

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ
ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



***«КӨЛІК ЖӘНЕ ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ:
ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШУ ТӘСІЛДЕРІ» X ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ БАЯНДАМАЛАР
ЖИНАҒЫ***

***СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО – ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ: «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И
ЭНЕРГЕТИКИ: ПУТИ ИХ ИННОВАЦИОННОГО РЕШЕНИЯ»***

***PROCEEDINGS OF THE X INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICE
CONFERENCE «ACTUAL PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY:
THE WAYS OF ITS INNOVATIVE SOLUTIONS»***

Нұр-Сұлтан, 2022

УДК 656/621.31
ББК 39/31
А43

Редакционная коллегия:

Председатель – Мерзадинова Г.Т., Член Правления – Проректор по науке, коммерциализации и интернационализации ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, д.т.н., профессор; Заместитель председателя – Султанов Т.Т., заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Сулейменов Т.Б. – декан транспортно-энергетического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, д.т.н., профессор; Председатель «Әдеп» – Ахмедьянов А.У., к.т.н., доцент; Арпабеков М.И. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», д.т.н. профессор; Тогизбаева Б.Б. – заведующий кафедрой «Транспорт, транспортная техника и технологии», д.т.н. профессор; Байхожаева Б.У. – заведующий кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н. профессор; Жакишев Б.А.– заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент.

А43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: X Международная научно – практическая конференция, Нур-Султан, 17 марта 2022 /Подгот. Г.Т. Мерзадинова, Т.Б. Сулейменов, Т.Т. Султанов – Нур-Султан, 2022. – 597с.

ISBN 978-601-337-661-5

В сборник включены материалы X Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Нур-Султан 17 марта 2022 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам организации перевозок, движения и эксплуатации транспорта, стандартизации, метрологии и сертификации, транспорту, транспортной техники и технологии, теплоэнергетики и электроэнергетики.

Материалы конференции дают отражение научной деятельности ведущих ученых дальнего, ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.



Список использованных источников:

Мате, Э. Материально-техническое обеспечение деятельности предприятий / Э. Мате, Д. Тиксье / Пер. с франц. – М.: Прогресс, 2015. – 160 с.

Туровец О.Г., Каблашова И.В., Родионова В.Н. Разработка и реализация механизма управления качеством процессов логистики на машиностроительном предприятии // Вестник Воронежского государственного технического университета. 2017. – Т.13. – №4. – С.105-113.

Официальный сайт ТОО «Вагоностроительный завод «Тулпар» URL: <http://www.tulpar.com.kz>

Официальный сайт «PatentesTalgo, S.L.U.» URL: <http://www.talgo.com>.

УДК 600

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ СЭЗ «МЦПС «ХОРГОС»

Мухаметжанова А.В., Шайкенов Ш.Ш.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E-mail: mukhametzhanova.v@gmail.com), wwshyrak@gmail.com)

Аннотация: В данной статье рассмотрены особенности работы, в том числе и особенности логистики в Специальной экономической зоне Международный центр приграничного сотрудничества (далее – МЦПС) «Хоргос», также проведен анализ текущей деятельности СЭЗ, собрана статистика за последние 11 месяцев, выявлены проблемные вопросы и предложены пути их решений.

Ключевые слова: Специальная экономическая зона, МЦПС «Хоргос», законодательная база.

Что такое специальная экономическая зона (СЭЗ)? СЭЗ – ограниченная территория с особым юридическим статусом по отношению к остальной территории государства. Часто особый статус выражается в льготных налоговых или таможенных условиях для национальных или иностранных предпринимателей. Главная цель создания таких зон — решение задач социально-экономического развития государства, отдельных регионов или отраслей. Отсюда есть понимание, что СЭЗ создает благоприятный экономический климат для бизнес сообщества.

