

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 «Внешнеэкономическая 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**

Очевидная ограниченность финансовых услуг предоставляемых коммерческими банками, недостаточная ликвидность и узость казахстанского фондового рынка требуют дальнейшего развития новых секторов финансового рынка, которые могли бы составить эффективную конкуренцию и альтернативу банковскому сектору экономики Казахстана. Одним из таких секторов должен стать рынок прямых инвестиций (private equity). Первые инвестиции, сделанные такими институтами развития, как Национальный инновационный фонд и Инвестиционный фонд Казахстана, показали большую потребность в данном виде инструментов почти во всех секторах экономики.

### **Список литературы**

1. Илышева Н.Н., Ильменская А.В. Применение консолидированной отчетности по РПБУ для оценки результатов деятельности банковской (консолидированной) группы// Международный бухгалтерский учет. 2009. № 2. С. 37 – 41.
2. Илышева Н.Н., Крылов С.И. Анализ финансовой отчетности коммерческой организации, сформированной в соответствии с МСФО// Международный бухгалтерский учет. 2006. № 10. С. 17 – 26.
3. Литвиненко М.И. Подготовка консолидированной отчетности// Консолидированная отчетность. 2006. № 6. С. 18 – 21.
4. Прудникова А.А. Инвестиции в условиях открытой экономики // Проблемы прогнозирования. 2007. № 3. С. 140 – 146.
5. Торговая политика и значение вступления в ВТО для развития России и стран СНГ / под ред. Дэвида Г. Тарра.- М.: Весь Мир, 2006

УДК 656.029

## **ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ И ТАМОЖЕННО-СКЛАДСКИХ УСЛУГ**

А. Талгатова

Евразийский национальный университет  
имени Л.Н. Гумилева, г. Астана, Казахстан  
Научный руководитель - Рыспекова М.О.

Казахстан развивается аналогично развитым европейским странам, то есть стране также предстоит пройти три основных этапа роста логистических компаний:

- 1 этап. Транспортировка/дистрибуция по контракту;
- 2 этап. Логистический аутсорсинг/контрактная логистика;
- 3 этап. Интегральное управление цепями поставок.

В настоящее время мы переходим во второй этап становления рынка, который характеризуется расширением спектра предлагаемых логистических услуг, особенно при взаимодействии с крупными торговыми сетями, а также все большей интеграцией в глобальную сеть. Так, в Казахстане появляются мощные международные логистические компании: DPWN, DHL, TNT, Fed Ex, UPS и др.

На данном этапе развития к логистическим компаниям выдвигаются новые требования:

- активное участие в процессе совершенствования цепей поставок;
- высокие компетенции в области IT-поддержки;
- наличие решений для глобальных цепей поставок;
- ведущая роль в интеграции сетей поставок;
- обеспечение возможности региональной экспансии.

В последнее время в Казахстане происходит интенсивное формирование рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг.

Ведущее место в системе логистических посредников по организации системы грузо- и товародвижения занимают отечественные и зарубежные транспортно-экспедиционные компании. В Казахстане в настоящее время экспедиторским бизнесом занимаются почти 200 компаний, по данным Министерства транспорта и коммуникаций, 75% всех перевозок в Казахстане проходят с участием отечественных экспедиторов. Сотрудничая с национальной железнодорожной компанией, экспедиторы ежегодно обеспечивают 10%-ый рост объемов перевозок транзитных грузов через территорию республики. Кроме того, в 1997 г. создана Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана (АНЭК), объединяющая 70 передовых экспедиторских организаций, а также НК «КТЖ», РГП «Актауский морской порт», страховые организации и НИИ в области транспорта, в задачи которой входит совершенствование транспортного законодательства и технико-технологического взаимодействия с субъектами рынка, формирование механизмов, стимулирующих развитие транспортно-логистической отрасли.

На рынке транспортно-экспедиторских услуг выявились лидеры: «Транссистема», «Богатырь Транс», «Искомтранссервис», «Казтранссервис», «Азия Фрахт», «Казинтерфракт», «Транко», которые осуществляют мультимодальные перевозки по странам СНГ, экспедирование экспортно-импортных и транзитных грузов, терминальную обработку и таможенную очистку.

Экспедиторские компании возникли либо из соответствующих отделов железнодорожной компании, транспортных отделов крупных компаний-грузоотправителей, либо как совместные предприятия с зарубежными экспедиторами. Рынок экспедиторских услуг Казахстана недостаточно развит и структурирован. Компании стараются предоставить все услуги, не развиты кооперация и специализация.

В условиях развития рыночной экономики и развития предпринимательства изменилась организационно-правовая структура транспортного комплекса, на рынке появились частные перевозчики и

экспедиторские организации, деятельность большинства которых приходится на автомобильный транспорт. Однако, рынок транспортно-экспедиционных услуг не сбалансирован. Исходя из первой главы данного исследования, мы приходим к выводу, что сегодня одним из главных условий сохранения их конкурентоспособности в противостоянии с западными провайдерами является консолидация бизнеса.

