

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



IX Астана экономикалық форумы аясындағы
**«ЖАҒАНДАНУ ЖАҒДАЙЫНДА ЖАҢА ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУ -
ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӨСУІНІҢ ДРАЙВЕРІ»**
жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ

II БӨЛІМ

25 мамыр 2016 жыл

СБОРНИК ТРУДОВ

международной научной конференции молодых ученых
**«НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ КАК ДРАЙВЕР ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА В КАЗАХСТАНЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ»**
под эгидой IX Астанинского экономического форума

ЧАСТЬ II

25 мая 2016 г.

PROCEEDINGS

of the international scientific conference of young scholars
**«NEW INDUSTRIALIZATION AS A DRIVER OF ECONOMIC
GROWTH IN KAZAKHSTAN IN TERMS OF GLOBALIZATION»**
in the framework of the IXth Astana Economic Forum

PART II

25 may 2016

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 338.28(574)(06)
ББК 65.9(5Қаз)-551я431
Ж 28

Редакционная коллегия:

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макыш С.Б.,
Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.
Заведующий кафедрой «Экономика» к.э.н., и.о. профессора Рахметулина Ж.Б.
Заведующий кафедрой «Финансы» д.э.н., и.о. профессора Садвокасова К.Ж.
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А.
Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ» к.э.н., доцент Алибекова Б.А.
Заведующий кафедрой «Менеджмент» д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.
Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование» к.э.н.,
доцент Бабланов Т.К., к.э.н., и.о. доцента Ауелбекова А.К.

Ж28 Жаһандану жағдайында жаңа индустриаландыру – Қазақстанның экономикалық өсуінің драйвері: Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф. еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016.

Новая индустриализация как драйвер экономического роста в Казахстане в условиях глобализации: Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «**New industrialization as a driver of economic growth in Kazakhstan in condition of globalization**» Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2016.

ISBN 978-9965-31-762-0

ISBN 978-9965-31-762-0

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында жаһандану жағдайындағы жаңа индустриаландыру мен экономикалық өсудің өзекті мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы новой индустриализации и экономического роста в условиях глобализации.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of the new industrialization and economic growth in globalization.

ISBN 978-9965-31-762-0

УДК 338.28(574)(06)
ББК 65.9(5Қаз)- 551я431

ISBN 978-9965-31-762-0

ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Рысбекова М.О., Талгатова А.Т.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: madina10081957@mail.ru, atalgatova@gmail.com

Любая стратегия предполагает создание определенных мер, направленных на рост конкурентоспособности. С данной точки зрения как сфера экономической науки не является исключением [1]. Поэтому создание стратегии развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан в первую очередь должно опираться на такие стратегические общегосударственные программы, которые определяют стратегию развития страны в целом и, в частности, стратегии развития транспортного комплекса Казахстана и ее территорий.

Геополитическая роль Республики Казахстан, то есть роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Она расположена на стыке Европы и Азии, благодаря чему обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой [2].

Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом грузов по территории России.

Республика Казахстан располагает необходимым потенциалом для серьезной переориентации внешнеторгового баланса [3]. Этот потенциал заключается, прежде всего, в уникальных транзитных возможностях страны заключающихся в следующем:

- территория Республики Казахстан расположена как направление сухопутного моста для грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами - странами Европейского Союза и Азиатско – Тихоокеанского региона, Америки и Евразии;
- провоз грузов через территорию Казахстана содержит потенциал сокращения времени доставки транзитных грузов (рисунок 1).



Рисунок 1 – Перспективы развития внешнеторговых оборотов Казахстана с помощью создания транзитных коридоров

Формирование транзитных коридоров в стране при помощи создания дополнительных дорог должно способствовать развитию грузооборотов страны. Но это одновременно требует улучшения таможенной деятельности соответствующих служб Казахстана [4], что позволяет сформировать прогноз развития пограничных переходов в Казахстане (рисунок 2).



Рисунок 2 – Прогноз развития пропускной способности железнодорожных пограничных переходов
Примечание – «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года» [4].

