

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 «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**

объединений проводится согласованная межгосударственная экономическая политика, направленная на: устранение барьеров в движении факторов производства, создание условий для осуществления межрегиональной кооперации, реализацию совместных проектов в сфере науки и технологий. Все это стимулирует экономических субъектов разных стран к взаимодействию и ускоряет процесс интернационализации кластеров, который сопровождается формированием транснациональных кластерных сетей (например, Сеть ИКТ кластеров в Европе, Европейская сеть производителей продуктов питания). Кроме того, в последние годы транснациональные кластерные сети Европы начали осуществлять совместные международные проекты со странами, находящимися вне Европы, например, с Японией, Китаем, Канадой и др. Целью такого партнерства обычно является осуществление совместных НИОКР и коммерциализация их результатов, а также поиск перспективных рынков сбыта для продукции, произведенной в рамках кластера. Таким образом, можно утверждать, что формирование транснациональных кластеров и сетей в последующие годы будет только нарастать и странам ЕАЭС необходимо развитие новых форм международного инновационно-технологического сотрудничества.

#### **Список литературы**

1. European Cluster Observatory // European Commission [Electronic resource]. – Center for Strategy and Competitiveness, Stockholm, 2007–2014. – Mode of access: [http://ec.europa.eu/enterprise/initiatives/cluster/observatory/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/initiatives/cluster/observatory/index_en.htm). – Data of access: 01.03.2012.
2. Пыхтеев, В.Г. Оценка эффективности среды взаимодействия предпринимательских структур в сфере высоких технологий : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05; Перм. гос. техн. ун-т. – СПб., 2009. – 24 с.

УДК 338.47

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В КАЗАХСТАНЕ**

М.О. Рыспекова, Ю.С. Сазонова

Евразийский национальный университет  
имени Л.Н. Гумилева, г. Астана, Казахстан

В условиях высоких темпов роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения и реализации собственной модели развития транспорта, основанной на долгосрочном планировании. Обеспечение устойчивого развития, улучшение инвестиционного климата, рост конкурентоспособности национальной экономики, формирование условий для перехода Республики Казахстан на инновационный путь развития,

стимулирование процесса регионального развития в значительной степени зависят от наличия и качества инфраструктуры, важной составляющей которой является транспортная отрасль. В настоящее время имеет место отставание дорожной инфраструктуры от потребностей общества - следствие несбалансированного роста автопарка и финансирования отрасли [1].

В Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050», отмечается, что транспортная инфраструктура является одним из основных факторов обеспечения устойчивого экономического роста страны: «Мы ставили задачу развивать инфраструктуру. И это оказалось нам по силам. За прошедшие годы было введено в строй множество крупных стратегических объектов промышленной, транспортной инфраструктуры и инфраструктуры жизнедеятельности [2].

В то же время, отечественный транспортный комплекс сегодня столкнулся с рядом объективных сложностей. Во-первых, это касается ограниченных возможностей для активного развития транзитного потенциала государства из-за «несовершенства в Республике Казахстан как транспортно-коммуникационной и транспортно-логистической инфраструктуры, так и четко отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания. Все это в совокупности ведет к значительному затруднению процесса товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта и в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал» [3].

Во-вторых, в структуре транспортной отрасли республики наблюдается явное доминирование государственных национальных компаний. В наиболее значимых транспортных отраслях это предполагает монопольное поведение транспортных предприятий, которое в свою очередь, может вызвать неоправданное повышение тарифов и получение дополнительных прибылей. Современная структура транспортной отрасли практически выглядит как естественная монополия, за исключением автомобильного транспорта, поскольку доминирование национальных транспортных компаний является, по сути, их монопольным положением. К примеру, на железнодорожном транспорте страны монополистом является акционерное общество «Қазақстан темір жолы», на воздушном транспорте – компания «Эйр Астана», на трубопроводном – «ҚазМұнайГаз» [4].