В Казахстане комплексный логистический бизнес, который предоставляют сейчас зарубежные логистические операторы, неразвит. К примеру, словосочетание «логистический аутсорсинг» чаще всего ассоциируется лишь с отдельно предоставляемыми услугами по транспортировке, таможенному оформлению и складированию. Такими распространенными в мировой практике процессами, как комплексный логистический сервис 3PL-провайдера, управление логистическими бизнес-процессами в цепях поставок, интегрированное управление запасами контрагентов, отечественные компании не занимаются. Грань между экспедированием и логистикой можно провести там, где начинается управление складскими запасами. «Если фирма принимает участие в определении оптимальных запасов, рассчитывает уровни пополнения запасов, экономическую целесообразность количества заказов, организует буферное складирование и прогнозирует спрос – это логистическая фирма», считает И. Паул, председатель правления союза логистов Эстонии. Причинами подобного отставания в Казахстане являются:

- возможность снижения издержек, непосредственно связанных с производством или сбытом;
- наличие многими предприятиями своего «натурального» логистического хозяйства в виде складской сети и транспорта;
- недостаточное развитие рынка логистических посредников, способных предоставить высокий уровень обслуживания;
- опасение потери качества передаваемой на аутсорсинг логистической деятельности, проблема конфиденциальности информации, снижения управляемости процессом [1].

Можно предположить, что логистический бизнес в Казахстане в сравнении с зарубежными странами будет развиваться более динамично и определяться не только необходимостью сокращения затрат отечественных компаний на логистику, но и потребностями оптимизации транспортных издержек западных компаний с использованием казахстанских транзитных коридоров.

По словам представителей ассоциации, сейчас в рамках реформирования железной дороги страны в эту отрасль уже активно вкладывают деньги частные предприниматели. Крупные экспедиторские компании начали покупать грузовые вагоны: около 40% грузоперевозок в Казахстане осуществляют представители частного бизнеса. Но, по мнению г-на Исингарина Н.К. – председателя АНЭК, результаты реструктуризации железной дороги сдерживаются недостаточным развитием нормативно-правовой базы [2].

Проблемами, сдерживающими развитие транспортно-логистического бизнеса являются: отсутствие понимания роли логистических посредников; отсутствие содействия государства в процессы становления рынка транспортно-логистических услуг, стихийность его развития; несовершенство системы взаимодействия субъектов товародвижения; неразвитость нормативно-правовой базы; недостатки тарифного регулирования; нехватка профессиональных кадров.

Устойчивая тенденция роста товарооборота влечет за собой заметное оживление спроса на склады всех категорий. В настоящее время в Казахстане функционирует сеть таможенных складов, посреднических и коммерческих структур по оказанию складских, перевозочных и транспортно-экспедиционных услуг. При наличии большого количества складских площадей имеется дефицит высокомеханизированных складов и терминалов с соответствующим комплексом сервисных услуг, которые удовлетворяли бы зарубежных поставщиков и были способны работать в режиме таможенных складов и многофункциональных складских комплексов. Исключение составляют не более десятка складских и грузоперерабатывающих объектов, как правило, закрытого типа, небольших по мощности и обслуживающих узкий круг постоянных клиентов.

Современные склады скупают на первом этапе строительства, а то и на этапе проектирования. Иностранцы не будут ничего строить и не идут на аренду. Они идут на аутсорсинг, становятся клиентами логистических компаний. И спрос на такое обслуживание будет быстро расти. Особая нехватка ощущается в специализированных складах, за исключением хранения компьютеров, автомобилей и бытовой техники. Имеются серьезные проблемы с хранением подакцизных товаров, драгоценных металлов и камней, созданием специализированных нефтеналивных терминалов.

Терминалы стали строить отечественные и иностранные компании, которым было необходимо организовать беспрепятственное продвижение товара, его надежное хранение и обработку, а именно компании, которые имеют поддержку западных партнеров или крупных банков Казахстана. При этом очевидна тенденция не к строительству терминалов с «нуля», а к дооборудованию и использованию на условиях аренды или совместной эксплуатации высвобождающихся (в основном в секторе промышленного производства) складских сооружений. Несомненно, строительство терминалов силами предпринимателей, транспортников и местных властей будет продолжаться во все более широких масштабах – к этому ведет логика развития товарных и транспортных рынков. Столь быстрый рост транспортно-экспедиторского и таможенно-складского предпринимательства объясняется его высокой коммерческой эффективностью.

Однако нелицензируемая деятельность товарных складов привела к бесконтрольности в организации их работы. При этом осуществлять координацию грузопотоков оказывается практически невозможным, так как, например, таможенное оформление осуществляется в одном месте, а хранение, переработка и последующая отправка грузов производится на других складах.

