

РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Зейнулина А.Ж.¹, Амантурова Д.К.², Габдуллина Л.Б.³

¹Государственный университет им.Шакарима г. Семей, Республика Казахста, к.э.н., ассоциированный профессор

²Кыргызско -Казакский университет, старший преподаватель

³Государственный университет им.Шакарима г. Семей, Республика Казахстан, преподаватель

Аннотация: Транспортно-логистический комплекс в Республике Казахстанодна из ключевых отраслей экономики Казахстана, влияющих на национальный доход, соответственно, и на благосостояние общества.

Необходимость в предоставлении логистических услуг обусловлена ростом числа звеньев в цепочке на пути товара от производителя к потребителю. Каждое звено, представленное компанией-перевозчиком или посредником, повышает итоговую цену продукта, поэтому поиск оптимального пути очень важен для уменьшения времени и стоимости доставки товара.

Ключевые слова: транспортная логистика, транзитный потенциал, тарифное регулирование, экспортные и импортные перевозки, техническое регулирование в транспорте

КАЗАКСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА НАТЫЙЖАЛУУ ТРАНСПОРТТУК ЖАНА ЛОГИСТИКАЛЫК СИСТЕМАНЫ ӨНҮКТҮРҮҮ ЖАНА ЖАКШЫРТУУ

Зейнулина А.Ж.¹, Амантурова Д.К.², Габдуллина Л.Б.³

¹Казакстан Республикасы, Семей ш. Шакарим атындагы мемлекеттик университети,э.и.к., профессор

²Кыргыз-Казак университети, ага окутуучу

³Казакстан Республикасы, Семей ш. Шакарим атындагы мемлекеттик университети,окутуучу

Аннотация: Казакстан Республикасындагы транспорттук-логистикалык комплекс Казакстандын экономикасынын негизги секторлорунун бири болуп саналат, тиешелүү түрдө улуттук кирешеге жана коомдун жыргалчылыгына таасирин тийгизет.

Логистикалык кызматтарды көрсөтүү зарылчылыгы товар өндүрүүчүдөн керектөөчүгө чейинки жолдогу чынжырдагы звенолордун санынын көбөйүшү менен шартталган. Ташуучу же ортомчу тарабынан берилген ар бир шилтеме буюмдун акыркы баасын жогорулатат, ошондуктан эң жакшы жолду табуу товарды жеткирүү убактысын жана баасын азайтуу үчүн абдан маанилүү.

Негизги сөздөр: транспорттук логистика, транзиттик потенциал, тарифтик жөнгө салуу, экспорттук жана импорттук ташуу, транспорттогу техникалык жөнгө салуу

DEVELOPMENT AND IMPROVEMENT OF AN EFFICIENT TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Zeinulina A.Zh.¹, Amanturova D.K.², Gabdullina L.B.³

¹State University named after Shakarim Semey, Republic of Kazakhstan, Candidate of Economics, Associate Professor

²Kyrgyz-Kazakh University, Senior Lecturer

³State University named after Shakarim Semey, Republic of Kazakhstan, teacher

Abstract: The transport and logistics complex in the Republic of Kazakhstan is one of the key sectors of the economy of Kazakhstan, affecting the national income, respectively, and the welfare of society. The need to provide logistics services is due to an increase in the number of links in the chain on the way of goods from producer to consumer. Each link provided by the carrier or intermediary increases the final price of the product, so finding the best path is very important to reduce the time and cost of delivering the goods.

Keywords: transport logistics, transit potential, tariff regulation, export and import transportation, technical regulation in transport.

Сегодня Казахстан благодаря взвешенной и многовекторной политике осуществляет реализацию масштабных инфраструктурных проектов в транспортно-логистической и транзитной сферах при тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами, в том числе с китайскими и российскими партнерами, странами ОЭСР и Центральной Азии. При этом усиление транзитного потенциала нашей республики выгодно всем участникам международной торговли – от Востока до Запада. Более того, такой подход является одним из важнейших условий проекта «Один пояс – один путь», связанного с возрождением Шелкового пути [1].

В Стратегии «Казахстан-2050» Глава государства обозначил магистральные векторы развития республики, отметив, что «развивать инфраструктуру необходимо в двух направлениях: интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также двигаться в этом плане внутри страны» [2].

Таблица 1 - SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан

Сильные стороны	Слабые стороны
Наличие законов и нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспортной отрасли	Отсутствие целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью
Выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам	Низкое качество системы сбора, обработки и передачи статистических данных и низкий уровень информационных и цифровых технологий

Наличие развитой сети железных и автомобильных дорог	Высокий физический и моральный износ большей части инфраструктуры и подвижного состава
Прохождение через территорию Казахстана ряда международных транспортных маршрутов	Недостаточно развита инфраструктура транспортной логистики
Возможности	Угрозы
Участие в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути»	Снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией
Сокращение административных барьеров для развития предпринимательства в транспортной отрасли	снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок;
Развитие НИОКР и внедрение информационных технологий	Дефицит профессиональных кадров высокого уровня.

Далее рассмотрим риски, вытекающие из SWOT-анализа.