А теперь о том, как вышесказанное связано с логистикой. Нередко СЭЗы расположены на территории границ соседних Республик. И именно эти СЭЗы играют большую роль в логистической цепочке при формировании статистики экспорта и импорта соседних стран. Таким образом, в целях развития торгово-экономического сотрудничества в регионе, а также транспортно-логистического потенциала страны Правительством Республики Казахстан созданы Специальные экономические зоны на границе, и одна из них на границе с Китаем.

Для Китая Казахстан является не только поставщиком сырья и топлива, но и перспективной транзитной площадкой на запад. Локомотивом казахстанско-китайских отношений стало сопряжение казахстанской программы «Нурлыжол» и китайской инициативы «Один пояс – один путь». Реализация программы «Один пояс – один путь» создает благоприятные условия для транспортно-логистического сотрудничества. Казахстан становится важным логистическим центром Евразии. Транзитно-транспортный потенциал Казахстана будет возрастать по мере роста потребностей во взаимной торговле Китая и других стран, расположенных вдоль «Пояса и Пути». Китай инвестирует в Казахстан больше, чем в любую другую страну ЕАЭС. Несмотря на неприязнь отдельных граждан Казахстана к данному факту, это подчеркивает особое место Казахстана во внешнеэкономической стратегии Китая и одновременно отражает тот факт, что в Казахстане создан более благоприятный инвестиционный климат, чем в других странах ЕАЭС.

Что касается СЭЗ «МЦПС «Хоргос», то его создание инициировано главами государств Республики Казахстан и Китайской народной Республики.

24 сентября 2004 года в городе Кульджа совершено Рамочное соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о создании Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос». Территория СЭЗ составляет 608,56 гектара и является неотъемлемой частью территории Республики Казахстан, расположена на казахстанско-китайской границе, на территории Панфиловского района Алматинской области. В данный период Правительством Республики Казахстан в рамках Госпрограммы «Нұрлыжол» построены крупные инфраструктурные проекты, которые позволили Казахстану обеспечить межрегиональные связи внутри страны и интеграцию в международные транспортные сети. 2 сентября 2016 года в г. Ханчжоу (Китай) подписан «План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «НұрлыЖол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики». Будучи девятым по величине государством в мире и крупнейшей страной, не имеющей выхода к морю, Казахстан намерен значительно выиграть в качестве географического центра сухопутной части Нового шёлкового пути.

Логистические возможности региона: СЭЗ расположена в непосредственной близости от международной автомобильной магистрали «Западная Европа – Западный Китай», являющейся Евразийским трансконтинентальным мостом, соединяющим КНР и Юго-Восточную Азию со странами Центральной Азии, Каспийского моря и Европы. Евразийский транспортный узел состоит из нескольких международных автомобильных дорог, пересекающих территорию Республики Казахстан, автодорожные магистрали вместе с железнодорожной сетью образуют транспортно-логистическую систему сквозных перевозок. Среди них, международная автомагистраль Хоргос-Алматы является отправной точкой для соединения с сетью автодорог скоростной автомагистрали «Западный Китай- Западная Европа», которая способствует взаимному сообщению стран.

Контрольно-пропускной пункт «Нур-Жолы» является местом сообщения между РК и КНР на трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай», на территории которого находится транспортно-логистический комплекс, входящий в состав территории СЭЗ «МЦПС «Хоргос». В рамках инициативы «Один пояс, один путь», основными магистралями, связывающими Евразию, являются Северная, Центральная и Южная железнодорожные магистрали. Казахстанская магистральная железная дорога является важной частью железных дорог Центральной Азии и играет очень важную роль в сети железных дорог программы «Один пояс, один путь».

