

Л.Н.ГУМИЛЕВ ат. ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТИ  
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА  
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY  
Л.Н. ГУМИЛЕВ ат. ЕҰУ ЖАНЫНДАҒЫ ЗАМАНАУИ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ  
ИНСТИТУТ СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ЕНУ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА  
IMS OF LN GUMILYOV ENU  
ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ  
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ  
ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE  
«ҚАРЖЫЛЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫ ЗЕРТТЕУ ЖӨНІНДЕГІ ОРТАЛЫҚ» РМҚ  
РГП «ЦЕНТР ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ФИНАНСОВЫХ НАРУШЕНИЙ»  
RSE «CENTRE FOR FINANCIAL VIOLATIONS RESEARCH»



**«ӘЛЕМДІК ЭКОНОМИКАНЫҢ ТУРБУЛЕНТТІЛІК РЕЖИМГЕ КІРУ  
ЖАҒДАЙЫНДА ЕЛДІҢ СЫРТҚЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТІ»**

*Халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының*

**ЕҢБЕКТЕРІ**

**ТРУДЫ**

*Международной научно-практической конференции*

**«ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СТРАНЫ  
В УСЛОВИЯХ ВСТУПЛЕНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ  
В РЕЖИМ ТУРБУЛЕНТНОСТИ»**

*Works of the international scientific- practical conference*

**«FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE COUNTRY IN CONDITIONS  
OF ENTRY OF THE WORLD ECONOMY TO THE MODE  
OF TURBULENCE»**

**1 часть**

**2015**

**Астана**

УДК 339.9(063)  
ББК 65.5  
Ә 52

### Редакция алқасы

*МАДИЯРОВА Д.М.* – төрағасы, э.ғ.д., профессор  
*РАХМЕТУЛИНА Ж.Б.* – төраға орынбасары, э.ғ.к., профессор, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Экономика» кафедрасының меңгерушісі  
*АХМЕТЖАНОВА С.Б.* - э.ғ.д., профессор, Ғылыми экономикалық сараптама орталығының директоры, Экономикалық зерттеулер институты  
*АЗАТБЕК Т.А.* – э.ғ.д., профессор  
*ЕГЕМБЕРДИЕВА С.М.* – э.ғ.д., профессор  
*РАИМБЕКОВ Ж.С.* – э.ғ.д., профессор  
*ШАЛБОЛОВА У.Ж.* – э.ғ.д., профессор  
*КӘРІБАЕВ Ә.А.* - э.ғ.к., Қолданбалы ғылыми зерттеулер бөлімінің меңгерушісі, Республикалық бюджеттің атқарылуын бақылау жөніндегі есеп комитетінің «Қаржылық бұзушылықтарды зерттеу жөніндегі орталық»  
*СЫДЫҚНАЗАРОВ М.Қ.* - ф.ғ.к., саясаттану PhD докторы, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ жанындағы Заманауи зерттеулер институтының директоры  
*ТЛЕСОВА Э.Б.* - э.ғ.к., доцент

Ә 52 «Әлемдік экономиканың турбуленттілік режимге кіру жағдайында елдің сыртқы экономикалық қызметі» халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының еңбектері. - Астана: Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015.-551б.

Труды международной научно-практической конференции «Внешекономическая деятельность страны в условиях вступления мировой экономики в режим турбулентности».- Астана: Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, 2015.-551с.

Works of the international scientific- practical conference «Foreign economic activity of the country in conditions of entry of the world economy to the mode of turbulence».- Astana: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2015.-p.551.

**ISBN 978-601-301-521-7**

УДК 339.9(063)  
ББК 65.5

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015  
© Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, 2015

**ISBN 978-601-301-521-7**

предпринимать эффективные меры, то вряд ли можно ждать «прорывного» инновационного развития кадрового потенциала в вопросе привлечения молодых научных кадров в реальную экономику, в нефтяную отрасль Республики Казахстан. Высокий уровень конкурентоспособности нефтегазовой отрасли все более зависит от способности кадрового потенциала нефтяных компаний постоянно генерировать и эффективно применять на практике все новые знания и самые современные инновационные технологии.

