

Б.У. Сыздыкбаева¹, Ж.С. Раимбеков², А.Х. Муқанов³Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E-mail: syzdykbaeva_bu@enu.kz¹, zh_raimbekov@mail.ru², aidar81hamzauli@mail.ru³)

Оценка состояния развития городской системы товародвижения (на примере г. Нур-Султан)¹

Аннотация. Городская логистическая система товародвижения (ГЛСТ) обеспечивает повышение эффективности хозяйственной деятельности городской логистики.

В настоящее время ощущается острая нехватка теоретических и практических исследований в области сити-логистики в отечественной научной литературе. В статье определены основные проблемы в развитии товародвижения в городе Нур-Султан путем анкетного опроса и изучения практики организации товародвижения.

В результате анализа современного состояния логистической инфраструктуры астанинской городской агломерации выявлена проблема неравномерности ее развития, заключающаяся в том, что применяемый метод локального решения проблемных участков логистической инфраструктуры в рамках отдельных городов и районов городской агломерации не позволяет оптимизировать материальные и людские потоки в логистической инфраструктуре городской агломерации в целом.

Для решения проблем в сфере организации товародвижения предложены первоочередные практические мероприятия. В частности, предлагается решение поставленных задач с использованием смешанных перевозок в городе, а также путем создания единой интегрированной информационной транспортно-логистической городской системы товародвижения в крупных городах, в частности в мегаполисе столицы.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистические услуги, городская агломерация, инфраструктура города, городская логистическая система товародвижения.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2079-620X-2020-3-53-67>

Введение. В настоящее время система товародвижения городов имеет ряд существенных недостатков: слабо развито взаимодействие между различными субъектами этой системы, нет единого механизма координации управления материальными потоками; отсутствует полная и достоверная информация о региональном балансе ввоза и вывоза товаров, их движении и запасах; не обеспечена необходимая сопряженность транспортных, складских и торговых мощностей; низок технический уровень инфраструктуры, и,

как следствие, затраты на товародвижение далеки от рационального уровня; сохраняется многозвенность товародвижения, не создана инфраструктура межрегиональной торговли. Особенно остро стоят эти проблемы в г. Нур-Султан и других казахстанских городах-мегаполисах.

Сравнительный анализ функционирования городских агломераций показывает, что их возникновение и существование несет в себе, с одной стороны, ряд преимуществ как в экономической, так и в социальной сфере, главное из которых заключается в

¹ Данное исследование проведено в рамках грантового проекта, финансируемого Министерством образования и науки Республики Казахстан на 2018-2020 гг., проект №AP05131697.

реализации миссии центра инновационного роста экономики [1]. С другой стороны, при формировании городских агломераций существует проблема неэффективности функционирования логистических инфраструктур, что приводит к увеличению удельных затрат на транспортировку грузов и пассажиров, увеличению потерь рабочего времени, ухудшению экологической обстановки и в итоге к появлению комплекса социальных и экономических проблем в городских агломерациях [2-3].

О глубине проблемы развития логистических инфраструктур наших городских агломераций говорят данные статистики, показывающие, что характеристики обеспеченности качественными складскими помещениями, объемами платных услуг на душу населения, плотности дорог общего пользования на территориях многих городов, формирующих городские агломерации, значительно уступают характеристикам европейских городов [4, 5].

Вместе с тем исследования, связанные с состоянием и проблемами развития товародвижения регионов Казахстана, требуют дифференцированного подхода к управлению развитием товаропроводящей структуры с учетом их инвестиционной привлекательности [6]. На основе изучения зарубежного и отечественного опыта предложены рекомендации по формированию и развитию эффективных логистических распределительных центров в агломерациях Казахстана и повышению эффективности их работы. В частности, предложено создание логистических торгово-распределительных центров (ЛТРЦ) в крупных агломерациях с соответствующими структурами и механизмами реализации [7]. Однако для этого требуется определить узкие места, проблемы и ожидания потребителей городской логистической системы товародвижения (ГЛСТ).

Постановка задачи и цели исследования. Определение перспективы и стратегии развития ГЛСТ в агломерациях Казахстана

проведено в следующей последовательности: анализ и оценка деятельности участников товародвижения, выявление существующих проблем в организации системы товародвижения согласно методике [8]: выявление всего разнообразия товарных потоков в регионе; установление «узких мест» в региональной системе товародвижения; разработка целей и задач исследования; исследование товародвижения и оказываемых услуг; анализ и обработка данных; интерпретация полученных данных; подготовка предложений по оптимизации товарных потоков и повышению качества обслуживания.

Целью работы является исследование и сбор информации, выявление проблем с дальнейшей разработкой рекомендаций по использованию и улучшению логистического подхода к организации товародвижения в астанинской агломерации, включая г. Нур-Султан.

Методика исследования. Проведены анкетный опрос экспертов и интервью с представителями компаний-производителей, посредников и транспортных компаний.

Вопросы включали оценку текущего состояния, проблемы, перспективы и пути развития. Больше всего среди опрошенных экспертов было руководителей (30%), индивидуальных предпринимателей (21%), заместителей руководителя/главных специалистов (19%).

Для решения задач, которые стояли перед данным исследованием, и получения интересующих данных по общему рынку были использованы следующие исследовательские методы: сбор и анализ вторичной информации из различных материалов статистических служб, СМИ, включая работу с базами данных и классификаторами.

Экспертный опрос проведен в виде глубинных интервью с представителями компаний-производителей. Для проведения опроса была составлена подробная анкета, в которую были включены интересующие исследователей блоки. Для опроса были привлечены эксперты уровня ТОП-

менеджмента (директоры, руководители, начальники отделов). Выборка -30 экспертов. География исследования - г. Нур-Султан. Период сбора данных - с 5 января до 30 мая 2019 года.

В анкете использованы шкалированные вопросы по пятибалльной системе. Например, варианты ответов: 1 балл – худший, наименьшее; 2 балла – чуть лучше, чем нет;

3 балла - средний уровень; 4 балла - лучше, чем средний; 5 баллов – лучше, наибольшее, соответствует.

