

Л.Н.ГУМИЛЕВ ат. ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
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

введение моратория на все виды проверок предпринимателей со стороны государства, упрощение налоговой отчетности, изменения в налогообложении и др. Важным видится развитие инноваций в бизнесе.

Список литературы

1. <http://www.stat.gov.kz>

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИКИ В КАЗАХСТАНЕ

Е.А. Кәбірова

Евразийский национальный университет
им. Л.Н. Гумилева, г. Астана, Казахстан
Научный руководитель - к.э.н. Рахметулина Ж.Б.

Будущее Казахстана неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который сегодня называют третьей, ведущей отраслью материального производства. В Казахстане получили развитие все виды транспорта: железнодорожный, авиационный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный. По международным меркам экономика республики имеет средние размеры и производит около 0,16% ВВП мира. В целом же по объему ВВП Казахстан сегодня занимает 52-е место на планете. Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 8,5% [1].

АО «Казахстан темир жолы» - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок среди таких стран как: США, Китай, Индия, страны Европейского союза, Россия, Украина. Протяженность железных дорог 32,4 тыс.км. Плотность дорог, км/1000 кв. км территории составляет - 5,1[1].

Валовой внутренний продукт республики (ВВП) вырос в среднем на 9,5% в год в периоды с 2009 по 2014 годы и, как ожидается, вырастет на 7,8% в 2015 году, по прогнозам промышленный сектор на 30%, услуги на 20%; недвижимость - 15%, торговля - 12% и транспортные перевозки на 9% [2].

Высоко оценивается роль железнодорожных перевозок.

Сила государства заключается в богатой ресурсной базе, географическим положением как транзитной страны между Европой и Азией, и транспортной системы, которая является более эффективной и рентабельной. Нерентабельность перевозок заключается в его транспортной системе, где он не очень хорошо связан с международными транспортными системами, системами производства с низкой производительностью, небольшим потребительским спросом на товары и услуги, а также огромной земельной площадью, которая требует значительных инвестиций в инфраструктуру.

Транспортная система страны включает в себя около 88 400 километров шоссейной дороги, 14205 км железных дорог, 3900 км водных путей и до 61000 км воздушных маршрутов. Автомобильные и железнодорожные системы

выполняют почти 90% от общего объема нагрузки грузов. Транспортные сети государства находятся в плохом состоянии, с устаревшей инфраструктурой и устаревшими технологиями. Таким образом, его транспортные расходы составляют 8% -11% от конечной стоимости товаров, в отличие 4% - 4,5% доли от общей стоимости в промышленно развитых странах [2].

По сравнению со своими соседями, страна имеет превосходную железнодорожную инфраструктуру. Железнодорожные пути поддерживаются за счет наличия дополнительных средств для поддержания и правительством, которое приобрело новые локомотивы и железнодорожные пути. Рельсовая система имеет 5192 локомотивов, 59 954 железнодорожных вагонов и контейнерные поезда. Его объем грузов неуклонно растет с 2000 по 2006 г. в среднем на 6,4%. Грузовые состоят в основном из тяжелой техники и крупногабаритных товаров в большом объеме и низком значении [2].

Препятствия на пути реализации полного потенциала транспортных и логистических секторов республики можно разделить на три категории:

- физическая инфраструктура и транспортные средства;
- институциональная политика и регулирования;
- оперативные возможности логистической отрасли.