### **Список литературы**

1. Нефтяные компании Казахстана. [www.neftegaz.kz](http://www.neftegaz.kz). 2012 г.
2. Основные проблемы, возникающие в нефтегазовой отрасли Республики Казахстан, и возможные способы их устранения. [www.neftegaz.kz](http://www.neftegaz.kz). 2013 г.
3. Шерстнева Н. Дуальное обучение – перспективная система обучения в ТиПО. Электронный ресурс. <http://pedagog.kz/index.php>
4. Дуальная система обучения. Электронный ресурс <http://www.rnmc.kz>
5. Сидорин А.В. Система формирования кадрового потенциала высокотехнологичных отраслей промышленности на основе кластерного подхода. Интернет- журнал «Науковедение» №4, 2012 г.
6. С.Алдияров, А.Байзаков. О применении экономического метода кластерного анализа в горнометаллургическом комплексе Казахстана // Транзитная экономика - 2005. - №3.

УДК 338.158

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ**

А.Ж. Исамбаева, В.П. Суиц

Евразийский национальный университет  
имени Л.Н. Гумилева, г. Астана, Казахстан  
Московский государственный университет  
им. М.Ломоносова, г. Москва, Россия

В 2014 году Казахстан в рейтинге логистических систем стран мира занял 88-е место из 144 государств [1, 2]. Присвоение ранга осуществляется на основании интегрированной оценки по следующим показателям: система прозрачности и контроля в таможенных процедурах; конкурентное ценообразование, качество логистики и компетенций; своевременность доставки; транспортная инфраструктура и др. Показатели Казахстана снизились по разделам «качество торговой и транспортной инфраструктуры, «международные перевозки», «своевременность поставок». При этом

отмечается некоторое улучшение показателей «таможня», «качество и компетентность». «отслеживание прохождения грузов»

Доля транспортных расходов в структуре ВВП Казахстана является одной из высоких в мире - около 20%. Без решения транспортных проблем потенциал роста экономики ограничен. Расходы транспорта при доставке товаров народного потребления в 1,5 раза превышают показатели Евросоюза. Это объясняется большими расстояниями между регионами, что делает сообщение затрудненным, а также неэффективной системой распределения грузопотоков при доставке продукции из одних регионов в другие. При одинаковом объеме доставляемой продукции транспортная работа в нашем случае увеличивается в разы по сравнению со странами, где транспортная инфраструктура развита.

За счет логистики в странах-членах ЕАЭС формируется примерно 10-12% ВВП. В государствах ЕС данный показатель составляет 20-25% [3]. Между тем, удельный вес логистических затрат в конечной продукции стран ЕАЭС сегодня составляет в среднем 20-25%, а в некоторых случаях достигает одной треть. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС – 11%, в США и Канаде – 10% [4,5].

Надо сказать, на фоне общего ухудшения мировой экономики в Казахстане, как и в ряде других стран, происходит снижение перевозок нефти, железорудного сырья, угля, металлопродукции. Несмотря на возросший курс доллара к тенге, высокая себестоимость производства и большие транспортные расходы делают экспорт многих товаров нерентабельным.

Наблюдается спад объемов контейнерных перевозок. К сожалению, страна не может обеспечить себя некоторыми видами продуктов питания, товаров народного потребления, лекарств. И многое из того, что мы потребляем, поступает к нам в контейнерах. В этих условиях начинается активная конкурентная борьба за тех не многочисленных клиентов, которые еще продолжают отправлять и получать грузы. Именно поэтому, сегодня наблюдается значительный рост цен на ряд импортных товаров, и даже отечественные товары, которые выпускаются с применением импортного сырья и комплектующих. Здесь в некоторой степени сказывается и влияние российских санкций, волатильность казахстанского тенге.

Здесь показателен следующий пример из российской практики. Все усилия транспортников привели к тому, что стоимость сквозной доставки из портов Китая до Москвы, морем вокруг половины земного шара, уменьшилась с 7800-8000 долл. США до 4600-4700 [6,7], или на 40-44%. В то время как стоимость перевозок по альтернативному, и очевидно более короткому и удобному, маршруту через порты российского Дальнего Востока и Транссибирскую магистраль не уменьшилась и продолжает оставаться на уровне 7000 долларов.

Отсюда вывод, чтобы повысить логистические показатели страны, необходимо снижать издержки на всех стадиях производства и реализации продукции, улучшить транспортную инфраструктуру, совершенствовать работу логистических служб предприятия. Рассмотрим, какие решения могут быть в сфере улучшения работы транспортных компаний в нашей стране.

Логистическая система представляет собой сложный комплекс и испытывает на себе влияние различных факторов и в то же время сама стимулирует развитие сопряженных с ней звеньев. Традиционно транспортно-логистический сегмент развивался в непосредственной связи с внешнеэкономической деятельностью государства. Развивая и совершенствуя логистическую систему, можно увеличивать внешнеторговый потенциал государства.