Рядом с СЭЗ расположена ст. Алтынколь и железная дорога «Хоргос-Алтынколь», являющейся второй китайской сквозной дорогой и продолжением нового Евразийского континентального моста Ляньюньган – Алашанькоу – Казахстан (Алматы) – Роттердам (Нидерланды), запущенного в эксплуатацию 20 лет назад. Северная половина инвестиционной территории Центра располагается напротив китайской части МЦПС «Хоргос», которая связана специальным автомобильным и пешеходным переходом. Специальный автомобильный и пешеходный переход, шириной 40 метров, предназначен для проезда грузовых автомашин, специального внутреннего транспорта, и перехода людей. На пешеходно-транспортном переходе, соединяющем казахстанскую и китайскую части Центра предусмотрены специальные сооружения (ворота) для временного прекращения сообщения в результате чрезвычайных ситуаций, эпидемий и т.д. Через данный переход осуществляется свободное сообщение лиц, транспорта и товаров между казахстанским и китайским частями Центра.

В 2016 году ввели в эксплуатацию Сухой порт на казахстанско-китайской границе общей площадью 129,4 га, в котором расположены контейнерная площадка на 18 тыс. контейнеров, контейнерный терминал на 6 подъездных путей (3 по узкой колее, 3 по широкой) и два склада на 5 600 квадратных метров. Таким образом, на сегодняшний день сформирована оптимальная логистическая цепь от Восточного побережья Китая (порт Ляньюньган), современного мультимодального хаба «Сухой порт» в СЭЗ на границе Казахстана и Китая. Сухой порт находится в технологической увязке с двумя железнодорожными переходами на границе с Китаем и автомагистралью «Западная Европа-Западный Китай» и образует мощный

транспортно-логистический хаб, который позволяет обеспечить эффективное распределение грузопотока из Китая в Европу, а также страны Центральной Азии, Турцию и страны Персидского залива. Данный проект предоставляет оптимальное решение для обработки контейнеров и открывает новые возможности для дальнейшей промышленной обработки ввезенных товаров. Участники СЭЗ получают полный комплекс налоговых и таможенных преференций в рамках данного периметра.

Согласно информации Департамента транспортной политики и инфраструктуры Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан с начала введения в эксплуатацию «Сухого порта» по сегодняшний день обработано 645 тыс. грузов двадцатифутового эквивалента (далее –ДФЭ). За период 2015-2020 гг. объем обработанных грузов в среднем ежегодно рос в 2,5 раз.

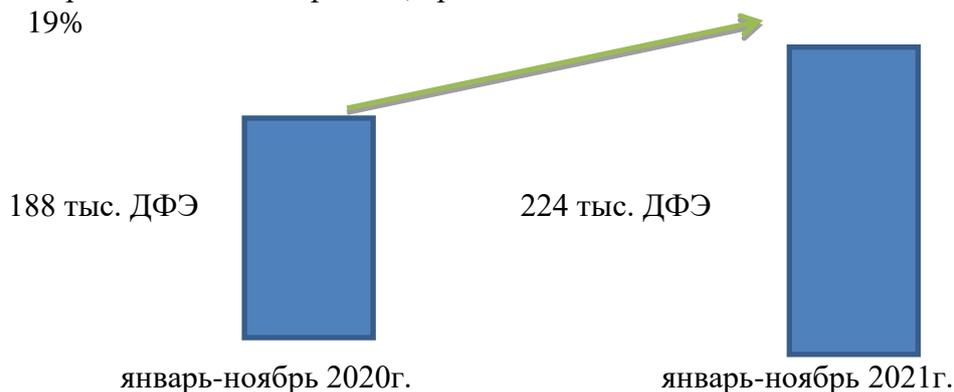


Диаграмма 1. Показатели обработанного ДФЭ за январь-ноябрь 2020-2021 гг. (разработано автором)

За январь-ноябрь 2021 года в МЦПС «Хоргос» обработано 224 тыс. ДФЭ, что на 19% больше аналогичного периода прошлого года (январь-ноябрь 2020 г. – 188 тыс. ДФЭ). Также стоит отметить, что мировой лидер морских перевозок, китайская компания COSCO Shipping совместно с портом Ляньюньган проявили интерес к наземным трансконтинентальным перевозкам и выкупили 49% доли участия. Несмотря на сложнейшие условия в период распространения коронавирусной инфекции, Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан не прекращалось строительство транспортной инфраструктуры в рамках Государственной программы «Нұрлыжол», направленной на создание высокоэффективной и конкурентоспособной транспортной системы, развитие транзита и транспортных услуг.

