической системы мегаполиса, в том числе строительство оптово-распределительного центра, позволит устранить неэффективных посредников в цепи товародвижения [8, с. 83].

Особое внимание необходимо уделить использованию свободных земель с обязательным созданием инфраструктуры их обслуживания, что важно в контексте проведенной в Астане выставки ЭКСПО-2017. Годовой эффект от производства дополнительной продукции растениеводства Акмолинской области равен 8,5 млрд тенге. Вовлечению в пашню залежей земель сельскохозяйственного назначения и земель запаса с последующим ростом валового продукта растениеводства Акмолинской области на



12,5% до 2030 г. также должны сопутствовать формированию институтов развития инфраструктуры.

Согласно Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. развитие Астаны позиционировано как создание северного кластера логистических услуг. Планируется строительство транспортно-логистических центров для хранения грузов и продовольственных запасов вокруг г. Астаны. В части развития инфраструктуры в пригородной зоне приоритетным станет «... модернизация инфраструктуры с применением новых современных технологий производства сельскохозяйственной продукции», повышении эффективности, применении смарт-технологий в торговле [9]. Развитие научно-образовательного кластера будет способствовать созданию и трансферту в другие регионы знаний, инновационных технологий с последующим внедрением в производство.

### Выводы

Таким образом, экономическим эффектом от введения оптово-распределительного центра – нового звена в торговле – станет снижение цен на продукты питания минимум на 15%, потери при транспортировке и хранении продовольственных товаров – на 20%, за счет оптимизации цепочки товародвижения доходы СХТП вырастут на 10 и более%.

Стратегия модернизации агропродовольственного комплекса и обеспечения качественным продовольствием населения региона способствуют планомерному развитию институциональной инфраструктуры агропродовольственного комплекса, обеспечению инфраструктурными объектами всех фаз воспроизводства пригородного АПК, государственной

поддержке пригородных сельхозпроизводителей в рамках «зеленой корзины» ВТО, поддержке кооперации сельскохозяйственных производителей, развитию материально-технической базы.

### Список литературы

1. Бондаренко В. Маркетинговое сопровождение развития инфраструктуры ВЭД // Теория и методология маркетингового сопровождения развития инфраструктуры ВЭД. – Lambert Academic Publishing, LAP, 2014. – 385 с.
2. Пашина Л.Л. Развитие продовольственного рынка в современных условиях (на примере Амурской области): дис. ... канд. экон. наук / Л.Л. Пашина. – Благовещенск, 2004. – 175 с.
3. Крылатых Э.Н. Многофункциональность агропродовольственного сектора: теоретическая концепция, практическая реализация / Э.Н. Крылатых // Экономика региона. – 2011. – № 3–4. – С. 21–35.
4. Stukach V. Adapting to the obligations of WTO members in the sphere of food aid to the population: the creation of specific regional infrastructure in Russia: монография / V. Stukach, N Starovoitova // Munich Personal RePEc Archive. – 2017. – С. 196.
5. Stukach V.F. Regional infrastructure internal food aid / V.F. Stukach, E.A. Uchakova // International research journal Issue: Regional Infrastructure internal food aid. – 2015 – No 8(39). – P. 72–80.
6. Стукач В.Ф. Инфраструктура: рыночные институты, социальная сфера села, производство: монография / В.Ф. Стукач, Л.В. Гришаева, Е.А. Асташова, В.С. Пецевич [и др.]. – Омск: Изд-во ФГБОУ ВПО ОмГАУ им. П.А. Столыпина, 2015. – 280 с.
7. Об утверждении Межрегиональной схемы территориального развития Астанинской агломерации. Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 ноября 2017 года № 726. URL: <https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo/> (дата обращения: 05.05.2018).
8. Задворнева Е.П. Влияние институциональных преобразований на развитие рыночной инфраструктуры пригородного АПК города Астаны / Е.П. Задворнева, В.Ф. Стукач // Стратегия устойчивого развития: матер. XXXVII Всероссийской научно-практической конференции. – Новосибирск, 2017. – С. 81–85.
9. Государственная программа развития АПК Республики Казахстан на 2017–2021 годы. URL: <http://newtimes.kz/eshche/apk/item/41363-mskh-rk-prezentoval-kontseptsiyugosprogrammy-razvitiya-apk-na-2017-2021-gody> (дата обращения 04.05.2018).