Эффективное регулирование логистической сети и выявление сильных и слабых сторон в различных секторах экономики, связанных с логистикой, обеспечивают привлекательность отечественных товаров на внешних рынках, а также спрос на услуги национальных логистических операторов. Отлаженная работа логистической системы способствует оптимизации социально-экономических процессов, в конечном счете, достигаются следующие положительные эффекты:

- 1) рост занятости и эффективное использование трудовых ресурсов;
- 2) снижение затрат на выпускаемую продукцию, повышение ее конкурентоспособности;
- 3) увеличение ВВП и внешнеторгового оборота;
- 4) повышение благосостояния и качества жизни граждан.

Уровень развития логистической системы определяется при помощи ряда показателей. К наиболее важным показателям, которые используются при оценке логистического потенциала, относятся:

- показатели линейной характеристики инфраструктуры: плотность дорог на 100 кв. км; плотность железнодорожных линий на 100 кв. км; протяженность автомагистралей международного значения и др.

- показатели точечной характеристики инфраструктуры: количество международных аэропортов; количество внутренних водных портов; количество морских портов и др.

- показатели узловой характеристики инфраструктуры: размер складских площадей класса А, кв. м; количество логистических центров; количество международных распределительных центров и др.

Чаще всего при оценке логистического потенциала применяются сложные показатели точечного характера. Так, логистический потенциал региона определяется с точки зрения локализации в регионе складов-центров распределения, специально ли они построены или модернизированы под склад для сдачи в наем, с учетом коммуникационной доступности. В этом плане чаще всего нанимателями являются логистические операторы или торговые сети. Если говорить о производств, они приобретают земельные участки, на которых кроме производственных цехов строят собственные склады. Если предприятие принимает решение использовать аутсорсинг, тогда генерируется спрос на аренду складских площадей, предлагаемых фирмами, оказывающими логистические услуги. Иначе говоря, при измерении уровня логистики региона в первую очередь принимаются во внимание современные складские объекты, размещенные рядом с автомобильными, железнодорожными, водными и воздушными путями.

В международной практике существуют различные подходы к оценке логистического потенциала государства. Нас интересует транспортная составляющая. В 2010 г. Торговая палата США создала индекс транспортной эффективности для измерения того, насколько хорошо транспортная система удовлетворяет потребности государства. Оценка индекса осуществляется с помощью 3 групп показателей: 1) предложение; 2) качество обслуживания; 3) коэффициент использования. Данный индекс рассчитывается как для всего государства в целом, так и для отдельных штатов, что является хорошей возможностью для сравнения [8].

Также в США Федеральное управление шоссейных дорог предоставляет высококачественную информацию в отчете *Freight Facts and Figures* по объему и стоимости грузопотоков в США, по совокупности каналов, по которым движется груз, экономическим условиям, которые стимулируют движение груза, отрасли, которая занимается грузоперевозками, безопасности, энергетическим условиям и условиям окружающей среды, связанным с грузоперевозками [8]. К слабым моментам данного отчета относится то, что некоторые таблицы и данные, основаны на информации, полученной в ходе экономической переписи, которая проводится один раз в пять лет. Существует проблема отсутствия данных по некоторым показателям за определенные годы.

Российскими учеными было проведено исследование для оценки индекса логистической результативности стран бывшего СССР, в результате которого был составлен рейтинг [9]. В таблице ниже представлены результаты расчетов сводных индексов, комплексного показателя и рейтинга стран бывшего СССР по уровню логистической результативности.

Таблица - Рейтинг стран СНГ по уровню логистической результативности

Название государства	Сумма сводных индексов по внешним и внутренним факторам	Комплексный показатель логистической	Рейтинг
Беларусь	69,3568	2,4770	2
Россия	174,7819	6,2422	9
Украина	60,3442	2,1552	1
Молдова	129,5344	4,6262	6
Литва	96,1050	3,4323	4
Латвия	80,5344	2,8762	3
Эстония	100,9705	3,6061	5
Киргизия	320,4863	11,4459	13
Туркменистан	508,0933	18,1462	15
Узбекистан	162,3672	5,7988	8
<b>Казахстан</b>	<b>253,5028</b>	<b>9,0537</b>	<b>12</b>
Таджикистан	226,6824	8,0958	11
Грузия	136,9270	4,8903	7
Армения	200,6962	7,1677	10
Азербайджан	333,0393	11,8943	14

Как видно, среди стран СНГ наибольшую привлекательность по логистическому потенциалу имеет Украина за счет высокой плотности железных дорог, большого количества логистических центров, относительно низкой стоимости аренды складских площадей и тарифов на автомобильные перевозки. Следом за Украиной идет Беларусь, уровень логистики которой характеризуется достаточно высокой плотностью автомобильных и железных дорог, а также низкими тарифами на грузоперевозки.