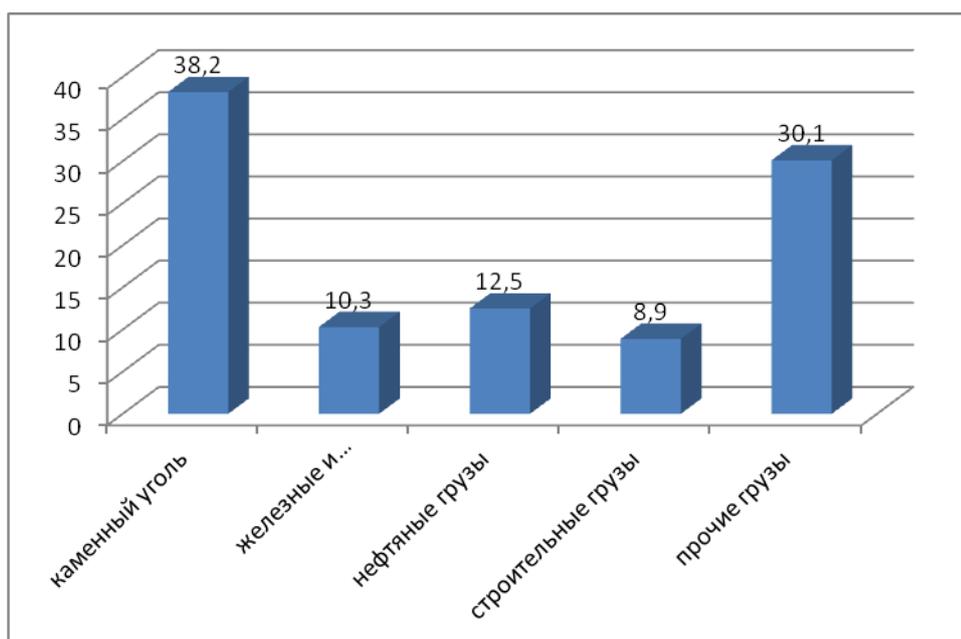


Рисунок 2- Динамика перевозки грузов в разрезе по отраслям [1].

Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играет железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт обеспечивает 10,8% пассажирооборота в стране. Основными видами грузов для железных дорог является каменный уголь (38,2% от общего объема), железная и марганцевая руда (10,3%), нефтяные грузы (12,5%). (рисунок 2) Рост ВВП Казахстана в период с 2004 по 2008 годы составил 42,7%, при этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился лишь на 28,5%. В результате сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной

инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,89,2% в год и среднегодовыми темпами роста в промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему [3]. Железнодорожный оператор Казахстан Темир Жолы (КТЖ) разработал план строительства Транс-Казахстанской железной дороги от станции Достык на границе с Китаем до границы по Туркменистану. Маршрут может затем продолжить в Туркменистане до иранской железной магистрали и в Европу через Турцию. Чтобы избежать перегрузки на границе и сократить затраты на транспортировку КТЖ планирует использовать 1435мм датчики, общие для Европы и Китая (в противоположность широкому 1520 мм калибра, используемой на пост-советском пространстве).

КТЖ ценных Транс-Казахстан Железная дорога позволит дополнительных 35 млн тонн транзитных грузов и 20 млн тонн экспортных грузов. Маршрут, соединяющий Китай и Европу через Казахстан будет половина длина морского пути и 1000 км короче, чем аналогичный маршрут через Россию [3].

В формировании экономики Казахстана, независимости государства, территориальной целостности, а также социального постоянства страны высоко оценивается роль железной дороги.

Правительство Казахстана приняло государственную программу развития транспортной инфраструктуры и до 2020 года планируется выделить около 5 триллионов тенге для его осуществления в течение семи лет, в то время как 400 млрд - частные средства. Основной приоритет программы уделяется развитию транспортной логистики и увеличения транзита через республику. По данным будут отремонтированы около 30 тысяч километров дорог, более 800 тысяч железнодорожных путей. Планируются сделать стандарты для всех авто и железнодорожных вокзалов, 100% нагрузку для порта Актау, а также аэропорты Астаны и Алматы, Семей, Жезказган будет соответствовать стандартам ИКАО. Кроме того, в 2020 г., как ожидается, еще больше открыть 75 новых международных воздушных путей внутри страны и запустить 300 маршрутов во всех населенных пунктах обслуживания республики.

Эксплуатационная длина железной дороги в Казахстане составляет 14 300 км (в том числе 4800 км двухпутейных линий (34%), 4100 км электрифицированных пробегов (29%), плотность железных дорог в 5,5 км на 1000 кв.км, рабочая мощность 24,2 млн тонно-километр на километр. Доля железнодорожного транспорта в общем грузовых и пассажирских обороте страны составляет около 60%. Его доля в общем доходе от всех видов транспорта составляет 20% [3].

Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры достиг 63,3 млрд. тенге в 2010 году и к ним относятся:

- 20,0 млрд тенге - средства республиканского бюджета (строительство Жетыген - Коргас железной дороги);
- 7,5 млрд тенге - средства "Казахстан темир жолы" Национальная компания (строительство Жетыген - Коргас железной дороги);

• 7,8 млрд тенге - заемные средства (млрд тенге 1,5 было потрачено на строительство Жетыген - Коргас железнодорожной линии; 6,3 млрд тенге - на строительство Узень - государственная граница с Туркменистаном железнодорожной линии);

• 19,0 млрд тенге - средства из государственного бюджета (строительство Узень - государственная граница с Туркменистаном железнодорожной линии);

• 3088 км сети планируется отремонтировать 2015 357 локомотивов и должны быть закуплены 20 500 грузовых вагонов [4].