В-третьих, в целом ухудшилась ценовая конъюнктура казахстанского экспорта и импорта из-за увеличения транспортных издержек, которые непосредственным образом отражаются на транспортной составляющей контрактных цен. Нередки случаи, когда на казахстанских рынках транспортных услуг наиболее свободно себя чувствуют иностранные перевозчики, агенты и экспедиторы. Слабое участие отечественных перевозчиков и экспедиторов в транспортном обеспечении внешне-экономической деятельности и в экспорте транспортных услуг обусловлено также низкими стандартами качества предлагаемых услуг. Речь идет о том, что многие казахстанские перевозчики и экспедиторы не предлагают комплексных транспортных услуг на основе единой договорной базы, не применяют

логистические принципы в организации транспортного процесса, не используют при этом накопленный и успешно применяемый за рубежом опыт работы аналогичных компаний. К примеру, медленно развивается практика страхования ответственности транспортных и транспортно-экспедиторских фирм, без чего сегодня немыслимо реальное участие отечественных компаний в доставке внешнеторговых и транзитных грузов по стране и за ее пределы.

В целом оценка транспортной отрасли Казахстана отражается в следующих показателях, которые показаны в таблице 1.

Таблица 1- Набор показателей, характеризующих транспортную деятельность

Показатель	Описание
Объем перевозок	Измеряется в тоннах применительно к грузам. Для более полной характеристики их состава обычно определяется величина перевозок в универсальных и специализированных контейнерах и пакетированном виде в зависимости от номенклатуры грузов. С учетом особенностей транспортного процесса используются такие измерители, как кубометры, штуки.
Грузо- и пассажирооборот	Грузооборот измеряется в тонно-километрах. Один тонно-километр – это объем транспортной работы, выполняемой при перевозке 1 т грузов на расстоянии 1 км, принятое обозначение – ткм. Пассажирооборот – это произведение количества пассажиров на расстояние их перевозки, измеряется в пассажиро - километрах (ПКМ).
Общий грузооборот и общие перевозки	Определяются путем приведения пассажирских перевозок к грузовым посредством применения переводных коэффициентов.
Средняя дальность перевозок грузов и пассажиров	Технико – экономические показатели использования подвижных транспортных средств (среднее время оборота грузового вагона в сутках, измеряемого средним затрачиваемым временем от одной погрузки вагона до другой, производительность транспортных средств, себестоимость одного тонно-километра, одного пассажиро - километра), пропускная способность вокзалов, погрузо-разгрузочных комплексов, транспортных путей
Примечание: Составлено авторами	

Кроме перечисленных используются и другие показатели, характеризующие различные стороны производственно-финансовой деятельности отрасли (доходы, прибыль, рентабельность, эффективность использования ресурсов).

Ключевым в процессе прогнозных и плановых расчетов является определение потребности в перевозках и возможностей транспортной системы по их выполнению. Обычно процесс их определения носит комплексный характер и осуществляется в несколько этапов [5].

Эффективное, отвечающее требованиям потребителей транспортных услуг, функционирование транспортной системы во многом зависит от достоверного прогноза потребностей в ее развитии, набора и рациональной очередности мероприятий, позволяющих их удовлетворить.

При традиционном подходе к разработке схем развития транспортной сети ключевыми являются два вопроса:

- установление перспективных объемов перевозок;
- назначение вариантов развития сети, обеспечивающих освоение установленных объемов, и выбор из них наилучшего.

При таком подходе основное внимание уделяется выявлению перспективных грузопотоков и определению на их основе (или каким-либо другим способом) перспективной интенсивности движения. Существующие методы прогнозирования интенсивности движения, на сегодняшний день весьма многочисленные, разрабатывались в условиях определенной экономической стабильности, характерной для страны в конце 80-х годов. И даже в этих условиях они часто давали существенные ошибки. Длительное время из-за слабой изученности последствий социального и экономического характера во в нетранспортной сфере, связанных с изменением дорожных условий, основное внимание при определении эффективности развития дорог уделялось затратам непосредственно в сфере транспорта.

Опыт показывает, что необходимо использовать не только традиционный метод схем развития транспортной системы, но и инновационный, альтернативный, где учитывается простое ,навигация, автоматизированная таможенная система, которые успешно используются в передовых странах и снижающие временные и транспортные издержки. Это особенно актуально при постоянном увеличении загруженности транспортной сети в условиях вхождения ВТО, ЕАЭС. А также при росте экспортного потенциала страны.