Риски транспортно-логистического комплекса:

1. Прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:

- сохранение отсутствия целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью;
- сохранение низкого качества системы сбора, обработки и передачи статистических данных и низкого уровня информационных и цифровых технологий;
- сохранение высокого физического и морального износа большей части инфраструктуры и подвижного состава;

2. Риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):

- снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией;
- снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок;
- отток грузопотоков на альтернативные транспортные коридоры;
- риск увеличения транспортных издержек для бизнеса, особенно МСБ, при скоропалительном допуске частных перевозчиков. В этом случае выгоду могут получить только крупные компании в ущерб интересам МСБ, населения и государства[5].

В настоящее время деятельность всех видов транспорта в достаточной степени охвачена государственным регулированием (законные и подзаконные акты). Принят

Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года [4], имеются Закон «О транспорте» [3], отраслевые законы по видам транспорта, законы и нормативные документы в рамках ЕАЭС.

Вместе с тем соответствующие уполномоченные государственные органы не приступили к разработке методики и правил оплаты услуг МЖС, установления дифференцированных по видам грузов тарифов, субсидирования пассажирских перевозок. Остаются без экономических оценок факты сохранения партнерами по ЕАЭС естественной монополии на рынке железнодорожных перевозок, а также снятие ответственности с КТЖ за гарантированное обеспечение потребностей бизнеса подвижным составом и перевозках. Эти институциональные изъяны обусловили неуверенность предпринимателей (в том числе крупных) в стабильной работе отраслей [3,10,11].

Реализация Государственной программы «Нұрлыжол» продолжает оказывать на рост экономики Казахстана суммарный положительный эффект. При этом новые дорожные и логистические сети, возводимые в ее рамках по всей стране, отчетливо вырисовывают контуры будущей перспективы государства как крупнейшего транзитного моста между Востоком и Западом.

В период с 2015 по 2020 год в рамках программы «Нұрлыжол» планируется построить и реконструировать более 6,7 тыс. км автодорог. Для создания эффективной межрегиональной сети трасс, связывающих Астану с регионами по «лучевому» принципу.

В реализации дорожных проектов «Нұрлыжол» в общей сложности задействованы более 75 тыс. человек из числа казахстанцев, направляемых региональными центрами занятости. При этом доля строительных материалов отечественных производителей, использованных при строительстве, составляет свыше 90%, что является еще одним фактором положительного эффекта программы.

Рассматривая перспективные направления развития транспортного комплекса можно отметить, что одной из целей государства в сфере транспорта является создание на территории Республики Казахстан современного транспортно-логистического комплекса, обеспечивающего экономически эффективные и технологически разнообразные транспортные связи между производствами, населенными пунктами, регионами и отраслями, как внутри страны, так и Казахстана с зарубежными странами. Развитие транспортно-логистического комплекса должно опережать рост объемов грузо- и пассажиропотоков по всем видам транспорта. Для достижения указанной цели необходимо решение большого количества задач, которые можно сгруппировать по ключевым направлениям. Согласно проведенному анализу основными направлениями развития транспорта на долгосрочную перспективу до 2030 года являются:

- Совершенствование системы государственного регулирования и управления;

- Повышение транзитного потенциала и эффективное его использование;
- Максимальное содействие развитию отечественного предпринимательства, снижение издержек на внутренних, экспортных и импортных перевозках;
- Развитие инфраструктуры;
- Развитие науки и технологий;
- Обеспечение транспортной безопасности;
- Подготовка и переподготовка кадров;
- Мультимодальные технологии перевозок.

Более 100 млрд тенге планируется направить в Казахстане в 2021 году на развитие транспортной инфраструктуры. В министерстве индустрии и инфраструктурного развития сообщили о том, какие проекты будут реализованы[9].

Проекты запланированы в сферах автомобильного, авиа, железнодорожного и водного транспорта. Будет задействовано и создано не менее 100 тыс. рабочих мест. В целом же в транспортной отрасли до 2025 года будет создано 550,7 тыс. рабочих мест.

На развитие автомобильных дорог в 2021 году запланировано 121,3 млрд тенге. Из них 60,3 млрд тенге – за счет внешних займов, 51,2 млрд тенге – внутренних источников, 9,8 млрд тенге – софинансирования внешних займов республиканского бюджета. Ремонт и улучшение автодорог потребуют 91,1 млрд тенге.

По информации МИИР, в текущем году работами будет охвачено 6 тыс. км автодорог. Из них на республиканской сети – 4,7 тыс. км. Будут сданы в эксплуатацию 2,2 тыс. км.

В том числе в сфере транслогистики будут приведены в порядок Талдыкорган – Усть-Каменогорск (768 км), Караганда – Балхаш (363 км), Балхаш – Бурылбайтал (120 км), Бурылбайтал – Курты (166 км), Кандыгааш – Макат – Атырау (357 км), Атырау – Астрахань (60 км), Калбатау – Майкапшагай (1336 км), Мерке – Бурылбайтал (262 км).