Результаты исследования и обсуждение. Основные характеристики участников опроса (место расположения, форма собственности, формат предприятия) и существующие проблемы в организации товародвижения приведены в таблице 1.

Таблица 1

**Описание и основные характеристики участников системы товародвижения
г. Нур-Султан по результатам опроса***

Описание	Существующие проблемы
1	2
Место расположения (район, зона)	
<p>таможенной очистки груза, карантинного и временного хранения в соответствующих температурных условиях. На основе электронных приложений комплектуют партии товаров и продукции для вывоза в торговые точки. Вывоз продукции осуществляется на условиях DAT поставки, когда грузоотправитель несет ответственность только до погрузки товаров в средство транспортировки собственника.</p> <p>Производственные мощности крупных логистических компаний (ТОО «Continental Logistics», «Астык Логистикс», «Кедентранс-сервис») размещены на окраине города вдоль объездной автотрассы. Основные складские помещения и терминалы «Continental Logistics» размещены на юго-восточной окраине города вдоль трассы М36 (Карагандинская автотрасса). Мощности «Астык Логистикс» находятся на северо-западной границе города (шоссе Алаш), «Кедентранссервис» разместил складские и иные собственные объекты на западной границе города. Основные рынки (Центральный базар, Шанхай, Алай, Шарын) размещены в юго-западной части города вдоль автотрассы Алаш. Крупные торговые точки, такие как METRO, КеңМарт, Magnum Cash & Carry, размещены также на окраинах города, однако имеют пункты розничной торговли в центральной части города.</p> <p>Основная часть супермаркетов сконцентрирована в районах Алматы и Сарыарка, создавая высокую конкуренцию среди розничных продавцов. В районах Есиль и Байконур наблюдается нехватка универсальных торговых точек.</p>	<p>малых предприятий, имеющих в собственности отдельные складские помещения; г) многие торговые точки практически не завозят в город крупные партии продукции, нуждающиеся в хранении на специализированных складах, а поступившие малые партии торговые точки хранят на собственных складах внутри торгового помещения.</p> <p>Размещение производственных мощностей логистических компаний не отвечает критериям эффективного товародвижения в городе. К примеру, оптовые точки реализации овощной продукции размещены в северо-западной части города (вдоль трассы Алаш), тогда как завоз данной продукции осуществляется с южной части города - по Карагандинской трассе. Крупнотоннажному автотранспорту, перевозящему овощную продукцию, приходится объезжать часть города через кольцевую объездную дорогу для разгрузки. Оптовая реализация строительной продукции осуществляется супермаркетами. Основной строительный рынок «Эталон» находится вдоль Астраханской трассы. Завоз данной продукции в основном осуществляется железнодорожным транспортом.</p> <p>Дорожная инфраструктура района Сарыарка на сегодняшний день недостаточно модернизирована, имеющиеся мостовые развязки не справляются с потоком автотранспортных средств в часы пик. Концентрация же торговых точек увеличивает грузовой транспортный поток, что зачастую приводит к увеличению длительности времени транспортного коллапса.</p>

<p>В результате наблюдается неравномерность ценовых показателей на отдельные виды продукции народного потребления; активная перевозка продукции в торговые точки уплотняет транспортный поток в районе, приводя к транспортному коллапсу.</p>	<p>Имеющиеся железнодорожные тупики и склады временного хранения не имеют достаточных производственных мощностей для разгрузки и хранения, заказчику приходится перевозить груз на собственные склады через весь город среднегабаритным автотранспортным средством.</p>
<p>Продуктовые, строительные и иные супермаркеты размещены в деловых центрах города, а также в отдельных спальных районах города. Основная часть супермаркетов сконцентрирована в районах Алматы и Сарыарка.</p>	<p>Достаточно высокая конкуренция среди розничных продавцов в одном районе города, тогда как в других районах наблюдается нехватка универсальных торговых точек. Дорожная инфраструктура района Сарыарка недостаточно модернизирована.</p>
<p>Формат предприятия</p>	
<p>В г. Нур-Султан 52,0% от всех зарегистрированных субъектов, вовлеченных в процесс товародвижения, представляют собой средние торговые точки, выступающие на рынке в качестве минимаркетов.</p> <p>Доставка продукции в большинстве случаев осуществляется с оптово-розничных пунктов, число которых в 2019 году составило 80 единиц (5%).</p> <p>Среди специализированных торговых фирм на территории Астанинского мегаполиса осуществляют торговлю товарами автомобильной промышленности и автокосметикой около 50 предприятий. Специализированных фирм по торговле мебелью - 40, одеждой и обувью - 25, спорттоварами - 12, канцтоварами и печатной продукцией - 20, оргтехникой - 23, товарами для детей - 9, цветами - 17, хозяйственными товарами и строительными материалами - более 100.</p>	<p>Происходит ужесточение условий конкуренции в сфере реализации товаров и иных видов продукции. Оптово-розничные компании в целях быстрой реализации стали брать на себя функции транспортировки грузов до конечного пункта назначения (как на условиях EXW, так и на условиях FOB поставки). Это служит одной из основных причин постепенного вытеснения транспортных компаний с внутреннего рынка товародвижения.</p> <p>При этом компании-поставщики, которые планируют продвижение своих товаров с помощью дистрибьюторов, сталкиваются с проблемой контроля-обратной связи. Возникают проблемы взаимодействия между поставщиком и дистрибьютором. Обычно поставщик и дистрибьютор решают эти проблемы через многочисленные процедуры авторизации и поддержки дилеров.</p>
<p>Примечание: составлено авторами на основе проведенного опроса</p>	

На рисунке 1 указаны направления завоза товаров и продукции, размещения крупных логистических центров (ЛЦ) г. Нур-Султан. Как видно из рисунка, основные источники потребления городских грузовых потоков расположены на севере, северо-востоке и на западном направлениях, тогда как большинство завозов осуществляется через южное направление. В городе 52 % от всех зарегистрированных субъектов, вовлеченных в процесс товародвижения, представляют собой средние торговые точки, выступающие на рынке в качестве минимаркетов.