Таблица 1- Результаты SWOT-анализа для Казахстана

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • высокие темпы экономического роста с 2000, со средней годовой ставкой по подъему более чем на 9% • богатая ресурсная база, состоящая из минерала, нефти, природного газа и угольных месторождений для поддержки промышленных горного производства и экспорта сектора • стратегическое географическое положение, ссылка трафика между Европой и Азией; близость к Индии и Российской Федерации, три БРИГ-а с быстро развивающейся экономикой, которые могут обеспечить импорт недорогих рынков и доступ к огромным рынкам для своего экспорта • С более развитой экономикой и транспорта, способность по сравнению с другими странами региона • Рельсовые системы, которые являются более развитыми и экономически эффективными, потому что железнодорожная отрасль была открыта для частных инвестиций 	<ul style="list-style-type: none"> • торговые и транспортные системы, которые не связаны с основными и международными системами • относительно низкие уровни производительности труда в обрабатывающей промышленности • Местный потребительский спрос на товары и службы (малой экономики) • несбалансированное экономическое развитие, где в основном капитал ухудшился в отдаленных районах или в регионах, где нет нефти и месторождений полезных ископаемых • Большая площадь поверхности земли требует больших инвестиций в инфраструктуру, для того чтобы увеличить железнодорожный и автомобильный транспорт • Отсутствие выхода к морю, то есть не имеющие прямого выхода к морю порты, таким образом, необходимость полагаться на другие страны для транзитных и морских маршрутов • Низкий опыт в контейнеризации, в результате чего ограничивается доступ к зарубежным рынкам для экспортной продукции.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> • Наличие нового транзитного маршрута от КНР до Восточной и Западной Европы, проходит через другие страны Содружества • Независимых Государств, который предлагает альтернативный маршрут на Транссибирской железной дороге и как ожидается, сэкономит на 30% меньше времени, чем во время обычного маршрута через Сибирь • Близость к Индии, КНР и Российской Федерации 	<ul style="list-style-type: none"> • Близость к Индии, КНР и Российской Федерации, три из БРИК быстро развивающиеся страны, которые могут предоставить доступ к импорту недорогого и огромного рынка экспорта • Во всем мире кредитный кризис, который может привести к снижению доступного кредита и капитала для его капиталовложений в промышленность

<p>Федерация, это три развивающиеся страны, которые могут предоставить этот доступ к импорту недорогого и огромному рынку экспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нынешний бум в ценах масляных товаров позволяет ему финансировать инфраструктуру развития, что увеличивает его доходы от экспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие таможенно-тарифных соглашений с соседними странами, в целях согласования таможенных процедур • Отсутствие прямого доступа к рынку мировой торговли • Отсутствие подвижного состава, которые соответствуют международным стандартам • Недостаточность транспортных услуг, которые ограничивают способность страны торговать на международных рынках.
<p>Примечание: разработано автором</p>	

Данный анализ позволяет четко разграничить сильные и слабые стороны отрасли, а также те возможности и угрозы, которые следует учитывать при планировании деятельности любой компании, занимающейся логистикой.

Список литературы

1. Max Ee Khong Kie, Saltanat Akhmet - Kazakhstan Trade Facilita on and Logiscs Development Strategy – Report// ADB, Almaty 2012.
2. <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2009/Transport->
3. Программа форсированного инновационно-индустриального развития Республики Казахстан 2010-2015 года, Астана, Акорда.
4. <http://repository.enu.kz/bitstream/handle/123456789/2569/economic-aspects.pdf>
5. <http://www.ucentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP2-International%20Transport%20in%20Central%20Asia.pdf>
6. [http://www.niagara-gta.com/pdf/7-31-09/NGTA%20Draft%](http://www.niagara-gta.com/pdf/7-31-09/NGTA%20Draft%20)

УДК 625.72:656.11

ЕЛІМІЗДЕГІ МҰНАЙ САЛАСЫНЫҢ ДАМУ ЖАҒДАЙЫ

С.С. Калиева, Ж.Абдолла

Л.Н.Гумилева ат. Еуразия Ұлттық университеті, Астана қ., Қазақстан

Қазақстанның мұнай-газ саласындағы ұйымдық өзгерістердің негізінде тәуелсіз мемлекетіміздің экономикалық өсуін қамтамасыз ету және оның қалыптасу тетіктерін осы жұмысымының өзекті тақырыбы ретінде қарастыруымның мәні мен маңызы жайдан-жай емес. Өйткені, нарықтық экономикаға және демократиялық даму жолына түскен тәуелсіз Қазақстанның әл-ауқатын көтерудің бірден-бір жолы – мұнай саласындағы ұйымдық өзгерістер мен осы бағыттағы жұмыстарды заман талабына, уақыт ағымына сайма-сай ұйымдастырудың үлкен маңызы бар. Себебі, Қазақстан халқының әлеуметтік-тұрмыстық хал-ахуалының жақсаруы мен мемлекеттің бюджетінің