Также откроется движение на 1,2 тыс. км: Балхаш – Бурылбайтал – Курты (230 км), Калбатау – Майкапшагай (249 км), Актобе – Кандыгааш (95 км), Атырау – Астрахань (217 км), Ушарал – Достык (154 км), Костанай – Денисовка (114 км), Павлодар – Семей (10 км), обход Шамалган (7 км), Курты – Капшагай (67 км), Петропавловск – граница РФ (31 км), Узынагаш – Отар (36 км).

Помимо этого, на 5,8 тыс. км автодорог будет запущена система взимания платы.

В результате ожидается, что 66% объектов дорожного сервиса будут соответствовать национальным стандартам.

В сфере железнодорожного транспорта начнется модернизация участка Достык – Мойынты протяженностью 800 км.

На развитие гражданской авиации и воздушного транспорта будет выделено 4,1 млрд тенге [9].

По совершенствованию системы государственного регулирования и управления транспортно-логистическим комплексом можно сделать выводы, что данное направление предусматривает создание системы государственного стратегического планирования и оперативного управления, а также совершенствование нормативной правовой базы функционирования и развития транспортно-логистического комплекса. В частности, предлагается повысить качество таможенного режима и тарифного регулирования, механизмов лицензирования и сертификации, разграничить полномочия центральных и местных исполнительных органов в вопросах транспортного контроля.

Кроме того, предполагается улучшить нормативную правовую базу системы технического регулирования в транспорте, финансирование НИОКР, подготовки кадров и др. Отсутствует целостный, системный подход к развитию транспортной системы Казахстана. В частности, отсутствует долгосрочная стратегия развития транспортно-логистического комплекса в целом и отдельных видов транспорта, в том числе с учетом договоренностей в рамках ЕАЭС и перспектив участия в китайской инициативе «Один пояс, один путь». Эти недостатки государственного управления приводят к низким темпам развития отрасли.

Создание высокоэффективной транспортно-логистической системы в Казахстане продиктовано развитием западных и центральных провинций Китая, которые хорошо расположены для железнодорожных перевозок через Казахстан. Исходя из европейского опыта, следует создать сеть международных логистических центров (сухих портов) в Казахстане, а также транспортные и логистические центры в местах происхождения экспорта и пересечения границ транзитных грузопотоков.

Эти узлы должны быть связаны с Нур-Султаном, а также с транспортными и логистическими центрами автомобильным, железнодорожным и авиационным маршрутом. Помимо радиальных маршрутов, транспортные и логистические центры должны быть связаны дорогами регионального и национального значения.

Опираясь на опыт создания сухого порта в СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», аналогичные сухие порты должны быть созданы на западе в портах Курык и Актау, а также в центре в Нур-Султане. Такая сеть будет способствовать развитию внутренней логистики, а также увеличит экспортный и транзитный потенциал как в западном, так и в восточном направлениях. В дополнение к созданию крупных международных логистических центров, необходимо развивать внутреннюю транспортно-логистическую сеть. Транспортно-логистические центры необходимо строить в крупных городах Актобе, Павлодаре, Алматы, Уральске, Атырау, Актау, Костанайе и УстьКаменогорске.

Для дальнейшего развития транспортной логистики в Республике Казахстан рекомендуется:

1. Внедрить систему упрощенного перемещения товаров через границы путем эффективной организации и регулирования таможенных и технологических процедур.
2. Улучшить существующие стандарты и тарифную политику.
3. Привлекать крупных инвесторов, включая отечественных, для инвестирования в развитие транспортного комплекса страны путем создания для них благоприятных условий.
4. Совершенствование правовой базы для перевозки грузов, особенно в отношении международных контейнерных перевозок.
5. Выбрать оптимальный вариант размещения транспортно-логистических комплексов с учетом перспектив развития региона и международных транспортных коридоров.
6. Создать благоприятные условия для эффективной интеграции транспортно-логистических систем в международные рынки транспортных услуг.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. *Д. Нурғалиев. «Транзитный ренессанс». Газета «Казахстанская правда» от 7 февраля 2018 года.*
2. *Послание Президента Республики Казахстан -лидера нации Н. А. Назарбаева народу Казахстана стратегия «Казахстан-2050».*
3. *Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 19.04.2019 г.).*
4. *Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 г. № 636.*
5. *Аналитический обзоры концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года.*
6. *Послание Президента Республики Казахстан К. К. Токаева от 2 сентября 2019 года «Конструктивный общественный диалог - основа стабильности и процветания Казахстана».*
7. *Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 1 августа 2014 г. № 874.*
8. *Государственная программа «Цифровой Казахстан» на 2017-2020 го-ды, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 г. № 827.*
9. *В Казахстане направят миллиарды на развитие логистики. Источник: <https://lsm.kz/v-kazahstane-napravyat-milliardy-na-razvitie-translogistiki>.*
10. *Инвестиция как фактор экономического развития. Наука и инновационные технологии. №4/2018(9) – Бишкек, 2018, - С. 82-84, Биймырсаева Э. М., Тулегенов Б. Т.*
11. *Проблемы автоматизации управленческого учета и способы их преодоления. 15/2020(15) – Бишкек, 2020, - С. 143-155, Биймырсаева Э.М., Астраханцева Е. А.*