Сегодня распределительные центры (РЦ) города расположены по окраинам города

вдоль Карагандинской трассы (продукты народного потребления, консервированные продукты питания), Павлодарской трассы (овощные оптовые рынки), Астраханской трассы (рынки строительных материалов и СВХ). Оптимально было бы разместить РЦ вдоль кольцевой дороги, исходя из спецификации прибываемых грузов. Из-за несоответствия спецификации грузов и месторасположения РЦ проявляется проблема затора грузовыми автомобилями главных магистральных трасс столицы.

За годы реформ в мегаполисе сформировались крупные современные центры дистрибуции, представленные

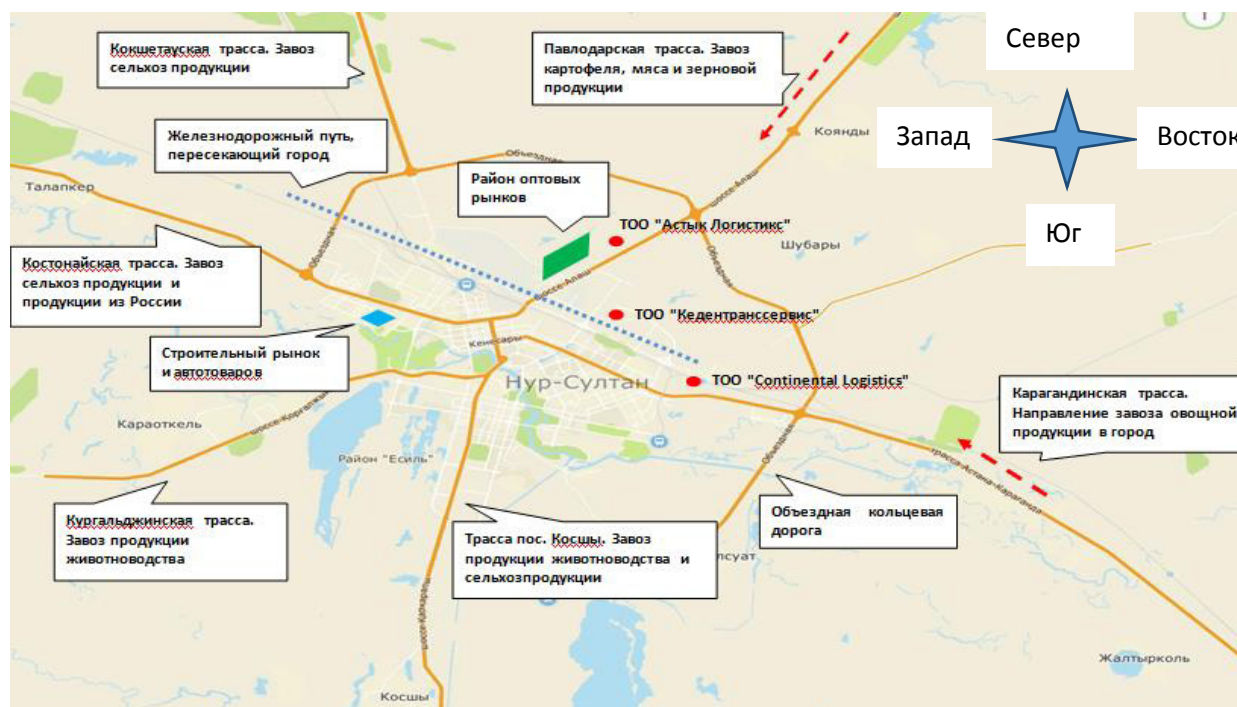


Рисунок 1 - Направления завоза товаров и продукции и размещения крупных логистических центров в г. Нур-Султан

Источник: Составлено авторами

промышленно-торговыми и транспортно-распределительными системами, такими как «Magnum Cash&Carry», «METRO», ТРЦ «Мега», гипермаркеты, супермаркеты «Рамстор», «Технодом», оптово-розничная сеть «Анвар» и др. Каждый из них владеет складскими комплексами и РЦ, имеет сеть магазинов и супермаркетов в городе и за ее пределами, является крупным оптовым потребителем транспортных услуг.

Доставка продукции в большинстве случаев осуществляется с оптово-розничных пунктов, число которых в 2019 г. составило 80 единиц (5%).

Назначения и услуги транспортно-распределительных предприятий г. Нур-Султан показаны в таблице 2.

Большинство участников рынка городского товародвижения являются субъектами среднего бизнеса. Средняя численность работников в транспортно-логистических компаниях составляет 38-41 человек (с учетом привлеченных водителей с собственными транспортными средствами). В гипермаркетах штат работников в среднем

составляет 78-80 человек. Основной штат работников в гипермаркетах состоит из работников краткосрочного найма, задействованных в расфасовке, приемке-отгрузке и складировании товаров в торговом зале. В торгово-развлекательных комплексах штат работников варьируется в пределах 35 человек, которые задействованы в основном в администрации комплекса. Штат мелких субъектов бизнеса насчитывает до 5 человек. Стоит отметить, что участники рынка товародвижения привлекают в основном работников, имеющих опыт работы в области логистики, хранения и учета груза, экспедиторской деятельности.

Проведенный опрос показал, что на сегодня наблюдается острая нехватка кадров, владеющих навыками работы с автоматизированными системами приема, разгрузки и отгрузки, сопровождения грузов и технологией логистики внешней торговли и работой с международными грузами.