Сегодня Глава Государства уделяет особое внимание развитию транспортно-логистического комплекса Казахстана. По его поручению разработан национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», который даст дополнительный импульс для развития транспортной и логистической отраслей.

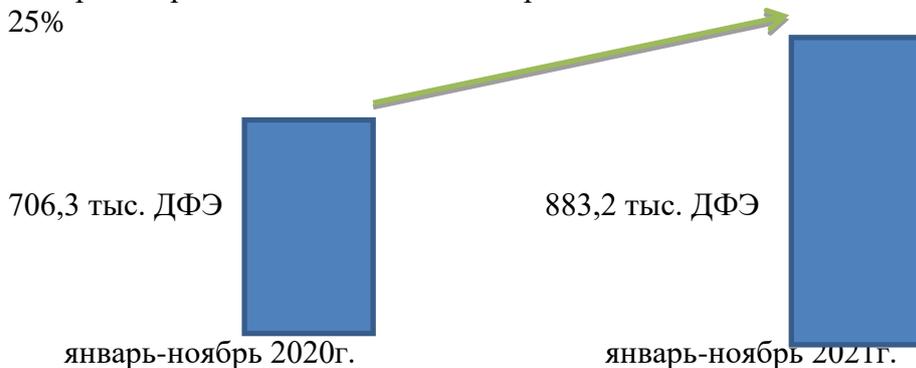


Диаграмма 2. объем контейнерных перевозок за январь-ноябрь 2020-2021 гг. (разработано автором)

В результате, общий объем контейнерных перевозок по итогам 10 месяцев 2021 года составил 883,2 тыс. ДФЭ и увеличился на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (10 мес. 2020 года – 706,3 тыс. ДФЭ). По направлению Китай-Европа-Китай данный показатель составил 604,5 тыс. ДФЭ, увеличившись на 36,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (10 мес. 2021 года – 443 тыс. ДФЭ). Справочно: объем контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа за последние 7 лет вырос в 26 раз (с 21,2 тыс. ДФЭ в 2014 году до 555 тыс. ДФЭ в 2020 году).

Проблемные вопросы. Несмотря на положительную статистику с цифрами на данный момент есть ряд проблемных вопросов.

Законодательная база.

Источником первого проблемного вопроса логистического характера является решение Комиссии таможенного союза №299 от 28 мая 2010 года. А именно Раздел II, который обязывает выдавать свидетельства о государственной регистрации. Дословно звучит следующим образом: «ПЕРЕЧЕНЬ продукции (товаров), подлежащей государственной регистрации».

Говоря иными словами данная мера обязывает проводить государственную регистрацию перечню товаров, состоящей из 8 групп наименований. Вполне логичное решение, если не учитывать один факт: импортный товар не всегда остается на территории Республики Казахстан. Наша страна, как говорилось ранее находится в центре Евразии и соответственно большинство грузов и товаров проходит мимо нас.

А выдача свидетельства государственной регистрации – процесс не из самых быстрых. В связи с этим, вышеуказанное решение КТС является барьером, который создает лишний круговорот бумаги и лишает оптимизации транспортировки грузов – «лишний шаг», как говорят логисты.

Для решения данной проблемы необходимо внести изменения в вышеуказанное решение Комиссии таможенного союза №299. А именно, Раздел III («ПЕРЕЧЕНЬ продукции (товаров), на которую не требуется представления свидетельства о государственной регистрации вне зависимости от присвоения кода ТН ВЭД ЕАЭС в соответствии с Перечнем продукции (товаров), подлежащей государственной регистрации») предлагается дополнить абзацем следующего содержания:

- товары предназначенные для размещения на территории портовой СЭЗ или логистической СЭЗ резидентами (участниками, субъектами) либо лицами, не являющимися резидентами (участниками, субъектами) портовой СЭЗ или логистической СЭЗ и заключившими с резидентами (участниками, субъектами) портовой СЭЗ или логистической СЭЗ договор об оказании услуг, при условии, что операции, совершаемые с товарами, не изменяют характеристики товаров, связанные с изменением кода в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности.