Из данных рисунка 2 видно, что создание современных трансконтинентальных магистралей и развитие пограничных пунктов, одновременно с созданием в местах их размещения современных терминалов в виде транспортно-логистических центров должно быть выгодно стране и может способствовать росту и расширению ее национальных логистических услуг, поскольку сейчас между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров.

В настоящее время основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути. Главное стратегическое конкурентное преимущество Казахстана при строительстве транзитных коридоров – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай - Европа и транзита через Казахстан (рисунок 3).

Это можно обосновать тем, что через территорию Казахстана проходят три основных транзитных направления:

- Европа – Китай (с участием России);
- Европа – Китай (через страны Организации экономического сотрудничества, ОЭС);
- Россия – Центральная Азия.

Уже сейчас на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), которые демонстрируют рост ВВП, в среднем, на уровне 5-7% в год, а внешней торговли - 9-14%, приходится 60% глобального мирового производства и 40% мировой торговли [5].

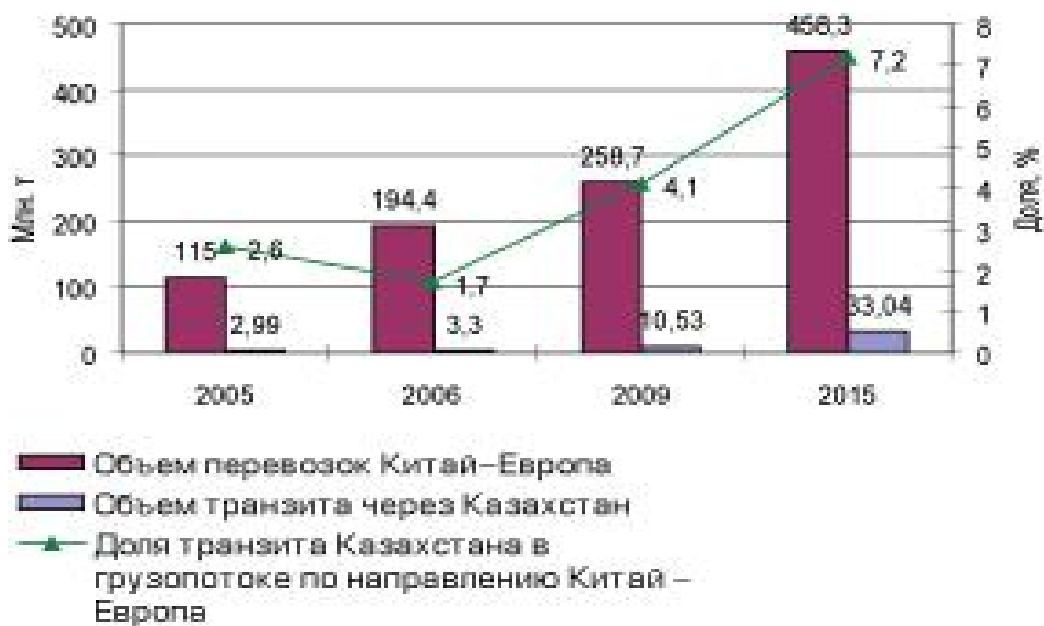


Рисунок 3 – Рост грузопотоков Казахстана по направлению Китай – Европа
 Примечание: Составлено на основе «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года» [4].

В то время доходы транспортных компаний Казахстана от транзита грузов составляют около 500 млн. долл. США, то есть лишь один процент общего рынка транзитных перевозок между Европой и Азией.



Рисунок 4 – Потенциал распределения структуры российских контейнеров, пригодных для экспортно-импортных перевозок в пользу Казахстана
 Примечание - [5].

Данный прогноз (рисунок 4) позволяет сформировать структуру распределения контейнеров пригодных для экспортно-импортных перевозок из России в сторону перехода их по областям Республики Казахстан при помощи улучшения логистического состояния Казахстанских пограничных пунктов.