Около 34% респондентов отметили, что при работе с транспортно-логистическими компаниями основной проблемой является

Назначения и услуги транспортно-распределительных предприятий г. Нур-Султан

Вид организации	Количество в городе, ед.	Универсальность	Наличие складов	Услуги транспортировки
1	2	3	4	5
Логистический распределительный центр	3	Осуществляет хранение и распределение всех видов продуктов питания	Склады класса А	Заказчик осуществляет доставку груза самостоятельно, ЛРЦ осуществляет хранение и распределение груза (подготовка партии груза) по предварительному заказу заказчика
Склад временного хранения	15	Растаможка и хранение всех видов товаров	Имеется в основном кратковременное хранение без осуществления функции распределения	Заказчик самостоятельно доставляет товар и осуществляет доставку продукции до пунктов назначения
Гипермаркет	4	Оптовая и розничная торговля товарами народного потребления	Имеются собственные склады в точке торговли, хранения товаров, прибывших для реализации	Доставка грузов в город железнодорожным или крупнотоннажным автотранспортом, развозка внутри города на основе собственных автотранспортных средств
Супермаркет	54	Розничная торговля	Имеются подсобные помещения для хранения малогабаритной продукции	Доставка грузов в город железнодорожным или крупнотоннажным автотранспортом, развозка внутри города на основе собственных автотранспортных средств. Активное привлечение экспедиторских компаний
Рынок	16	Оптовая и розничная торговля	Имеются на территории рынка	Доставка грузов в город железнодорожным или крупнотоннажным автотранспортом, развозка внутри города на основе собственных автотранспортных средств. При отсутствии транспорта - привлечение транспортных компаний

Пункты розничной торговли	3250	Дворовые и иные пункты розничной торговли	Подсобные помещения	Использование услуг экспедиторских компаний
Торгово-развлекательный центр	8	Розничная торговля	Имеются подсобные помещения или арендуемые пункты хранения	Доставка грузов через экспедиторские компании, самостоятельная развозка продуктов до потребителей
Примечание: составлено авторами на основе опроса и первичных данных				

дороговизна их услуг. Как отмечалось выше, дороговизна услуг складского хранения продукции является одной из причин низкой загрузки производственных мощностей в крупных логистических центрах. Около 19% респондентов хотели бы знать порядок ценообразования в данных компаниях, так как низкая прозрачность ценообразования не дает им возможности четко планировать затраты на хранение. 16% респондентов в качестве основной проблемы отметили низкий уровень использования систем контроля грузопотоков. Стоит отметить, что многие средние субъекты бизнеса, предоставляющие услуги хранения продукции, имеют складские помещения класса В и С, а также еще полностью не перешли на электронное сопровождение груза. В связи с этим у большинства их клиентов возникают проблемы, касающиеся контроля грузопотоков.

Результаты анкетирования показали следующие результаты по поставке продукции в г. Нур-Султан:

а) гипермаркеты, реализующие строительные материалы в г. Нур-Султан, осуществляют поставку продукции из крупных распределительных центров других регионов Казахстана, тогда как более средние и мелкие участники товародвижения осуществляют поставку из рынка строительных материалов «Эталон». Такие гипермаркеты, как ТОО «12 месяцев», ТОО «Мегастрой», ТОО «Строймарт» имеют свои складские помещения и самостоятельно осуществляют хранение и транспортировку продукции внутри города;

б) в продуктовые гипермаркеты поставка продукции осуществляется из крупных

распределительных центров г. Нур-Султан (ТОО «ContinentalLogistics», ТОО «АстықЛогистикс»), которые принимают активное участие в таможенной очистке, хранении и распределении продуктов питания. В товародвижении продуктов питания задействован как личный автотранспорт (в большинстве случаев), так и средства транспортных компаний, специализирующиеся на перевозке грузов в черте города.

В средние и мелкие торговые объекты поставка продуктов питания осуществляется специализированными оптовыми предприятиями (дистрибьютор), осуществляющими полный комплекс закупочно-сбытовых операций. В этом случае поставка продуктов осуществляется как из центров оптовой торговли (ТОО «METRO», ТОО «КенМарт»), так и из логистических распределительных центров (в случае если оптовая компания заключает договор на аренду складских помещений). В процессе товародвижения задействован только личный автотранспорт оптового предприятия или наемные грузовые средства с грузоподъемностью до 5 тонн;

в) овощная продукция поставляется в торговые точки города только соптового рынка «Шарын». Поставка овощной продукции осуществляется автотранспортными средствами грузоподъемностью до 40 тонн из областей Южного Казахстана. В данном процессе активно задействованы транспортные компании, осуществляющие поставку груза от точки отправки до пункта назначения (рынок «Шарын»). Стоит отметить,

что сегодня часть овощной продукции поставляется из Узбекистана, и основным перевалочным пунктом выступают складские помещения, расположенные в южных регионах страны. Исходя из этого, карантин и таможенную очистку груз проходит в оптовых точках торговли г. Шымкент или Туркестан. В г. Нур-Султан продукция поставляется уже только для реализации;

г) поставка продукции в универсальные торговые точки г. Нур-Султан осуществляется как специализированными дистрибьюторами, так и оптовыми предприятиями, которые осуществляют поставку из городских складов временного хранения (СВХ), так и из складов, расположенных в других регионах. Кроме того, стоит отметить, что зачастую продукция народного потребления поставляется самими гипермаркетами или супермаркетами из головных предприятий, расположенных в других крупных мегаполисах Казахстана.

Изучение деятельности крупных ЛЦ показало, что поставка продукции крупным торговым точкам осуществляется 2 раза в неделю. Для отправки груза заказчик оповещает менеджеров ЛЦ, осуществляющих сопровождение и учет груза о необходимости поставки груза в определенном объеме. Менеджер в соответствии с заказом осуществляет компоновку партии груза, осуществляет контроль температурного режима и при необходимости размораживает груз. В назначенное время по прибытию автотранспорта груз отправляется заказчику. В средних СВХ отправка груза может осуществляться каждые два дня. В этом случае заказчик или сам забирает груз, или же обращается к менеджеру предприятия, который также осуществляет компоновку партии товара и организует отправку. Стоит отметить, что сегодня все предприятия оснащены электронными приложениями, позволяющими заказчику и представителю логистической компании отрабатывать процессы поставки в виртуальной среде, что значительно сокращает временные издержки организации поставки.

Среди распределительных-логистических центров на сегодня прямыми поставками

(доля 14%) на рынке занимаются только ТОО «Continenta Logistics», ТОО «Астык Логистикс». Данные центры имеют в своей структуре гипермаркеты Кең Март и Астыкжан, что позволяет доставлять грузы в данные торговые точки без посредников.