Смысл данного абзаца следующий: В случае когда товары следуют на территорию логистической СЭЗ для совершения логистических операций и дальнейшего их вывоза с территории ЕАЭС нет необходимости требовать государственную регистрацию таких товаров.

Данное изменение позволит не регистрировать товарную продукцию, проходящую мимо территории нашей страны, что в свою очередь приведет к оптимизации логистического процесса и устранил лишний шаг в цепи поставок.

Также имеются проблемы нелогистического характера:

Продление срока действия СЭЗ

На данный момент СЭЗ рассчитан на 2011-2035 гг. В связи со сжатыми сроками действия СЭЗ, отсутствует возможность привлечения якорных инвесторов. Сужен горизонт планирования до 15 лет. Например, в 2025г. планируется ввод в эксплуатацию Технопарка HubeiKelison, за 10 лет инвестор не окупит вложенные средства в связи с чем поднимает вопрос о продлении срока действия. В этом случае, только возможно привлечение проектов, со сроком окупаемости до 10 лет (малый и средний бизнес).

В связи с этим, для решения данной проблемы предлагается продлить срок действия СЭЗ до 2060 года.

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 февраля 2018 года № 131 «Об утверждении перечней товаров, облагаемых налогом на добавленную стоимость по нулевой ставке, реализуемых на территорию специальной экономической зоны, полностью потребляемых при осуществлении деятельности, отвечающей целям создания специальных экономических зон».

На практике Участникам СЭЗ рациональней покупать товары в странах-членах ЕАЭС по нулевой ставке в связи с отсутствием в Перечне необходимых товаров. Проблема же заключается в том, что утверждённый Перечень товаров является ограниченным, не всегда отражает потребность Участников и процесс расширения данного перечня очень долгий.

Предлагается переход от «длинного списка» разрешенных товаров к «короткому списку» запрещенных видов по принципу «разрешено все, что не запрещено».

Вывод: Географическое расположение в области благоприятной природно-климатической зоне, наличие природных земель и водных ресурсов, прохождение по ее территории транспортных коридоров, а также близость к территориям других стран определяет наилучшее состояние СЭЗ на данный момент, если не учитывать ситуацию с пандемией. Несмотря на однобокость проблемных вопросов и путей решений, не стоит забывать, что такова Законодательная база нашей страны, которая как известно далеко не самая совершенная. И, к сожалению это – наверное и есть один из самых глобальных проблемных вопросов, поднятых в данной статье.

Список использованных источников

Стратегия развития специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2020 – 2022 годы–Информация о текущей деятельности СЭЗ;

<https://www.gov.kz/memleket/entities/miid?lang=ru>– Статистические данные;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/N10T0000299>– Решение Комиссии таможенного союза от 28 мая 2010 года № 299;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1700000123#z284>– Кодекс Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» от 26 декабря 2017 года № 123-VI ЗРК;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1800016577/links>– Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 февраля 2018 года № 131.

УДК 550

УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ НА ЗАВОДЕ «ТУЛПАР»

Нураков С.Н., Абдиева Д.М.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E- mail: enuter@yandex.kz, diabdiyeva@gmail.com)

Логистика решает вопросы рационализации материальных и связанных с ним и финансовых, информационных и сервисных потоков, а так же эффективного управления ими в процессе товародвижения; в стратегическом аспекте она выступает основным элементом согласования целей всех структурных звеньев различного функционального назначения и одним из факторов формирования ключевых компетенций предприятия. Принятие решений в области формирования логистической системы организации является сложным процессом, и с ним всегда связана не которая не определенность. При этом, процесс системы о ценочных показателей логистической деятельности предприятия должен базироваться на теории