Россия занимает 9 место по уровню логистики из-за низкой плотности автомобильных и железных дорог, низкой концентрации объектов точечной инфраструктуры, высокой стоимости аренды складских помещений и высоких затрат на рабочую силу.

Казахстан в этом рейтинге на 12-м месте из 15 стран, хотя сводный индекс по внешним и внутренним факторам выше, чем в других странах. Причиной является низкая плотность автомобильных и железных дорог, низкая концентрация объектов инфраструктуры, высокая стоимость аренды складских помещений, достаточно высокие затраты на рабочую силу, нерациональные траты на стадии госрегулирования и размещения заказов на обслуживание.

Между тем, логистическая сфера деятельности значительно влияет на общую экономическую ситуацию государства. Поэтому надо определить комплекс мер, направленных на развитие логистической системы, выявить области точечного экономического и организационного воздействия. В этой связи предлагаем обратить внимание на альтернативные пути развития рынка логистических услуг, которые могут включать в себя не только непосредственное влияние на транспортно-логистическую отрасль, но и на сторонние факторы, обеспечивающие эффективное функционирование всей логистической системы. Основные сферы управления логистикой: государственное и отраслевое регулирование, повышение конкурентоспособности национальных логистических предприятий, проведения мероприятий по повышению логистической результативности экономики.

Совершенствование логистической системы должно включать:

1) улучшение логистической инфраструктуры - линейной, узловой, точечной, в результате появится возможность определять наиболее привлекательные объекты инвестиций в транспортной инфраструктуре. Таким образом можно упорядочить объемы инвестиций и очередность вложений средств, исходя из удельного веса влияния конкретного объекта инфраструктуры на результативность логистических затрат.

2) повышение уровня логистического сервиса, что позволит выявить слабые места в бизнесе, а так же влиять на качество представленных услуг благодаря точечным инвестициям в оргструктуру и материальные объекты.

Имея данные анализа, государственные органы и экспертные организации смогут произвести мониторинг логистических услуг на рынке и выявить существующий потенциал для улучшения качества работы. В условиях кризиса необходимо объединение усилий всех участников транспортного рынка, поддержка отечественной транспортной отрасли со стороны

государства, а также меры стимулирования развития отрасли.

### Список литературы

1. <http://meta.kz/novosti/kazakhstan/749473-kazakhstan-uluchshaet-svoi-pozicii>
2. Муханова Г. Анализ результатов рейтинга Всемирного Банка LPI 2014 по РК и пути совершенствования логистического климата.  
<http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2015/09/21/51/31260783>
3. Курочкин Д.В. Оценка эффективности логистики в странах Таможенного союза по методологии Всемирного банка. Логистика, 2013. -№ 2(55). – С.16-22.
4. European Distribution Report. - Cushman & Wakefield Healey & Baker, London, 2013. - 10 p.
5. The Logistics Report 2012. - Freight Transport Association, 2013. - 68 p.
6. Курганов В.М. Эффективность логистики и конкурентоспособность России. Логистика и перевозки. 2013. - № 1 (44). – С.19-23.
7. Голубчик А. Кризис и транспорт. Вестник транспорта. 2011. - №1.  
[http://zakonrus.ru/vlad\\_st/crisis.htm#\\_ftn2](http://zakonrus.ru/vlad_st/crisis.htm#_ftn2)
8. Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. - Communications Development Incorporated, Washington, DC, 2013. - 58 p.
9. Полещук И.И., Зорина Т.Г., Лаврентьев П.А., Шершунович Е.С. Оценка логистического потенциала государства в условиях глобальной экономики. Материалы 1-ой научно-практ. конф. Минск, 2013.

## АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

С.К. Искендинова

Кокшетауский государственный университет  
им. Ш.Уалиханова, г. Кокшетау, Казахстан

В настоящее время Казахстан осуществляет внешнеторговые операции более чем со 170 странами мира, имеет устойчивые торгово-экономические отношения с более чем 90 странами мира. Благодаря устранению причин, препятствующих развитию торговли, в республике значительно увеличился торговый оборот с такими странами, как Нидерланды, Германия, Швейцария, Италия, Турция, Китай и др.

Так страны Европы лидируют по показателям экспорта - 61,5%, а 20,2% товаров экспортируется в страны Азии, 16,4% - в страны СНГ.

В то же время большая доля импорта 42,5% ввозится из стран СНГ, страны азиатского региона ввозят 27,2% всего импорта, а страны Европы – 22,8%.