Остальные субъекты товародвижения получают товарную продукцию через дистрибьюторов (52%). В этом случае основным заказчиком услуг СВХ и транспортных компаний выступает дистрибьютор, который самостоятельно несет затраты по доставке груза в город, хранению в складских помещениях, карантинного и таможенного оформления груза и поставке продукции в торговые точки.

Интересен опыт реализации продукции оптового торгового субъекта «МЕТРО» (через дилеров -11%). Доставка продукции в торговую точку осуществляется из г. Алматы малыми партиями, что не требует наличия больших складских помещений. По достижении минимального порогового объема имеющейся продукции администрация торговой точки осуществляет заказ продукции, которая пребывает в центр хранения по системе «точно в срок».

Большинство участников товародвижения осуществляют поставку посредством следующих транспортных средств: а) автотранспортом - 49,8% (в основном грузы относящиеся к продуктам питания или скоропортящиеся грузы в мягких тарах); б) железнодорожным составом с учетом возможности разгрузки в железнодорожных тупиках и осуществления хранения в СВХ - 38,2% (касается товаров народного потребления или крупногабаритных технических или электронных видов продукции); в) авиатранспортом - 12% (грузы из дальнего зарубежья, малогабаритные грузы мелкой партии, относящиеся к интернет-торговле).

Структура грузов г. Нур-Султан по направлениям составляет (в %): экспорт - 5, импорт - 50, внутренняя поставка из регионов Казахстана - 45.

Целевой рынок города сегментирован на определенные зоны обслуживания и клиентов в

масштабе республики -10%, в масштабе города - 52%, в масштабе близлежащих населенных пунктов -14%. Гипермаркеты ориентированы на жителей города (в %) - 41,2, розничные торговые точки – 32,1, а также близлежащие населенные пункты - 11,5. Супермаркеты ориентированы на продвижение продукции в районном масштабе. Дворовые магазины ориентированы на жителей отдельно стоящего жилого комплекса.

Поставляемая продукция самостоятельно определяется предпринимателем в СВХ, а также при доставке из-за рубежа за счет хозяйствующих субъектов осуществляется таможенная очистка и карантинное обслуживание. Практически все респонденты, принявшие участие в анкетировании, отметили, что поставка продукции осуществляется самостоятельно на основе заказных листов филиалов или иных структурных подразделений. Зачастую учет ввозимой продукции осуществляется государственными органами в рамках реализации процедур по таможенному декларированию и карантинному обслуживанию. В связи с этим наблюдается проблема закрытости статистической информации, вследствие чего хозяйствующие субъекты затрудняются прогнозировать поведение спроса на тот или иной продукт или товар. Исходя из этого, в городе проявляется острая необходимость формирования информационно-логистических центров, предназначенных для оказания услуг по получению оперативной информации непрерывного мониторинга состояния и положения объектов ЛС и транспортной инфраструктуры, а также поддержке информационного обмена между заинтересованными сторонами в процессе заказа, хранения и перевозок грузов.

В структуре реализации продукции в городе используются прямые поставки (в %) -14, через дистрибьюторов - 52, через дилеров - 11, через розничные магазины - 18, через агента - 5. Среди РЛЦ на сегодня прямыми поставками занимаются только крупные центры - ТОО «Continental Logistics», ТОО «Астык Логистикс».

Практически все СВХ и РЛЦ города оснащены цифровыми программами, позволяющими автоматизировать учет продукции. Так, в ТОО «Астык Логистикс» применение специализированного программного обеспечения WMS для управления складом позволяет в онлайн-режиме отслеживать расположение и движение товаров на складе, производить отгрузку по подходящим срокам годности, поддерживать интеграцию с 1С. Услуги по ответственному хранению также включают сортировку, маркировку, размещение груза и круглосуточный прием, исполнение заказов.

Изучение городской географии размещения филиальных сетей торговых точек показало, что многие гипермаркеты и супермаркеты размещают свои филиальные сети в оживленных городских районах. Стоит отметить, что средняя удаленность филиалов друг от друга составляет 4 - 4,5 км. С учетом того, что многие складские помещения находятся за городом, ежедневный пробег автотранспорта, задействованного в развозке груза, составляет 45-55 км. Что касается автотранспорта дистрибьюторских компаний, то они осуществляют развозку продукции не только в крупные торговые центры, но и в отдельные маленькие магазины. Тем самым ежедневный пробег их автотранспортных средств составляет около 75 км. При этом, как отметили респонденты, средняя загруженность автотранспорта по городу составляет 50-60%.

Многие компании, в целях увеличения клиентов и обеспечения постоянности их прибытия, обращают внимание на специальные ценовые скидки в контрактах. Однако зачастую в погоне за краткосрочной прибылью некоторые компании не уделяют внимание вопросам компетентности обслуживания и улучшения сервиса обслуживания. Кроме того, практически все участники процесса товародвижения не занимаются вопросами обеспечения экологической безопасности транспортных средств и улучшения социальных условий работников.

В качестве одного из приоритетных направлений развития многие компании видят расширение инфраструктуры, т.е. строительство складов и приобретение дополнительных производственных мощностей, хотя складские мощности города загружены не полностью. Однако только 5% респондентов отметили необходимость повышения эффективности товародвижения за счет повышения уровня логистического обслуживания клиентов. Другая проблема - отсутствие единого информационного пространства. Многие компании не уделяют этому внимание, отсутствие единого информационного портала не дает возможности вести учет прибываемой продукции в масштабе города.

В ходе опроса эксперты выразили следующие пожелания и предложения: обеспечение государственными и коммерческими заказами; финансирование отрасли; поддержка государства.

К сильным сторонам системы распределения товаров по г.Нур-Султан респонденты отнесли наличие складских помещений и хранение нестандартной продукции (36%), развитость торговой инфраструктуры (23 %) и системы управления (23%). Стоит отметить, что в городе имеются более 56 СВХ, которые предоставляют услуги по хранению, таможенному оформлению и карантинному обслуживанию. Кроме того, имеются 2 логистических распределительных центра, которые обладают складами класса «А». Пять субъектов в качестве преимущества отметили развитость торговой инфраструктуры. Стоит отметить, что на сегодняшний день город поделен на 4 административных района, и в каждом районе предусмотрена торговая инфраструктура с соответствующими парковочными местами для малогабаритного грузового транспорта.