Серьезным недостатком рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг является то, что он формируется практически стихийно, причем идет интенсивный процесс дезинтеграции, когда чуть ли не каждое транспортно-экспедиционное предприятие изъявляет намерение создать свой таможенный терминал на ограниченных площадях, не имея возможности не только обеспечить комплексное обслуживание клиентуры, но даже создать необходимый минимум сервисных услуг. Между тем во всем цивилизованном мире идет процесс интеграции складского бизнеса в крупные логистические компании и транспортно-распределительные центры. Это позволяет рационализировать процесс грузодвижения, обеспечивает экономию на общесистемных затратах и получение максимального экономического эффекта в сфере производства, распределения и потребления товаров и услуг.

Маркетинговые конъюнктурные оценки спроса потребительского рынка на комплексное транспортно-экспедиционное и складское обслуживание с учетом динамики роста интенсивности грузодвижения позволяют сделать прогноз о необходимости сооружения наряду с имеющимися небольшими по мощности объектами терминальной инфраструктуры сети крупных современных многофункциональных терминальных комплексов, объединенных единой системой информационного, экспедиторского, производственно-технического, финансового, кадрового и нормативно-правового обеспечения [3].

Дальнейший рост экономики, производства, грузоперевозок, розничной торговли и потребительского спроса определяет перспективы дальнейшего развития рынка высококлассных складских помещений.

Многие девелоперы уже предлагают рынку не просто складские помещения, а полный спектр логистических услуг. Либо они создают дочерние логистические операторские компании, либо стараются привлечь уже действующих логистических операторов. По словам Н. Каширина, «хотя мы и понимали, что на рынке существует огромный спрос на подобные помещения, но проанализировали ситуацию и решили создать не просто складской комплекс, которым арендатору будет сложно самостоятельно пользоваться из-за отсутствия опыта, но и предоставить будущим клиентам полный цикл логистических услуг. Арендаторам нужны не только высококлассные складские помещения, а в целом заверченный логистический продукт, благодаря которому они смогут эффективно управлять своей цепочкой поставок товарно-материальных ценностей» [4].

Городская программа по переводу промышленных предприятий и их складов за пределы Алматы придаст дополнительный импульс развитию рынка складских помещений. В частности, создание индустриально-логистического центра «ДАМУ» было рассчитано на этот переезд, для чего под производственные площади была выделена территория в размере 90 га.

Более того, предполагается обратный процесс, т.е. предложение будет рождать спрос, так как многие иностранные компании готовы выйти на алматинский рынок, однако не делают этого из-за отсутствия современной складской и логистической инфраструктуры высокого класса. В случае же

развития логистических центров эта проблема должна решиться. Можно также предположить, что после того как рынок насытится классом «А», инвесторы перейдут на сегменты «В» и «С». Потенциальных арендаторов у этого класса складской недвижимости больше, чем у класса «А», так как основными потребителями классов «В» и «С» являются средний и малый бизнес.

Повсюду в мире мультимодальные транспортно-логистические центры, расположенные около основных городов, предназначены, в первую очередь, для распределения внутри этих городов и, во вторую очередь, для создания запасов, которые в дальнейшем подгруппировываются и направляются в другие крупные областные города или на экспорт [5]. Так, в Алматы мы видим, что импортные товары из Западной Европы, Турции, Китая сначала разгружаются в Алматы, проходят таможенную очистку (иногда поступают на склады), а затем развозятся.

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что в условиях стихийного формирования в Казахстане рынка транспортно-экспедиторских и таможенно-складских рынков необходима государственная программа поддержки предприятий, в частности за счет регулирования рынка транспортно-логистических услуг. Важнейшей частью этой программы должна быть интенсивная интеграция предприятий в логистические структуры товародвижения (снабженческие, торгово-складские, производственно-сбытовые) с учетом наблюдающегося роста в экономике доли непромышленного сектора за счет создания логистических систем различного уровня и назначения.

### Список литературы

- 1 Снизить грузоемкость экономики. Газета «Панорама», 16.03.2012 г.
- 2 Исингарин Н.К. Значение Ассоциации национальных экспедиторов в экспедиторском бизнесе Казахстана // журанл. «Экспедирование и логистика», 2006, №2.
- 3 Е. Нурабаев, Е. Бурхутов. Региональные транспортно-логистические системы // Магистраль №2, 2011.
- 4 Бодаубаева Г.А. Формирование транспортно-логистических систем в РК. Материалы МНПК «Устойчивость и конкурентоспособность экономической, финансовой и учетной политики в инфраструктурном комплексе Нового Казахстана». Алматы, 2011 г.
- 5 Бодаубаева Г.А. Стратегические подходы к формированию транспортно-транзитной политики Казахстана. «Саясат-Policy», №12 (148) декабрь, 2013.  
УДК 336.741.2