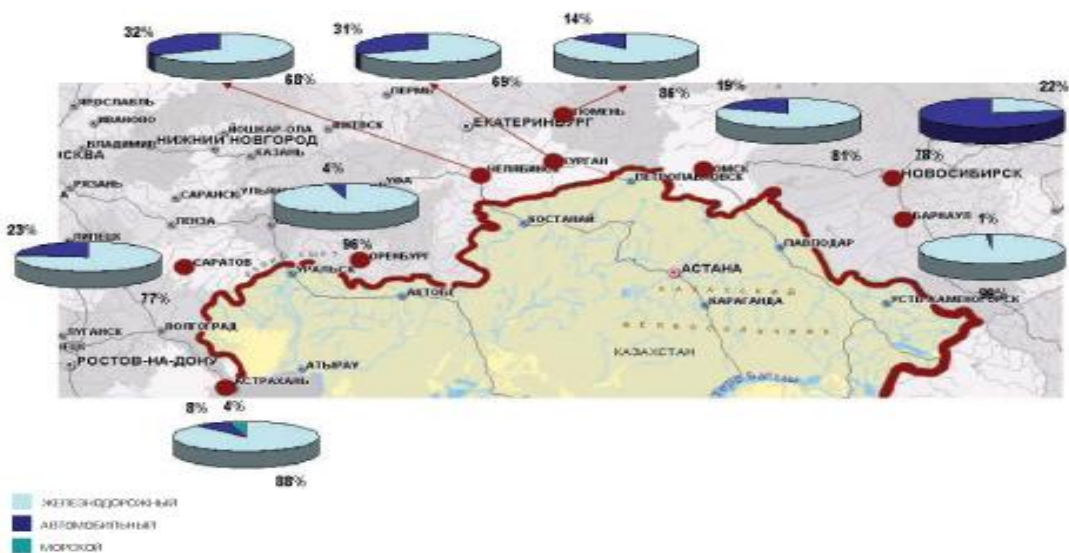


Рисунок 5 - Потенциал перехода потоков импортного груза России через границу Республики Казахстан по видам транспорта

Примечание - CominfoLogisticsSolutions. Академия – сервис [6].

В настоящее время доля перевозок в Китай по территории России в структуре импорта РФ составляет 21%, а по территории Казахстана при переходе российского импорта через границу нашей страны – 3%, экспорта – 18,3%. Поэтому создание транзитных коридоров для Китая по территории РК очень эффективным может быть для Казахстана в будущем. Это доказывает и уже существующая структура импорта (по ее удельному весу в государстве) в России по областям перехода груза через территорию Республики Казахстан и по видам транспорта (рисунок 5). Из рисунка 5 видно, что для роста грузопотоков через территорию Казахстана в нашей стране в первую очередь, нужно модернизировать и создавать новые транзитные магистрали по территории страны, направленные как в сторону Китая, так и на юг материка, а на границе Казахстана нужно создавать крупные региональные (мультимодальные) транспортно – логистические центры (РТЛЦ и МТЛЦ). Это в комплексе позволяет сделать следующие выводы: 1. Основой создания любых стратегий в транспортно – логистических компаниях РК и выбора приоритетных направлений в них, должны служить общегосударственные стратегии Казахстана по созданию дополнительных транзитных коридоров в стране, а так же конкретные условия зон обслуживания на конкретной территории. 2. Методика выбора конкретной стратегии для каждой определенной транспортно-логистической компании Казахстана должна строиться на состоянии ресурсного потенциала в ней, с учетом динамики и развития ее экономических показателей и наличие стратегических перспектив развития транспортно-логистических услуг при выборе сегмента рынка. При этом наиболее тщательно нужно учитывать стратегические возможности основных конкурентов и способы участия в реализации стратегических программ Республики Казахстан.

Литература:

- 1 Авчинкин Д.В. Международные перевозки. – Минск: Амалдея, 2008. – 380 с.
- 2 http://www.lobanov-logist.ru/engine/print?newsid=1500&news_page=1
- 3 Бергибаев Е.М. Транспортно-логистическая система Республики Казахстан //Аль- Пари. - 2010. - № 2. - С. 66.
- 4 «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», проект «Специальная экономическая зона» «Западные ворота Казахстана».
- 5 Тулендиев Е.Е. Операционная модель системы транспортно-логистического центра //Сб. докладов 3-й межд. науч. конференции: «Наука и образование - 2007». – Астана: Евр. НУ им. Л.Н. Гумилева, 2007.
- 6 Cominfo Logistics Solutions, Академия – Сервис.