В качестве недостатков отмечены низкий уровень инвестиционной заинтересованности и спад потребительской активности населения. Проблемы таможенного оформления импортных и экспортных товароматериальных потоков занимают

значительное место. Отмечены нехватка инфраструктуры (36,4%), нехватка современных городских подъездных путей и развязок; низкий уровень инвестиций в торговую инфраструктуру (27%); отсутствие поддержки со стороны государства (55%).

Помимо этого, субъекты логистического бизнеса в городе остро нуждаются в создании единого информационного портала в сфере логистики и товародвижения. Данный центр можно было бы создать на базе НПП РК «Атамекен», в структуре которого функционируют Департамент торговли и Департамент логистики и перевозок. Однако на сегодняшний день данные департаменты занимаются в основном вопросами выработки информационно-аналитического и нормативно-правового сопровождения.

На покупательской способности потребителей сказывается проблема сохранения неоправданной многозвенности товародвижения. Сегодня на рынке, особенно на рынке продуктов питания, достаточно много посредников, в результате чего продажная цена резко отличается от ввозной стоимости продукции.

Основные проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, снижающие эффективность городской системы товародвижения: маятниковая миграция рабочей силы, нехватка парковочных мест, несвязность дорожной сети.

По результатам исследования выявлены основные приоритеты и проблемы развития товародвижения в городе.

1) В качестве одного из приоритетных направлений развития многие компании видят расширение инфраструктуры, т.е. строительство складов и приобретение дополнительных производственных мощностей, хотя складские мощности города загружены не полностью. Так, более 25% респондентов отметило, что строительство дополнительной инфраструктуры способствует расширению их бизнеса и снижению затрат.

В качестве основных проблем развития товародвижения хозяйствующие субъекты

отметили следующие аспекты: более 27 % респондентов отметили сложности таможенного оформления ввозимой продукции, около 32% - низкий уровень логистического сервиса.

2) Изношенность объектов транспортной инфраструктуры (36,4%), нехватку современных городских подъездных путей и развязок; низкий уровень инвестиций в торговую инфраструктуру отметили 27% респондентов; 55 % - отсутствие поддержки со стороны государства. Помимо этого, субъекты логистического бизнеса в городе остро нуждаются в создании единого информационного портала в сфере логистики и товародвижения.

Большинство складских помещений, а также подъездные пути в городе построены или введены в эксплуатацию в советское время, и на сегодняшний день капитальный ремонт не производился.

3) Одной из основных проблем товародвижения в городе является низкая проходимость транспорта из-за заторов. Скорость передвижения неравномерна: в центральной части - 15-25 км/час, постепенно повышаясь к окраине города до 45-50 км/час.

В городе за последние 10 лет построены 8 дорожных развязок, осуществляется строительство объездной кольцевой дороги. Из них 6 развязок способны пропускать грузовой транспорт грузоподъемностью более 30 тонн. Однако данные развязки сегодня не в состоянии справиться с увеличивающимся потоком автотранспорта в город, что негативно отражается на товародвижении (особенно в летние месяцы).

К примеру, в часы пик (утром, в обед и к концу рабочего дня) даже данные развязки не помогают снизить транспортную нагрузку на отдельных участках дорог столицы. К числу наиболее загруженных улиц относятся: проспект Туран, Кабанбай батыра, Богенбай батыра, Мангилик Ел, Бауыржана Момышулы, Абылайхана. Местные органы власти неоднократно предпринимали попытки снизить транспортную нагрузку на отдельные улицы. Так, проспект Кенесары и Абая, улица Ауэзова были сделаны односторонними,

увеличен дорожный просвет на проспекте Кабанбай батыра, установлены умные светофоры. Однако это привело к еще большим заторам на отдельных участках дорожного движения, что сказывается на увеличении времени простоя в заторах автотранспортных средств, вовлеченных в процесс товародвижения.

Другим недостатком в системе товародвижения является информационная изоляция между предприятиями транспорта, торговых компаний, оптовых и мелкооптовых складов. На сегодняшний день отсутствует единая база предприятий, вовлеченных в процесс товародвижения.

5) Главной проблемой в будущем станут проблемы затора и экологии на городских улицах, так как общее количество зарегистрированных транспортных средств в городе уже составляет свыше 350 тысяч, без учета ежедневно въезжающих, транзитных транспортных средств, которые составляют более 75 тысяч. Таким образом, с учетом транспортных средств, находящихся в столице с других регионов, их количество превышает 400 тыс.

В результате высокого уровня автомобилизации и нехватки дорожно-транспортной инфраструктуры формируется существенная нагрузка на улично-дорожную сеть, где в пиковый период (7:30-9:00; 16.00-18.00) фактическая пропускная способность превышает на 10-15%, приводя впоследствии к затруднению движения и снижению средней скорости транспортного потока до 10 км/час. в центральных улицах города с постепенным увеличением на окраинах города.

В связи с этим формирование транспортного каркаса позволит предотвратить вероятность возникновения транспортного коллапса на дорогах столицы и обеспечить транспортную доступность жилых комплексов и социальных объектов. За период с 2019 по 2023 годы планируется построить 121 км дорог, 2 транспортные развязки, 3 моста, а также легкорельсовый транспорт (LRT) [9].

6) Основные проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, снижающие

эффективность городской системы товародвижения: 1) маятниковая миграция рабочей силы; 2) нехватка парковочных мест; 3) несвязность дорожной сети.

7) В качестве основных проблем развития товародвижения хозяйствующие субъекты отметили следующие аспекты: а) более 27 % респондентов в качестве основной проблемы отметили сложности таможенного оформления ввозимой продукции. Простаивание груза из-за длительности таможенных процедур ведут к повышению затрат в среднем на 8,2%; б) около 32% респондентов в качестве основной проблемы отметили низкий уровень логистического сервиса.