Несмотря на активную реализацию проектов в транспортной отрасли, в настоящее время существует ряд объективных факторов, сдерживающих дальнейшее развитие транзитного потенциала Казахстана. Достаточно точно данные проблемы отражены в Индексе эффективности логистики (ИЭЛ) Всемирного банка, согласно которому Казахстан занял 88 место из 160 в 2014 г.

Во-первых, неэффективность транспортной системы выражается в необоснованных задержках при пересечении границ, дополнительных сборах со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярном и произвольном контроле по определению веса груза и т.п. Наличие данных процедур является наиболее значимым фактором, сдерживающим развитие транзитных перевозок по территории РК. Так по данным ИЭЛ по эффективности таможенного и пограничного оформления Казахстан занимает 121 место из 160. Временные потери не только означают дополнительные денежные затраты, но и потерю главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок над морскими.

По качеству транспортной инфраструктуры в ИЭЛ РК находится на 106 месте, уступая таким странам как Мавритания, Бурунди и Гаяна. Проблема износа транспортной инфраструктуры также касается и автомобильных дорог. Плохое качество дорог служит одной из причин высокого расхода ГСМ, частых дорожно-транспортных происшествий, а также низких скоростей при доставке грузов. Все это значительно влияет как на сроки доставки, так и на стоимость использования транзитных коридоров Казахстана. Вместе с тем, к сдерживающим факторам активной реализации инициативы «Казахстан - Новый шелковый путь» следует отнести слабое экспертно-информационное

освещение, в особенности за пределами РК. Для сравнения показателен пример китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», где особая ставка в продвижении стратегического видения КНР в регионе.

Перспективные направления развития транспортно-транзитного потенциала РК На сегодняшний день транзит через Казахстан в основном представлен грузопотоками регионального транзита между Россией и Центральной Азией, Китаем и Центральной Азией. Между тем, транзит между Европой, Россией, Китаем и странами Юго-Восточной Азии освоен не достаточно. Обеспечить рост показателей Казахстан мог бы во многом за счет расширения транзитных перевозок между Китаем и странами ЕС.

Согласно прогнозам экспертов, объем торговли Китай - Европейский союз к 2020 г. увеличится до \$781 млрд., объем грузоперевозок - до 17 млн. ДФЭ (170 млн. тонн). В настоящее время подавляющая часть грузов между КНР и ЕС следует по морю через Суэцкий канал. Доля РК в общем транзите составляет менее 0,5%. Для Казахстана это прекрасная возможность наращивать объемы транзита: наземный путь, безусловно, дороже морского, но зато срок поставки сокращается в три раза. Особенно актуальным взаимодействие Казахстана и Китая становится в контексте реализуемой КНР стратегии «Экономический пояс Шелкового пути». Для дальнейшей активизации сотрудничества Казахстану необходимо расширить сеть собственных терминалов на территории КНР.

По данным рейтинга 2013 г. российской логистической компании «ТИС-Лоджистик», среди 10 крупнейших портов мира 5 были расположены на территории КНР. Приморские районы КНР также характеризуются наличием развитых индустриальных центров. В крупных городах восточных приморских провинций и районов Цзянсу, Шанхай, Ляонин, Шаньдун, Гуандун, Чжецзян с населением свыше 500 тыс. человек сосредоточено более половины основных фондов государственной промышленности Китая (13,1% - всех промышленных предприятий, 9,6% - пищевой промышленности и машиностроения, 4,7% - текстильной промышленности, 2,4% - углерододобывающей промышленности). Казахстану следует также рассмотреть возможность создания ряда терминалов в южной части КНР вблизи крупных торгово-промышленных центров, среди которых выделяются: Шэньчжень, Гуаньчжоу, Фучжоу. Реализация данных проектов позволит Казахстану формировать собственные транзитные поезда с товарами не только Китая, но и Японии, Южной Кореи и других, динамично развивающихся стран Юго-Восточной Азии. Данная мера особенна, актуальна для обеспечения экономической безопасности Казахстана, так как акцентирование лишь на экономике Китая ставит казахстанские транзитные перевозки под угрозу. Следует отметить, что Казахстан способен стать главным перевалочным пунктом для товаров, следующих по направлению Север-Юг, особенно в рамках ЕАЭС. В этой связи в числе приоритетных для Казахстана должно стать развитие южных маршрутов. Особенно выгодным является выход в Оманский залив через южный город Ирана - Чабахар, замыкающий Восточный транспортный коридор.