Сегодня логистические центры города в основном предоставляют услуги в сфере временного хранения и транспортировки (исходя из условий договора). В городе имеются лишь 2 транспортно-логистических центра, способных предоставлять весь комплекс услуг (от таможенной очистки до распределения и подготовке груза к отправке). Большинство отечественных логистических компаний реализуют систему планирования, основанную на старых системах учета, тогда как сегодня логистические системы мира активно применяют различные автоматизированные электронные системы и концепции (точка заказа (перезаказа), быстрого реагирования, непрерывного пополнения запасов, автоматического пополнения запасов).

8) Низкий уровень инвестиций в торговую инфраструктуру отметили 27% респондентов.

9) Отсутствие поддержки со стороны государства отметили 55% респондентов. Большинство казахстанских компаний, являясь субъектами бизнеса, остро нуждаются в государственной поддержке.

10) На покупательскую способность потребителей сказывается проблема сохранения неоправданной многозвенности товародвижения. Сегодня на рынке, особенно на рынке продуктов питания, достаточно много посредников, в результате чего продажная цена резко отличается от ввозной стоимости продукции. С этой проблемой

пытались бороться и представители Акимата города. Однако число посредников так и не было уменьшено. Одним из решений данной проблемы может стать создание консолидированного логистического центра, а также единой информационной базы, где производитель мог бы напрямую осуществлять поставку товаров и продуктов в город самостоятельно.

Оценка состояния действующих каналов дистрибуции в Астанинском мегаполисе позволяет сделать следующие основные выводы.

Анализ показал, что от 25 до 35% грузов, которые поступают в регион, вывозятся из него в другие регионы Казахстана и СНГ. Причем в составе этих грузов преобладающую массу составляют продукты питания и товары народного потребления. Большинство складов не привязаны непосредственно к магистральным трассам, что существенно затрудняет подъезды к ним и выезды, мешает движению городского транспорта, в том числе маршрутных машин.

Помимо организационных и технических дорожных проблем нельзя не упомянуть проблемы экологические, острота которых становится очевидной для людей, находящихся вблизи складских объектов или непосредственно связанных с их деятельностью.

Немало проблем приходится решать государственным органам столицы в связи с неудовлетворительным состоянием инфраструктуры оптово-розничных рынков: отсутствует необходимый сервис для представителей торгующих фирм; нет достаточного количества оборудованных стоянок для автомобильного транспорта; нет удобного подъезда к торговой зоне.

Выводы. Для решения накопившихся проблем в сфере организации товародвижения необходимо осуществить первоочередные мероприятия.

1. Сформулировать политику сегментации товарных рынков на территории Астанинского мегаполиса, чтобы сделать их удобными для обслуживания населения и создать

конкурентную среду для стабилизации на них розничных и оптовых цен.

2. Четко определить предприятиям оптовой и розничной торговли задачи по организации качественного обслуживания клиентов, разработав реально действующий мотивационный механизм.

3. Создать систему государственной поддержки и регулирования процесса формирования в регионе института логистических посредников для обеспечения эффективной системы управления товародвижением.

4. Представить экономическое обоснование для принятия решения о выводе из города многочисленных коммерческих

и таможенных складов, включая СВХ в зону строящейся кольцевой дороги и за ее пределы, на территорию области.

Необходимо принять концепцию и далее Программу по транспортно-логистическому обслуживанию города, в которой необходимо предусмотреть сооружение в узлах транспортной сети на территории области крупных и средних по мощности мультимодальных терминальных комплексов нового поколения, объединенных единой системой организационно-экономического, информационного, кадрового и нормативно-правового обеспечения и выполняющих функции логистического транспортно-распределительного центра.

Список литературы

1. Taniguchi E., Russell G. Thompson & Tadashi Yamada. Recent Trends and Innovations in Modelling City Logistics // Eighth International Conference on City Logistics. -2014. – Vol. 125. – P. 4-14.
2. Fatnassi E., Chaouachi J., Klibi W.. Planning and operating a shared goods and passengers on-demand rapid transit system for sustainable city-logistics // Transportation research Part B-Methodological. – 2015. – Vol. 81. – P. 440-460.
3. Dablanc L., Ross C.. Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM) // Journal of Transport Geography. – 2012. – №24. – P. 432 - 442.
4. Малевич Ю.В. Актуальные проблемы управления цепями поставок // Логистика: современные тенденции развития: Материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. – СПб.: СПбГИЭУ, 2010. – С. 259.
5. Сыздыкбаева Б., Сейдуалин Д., Мусина К. Развитие логистических процессов в оптово-розничной торговле г. Нур-Султан // Экономика и статистика. – 2019. - №2. – С.148 -153.
6. Raimbekov Zh.S., Syzdykbayeva B.U., Mussina K.P. Evaluations and Prospects for Developing Logistics System of the Commodity Distribution Network in the regions of Kazakhstan //Journal of Applied Economic Sciences. – 2018. - Vol. XIII. - Issue 1 (55). – P. 174-181.
7. Сыздыкбаева Б.С., Раимбеков Ж.С., Баймбетова А.Б., Камзенов А.Т. Анализ состояния развития логистических распределительных систем товаров в крупных городах и регионах Казахстана // Бюллетень науки и практики. - 2019. -Т. 5, №7. - С. 214-231.
8. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – Москва: Центр экономики и маркетинга, 1998. - 168 с.
9. О генеральном плане города Астаны: Постановление Правительства Республики Казахстан от 15 августа 2001 года №1064 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.12.2016 г.). [Электрон. ресурс] - URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1024335 (Дата обращения 08.12.2018).

References

1. Taniguchi E., Russell G. Thompson & Tadashi Yamada. Recent Trends and Innovations in Modelling City Logistics, Eighth International Conference on City Logistics, 125, 4-14(2014).
2. Fatnassi E., Chaouachi J., Klibi W.. Planning and operating a shared goods and passengers on-demand rapid transit system for sustainable city-logistics, Transportation research Part B-Methodological, 81, 440-460(2015).

3. Dablanc L., Ross S. Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM), *Journal of Transport Geography*, №24, 432-442(2012).

4. Malevich Yu.V. Aktualnye problemy upravleniya tsepyami postavok [Actual problems of supply chain management], *Logistika: sovremennye tendentsii razvitiya: Materialy 9 Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. [Logistics: modern development trends: Proceedings of the 9th Intern. scientific].* (Saint Petersburg, SpbGIEU, 2010, 259 p.). [in Russian]

5. Syzdykbaeva B., Seidualin D., Musina K.P. Razvitie logisticheskikh protsessov v optovo-rozничnoi torgovle g. Nur-Cultan [Development of logistics processes in wholesale and retail trade in Nur-Sultan], *Ekonomika i statistika [Economics and Statistics]*, №2, 148-153(2019). [in Russian]

6. Raimbekov Zh.S., Syzdykbaeva B.U., Mussina K.P. Evaluations and Prospects for Developing Logistics System of the Commodity Distribution Network in the regions of Kazakhstan, *Journal of Applied Economic Sciences*, XIII. Is. 1 (55), 174-181(2018).

7. Syzdykbaeva B., Raimbekov Zh., Baimbetova A., Kamzenov A. Analiz sostoyaniya razvitiya logisticheskikh raspredelitel'nykh sistem tovarov v krupnykh gorodakh i regionah Kazakhstana [Analysis of the state of development of logistics distribution systems of goods in large cities and regions of Kazakhstan], *Bulleten nauki i praktiki [Bulletin of Science and Practice]*, 5(7), 214-231(2019). [in Russian]

8. Gordon M.P., Karnauhov S.B. *Logistika tovarodvizheniya [Logistics of goods movement]* (Moscow, Tsentr ekonomiki i marketinga, 1998, 168 p.). [in Russian]

9. O generalnom plane goroda Astany: Postanovlenie Pravitelstva Respubliki Kazakhstan ot 15 avgusta 2001 goda №1064 (s izmeneniyami i dopolneniyami po sostoyaniyu na 23.12.2016 g.) [On the general plan of the city of Astana: Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated August 15, 2001 №1064 (with amendments and additions as of December 23, 2016)] [Electronic resource] Available at: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1024335 (Accessed: 08.12.2018). [in Russian]

Б.Ұ. Сыздықбаева, Ж.С. Раимбеков, А.Х. Муканов

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Қалалық тауар қозғалысы жүйесі дамуының жағдайын бағалау (Нұр-Сұлтан қаласының мысалында)

Аңдатпа. Қалалық тауар қозғалысы логистикалық жүйесі қалалық логистиканың экономикалық қызметінің тиімділігін арттыруды қамтамасыз етеді.

Қазіргі уақытта отандық ғылыми әдебиеттерде қалалық логистика саласында теориялық және практикалық зерттеулердің тапшылығы байқалады. Мақалада анкета тарату және тәжірибені зерттеу әдістері арқылы Нұр-Сұлтан қаласында тауар қозғалысы дамуының негізгі проблемалары анықталған.

Нұр-Сұлтан қаласы агломерациясының логистикалық инфрақұрылымының қазіргі жағдайын талдау нәтижесінде оның біркелкі емес дамуының проблемалары анықталды. Жекелеген қалалар мен қалалық агломерация аудандарының шеңберіндегі логистикалық инфрақұрылымының проблемалық аймақтарының мәселелерін шешу әдісі қалалық агломерацияның логистикалық инфрақұрылымындағы материалдық және адам легін оңтайландыруға мүмкіндік бермейді.

Тауар қозғалысын ұйымдастырудағы мәселелерді шешу үшін бірінші кезектегі тәжірибелік шаралар ұсынылды. Атап айтқанда, міндеттерді шешу үшін қалада аралас тасымал әдістерін қолдануды ұсыну және ірі қалаларда, оның ішінде, астана мегаполисында, бірыңғай ақпараттық көліктік-логистикалық қалалық тауар қозғалыс жүйесін құру арқылы ұсыну болып табылады.

Түйін сөздер: логистика, көліктік-логистикалық қызметтер, қалалық агломерация, қала инфрақұрылымы, тауарлар қозғалысының қалалық логистикалық жүйесі.

B.U. Syzdykbayeva, Zh.S. Raimbekov, A.H. Mukanov
L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

**Assessment of the state of development of the urban traffic system
(on the example of Nur-Sultan)**

Abstract. The system of city logistics for commodity distribution provides an increase in the efficiency of its economic activity.

Currently, there is an acute shortage of theoretical and practical research in the field of city logistics in the domestic scientific literature. The article identifies the main problems in the development of commodity distribution in the city of Nur-Sultan through conducting a survey and studying the practice of product distribution.

As a result of analyzing the current state of logistics infrastructure in the Nur-Sultan city agglomeration, the problem of its uneven development is revealed, which consists in the fact that applied method of addressing problematic areas of the logistics infrastructure locally within individual cities and regions of city agglomeration does not allow optimizing the material and human flows in the logistics infrastructure of the city agglomeration as a whole.

To solve problems of commodity distribution organization, practical measures of high priority are proposed. In particular, it is proposed to tackle the situation by using multimodal transportation in the city, as well as by creating a single integrated information transport and logistics urban distribution system in large cities, in particular, in the metropolis of the capital.

Keywords: logistics, transport and logistics services, city agglomeration, city infrastructure, urban distribution system.

Авторлар туралы мәлімет:

Сыздықбаева Бақыт – негізгі автор, э.ғ.д., Туризм кафедрасының профессоры, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан.

Раимбеков Жанарис – э.ғ.д., Экономика кафедрасының профессоры, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан.

Муканов Айдар – экономика магистрі, Туризм кафедрасының аға оқушысы, Нұр-Сұлтан, Қазақстан.

Syzdykbayeva Bakyt – The main author, Doctor of Economic Science, Professor, Department of Tourism, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

Raimbekov Zhanarys - Doctor of Economic Science, Professor, Department of Economics, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.

Mukanov Aidar – Master of Economics, Department of Tourism, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.