Создание собственного транспортно-логистического комплекса не только позволит расширить сотрудничество в области грузоперевозок, но и избежать задержек, связанных с возможной нестабильностью в Ормузском проливе. С завершением строительства железной дороги «Захедан - Мешхед» Казахстан получит выход на крупные рынки Пакистана, Индии и ЮВА. Помимо этого, для диверсификации транспортных коридоров в южном направлении необходимо создание автомагистрали в той же связке «Казахстан - Туркменистан - Иран» [6].

Таким образом, в условиях рыночных отношений подходы к планированию развития транспортной сети должны претерпеть существенные изменения. Прежде всего, это относится к постановке конечных целей этого развития. Наряду с задачей сокращения транспортных издержек как главной, все большее значение приобретает решение задачи создания в регионах таких транспортно-коммуникационных условий в виде надежной (и технически, и по начертанию) единой транспортной сети, которые обеспечат потребителям транспортных услуг некоторый нормативный (минимально гарантированный) уровень удобства и рентабельности при осуществлении любых возможных связей.

Основными условиями улучшения транспортной отрасли Казахстана являются:

- интеграция транспортной системы Казахстана с мировой транспортной системой;
- создание единой современной перспективной национальной транспортной инфраструктуры;
- развитие и эффективное использование транзитного потенциала;
- достижение наибольшей эффективности транспортных процессов и снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении;
- укрепление единого экономического пространства и развитие межрегиональных связей, а также обеспечение транспортной доступности на уровне, гарантирующем экономическое развитие и социальную стабильность;
- развитие навигационной системы, учитывающей перегруженность с максимальным уменьшением времени простоя транспорта;
- совершенствование автоматизированной таможенной системы;
- внедрение современных видов транспорта, увеличивающих грузоподъемность и скорость транспортировки грузов;
- повышение квалификации и профессионализма кадров транспортной отрасли с учетом международных стандартов и меняющихся условий перевозки грузов;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана за счет инновационных технологий и кластерного развития инфраструктуры.

При этом первостепенным становится адресность выгод от функционирования такой нормативной сети. Только в этом случае рынок потенциальных выгод, созданных нормативной сетью, превратится в реальные эффекты конкретных потребителей. Надежной считается такая сеть всех видов



путей сообщения в регионе, которая позволяет достичь любой его точки из любой другой за определенный норматив времени.

### **Список литературы**

1. Рахимбердинова М.У. Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры Республики Казахстан// Многогранность оценки бизнеса: проблемы и перспективы в условиях формирования наукоемкой экономики, 2014
2. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»» - Астана. - 2012. - 14 декабря
3. Н. Титюхин, Н. Овчаренко. Модель транспортно-логистической системы Казахстана //Логинфо. – № 3. – 2008.
4. К. Кажымурат, С. Нурахметов. Предпосылки создания корпоративных структур в транспортной отрасли Казахстана //Саясат. – январь, 2002.
- 5.[http://life-prog.ru/1\\_25100\\_prognozirovanie-i-planirovanie-ob-emoov-perevozok-](http://life-prog.ru/1_25100_prognozirovanie-i-planirovanie-ob-emoov-perevozok-)
6. <http://altaynews.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html>
7. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, Астана, 2006

## **ИРАН: СНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭМБАРГО И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ КАЗАХСТАНА**

Сыдыкназаров Мухит-Ардагер

Института современных исследований  
при ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, г.Астана

Рекордно высокие цены на нефть и металлы на мировых рынках вплоть до середины 2008 года во многом способствовали обеспечению роста экономики Казахстана, в первую очередь, благодаря крайне выгодному экспорту и, обусловленной им высокой активностью в горнодобывающих отраслях и металлургии.

Ценовые факторы – падение мировых котировок на нефть, металлы (свинец, медь, цинк и др.), металлопрокат, являющиеся основными составляющими товарного экспорта Казахстана, и привели, по сути, к резкому снижению экспортных показателей, показателей внешней торговли и темпов экономического роста РК в 2009 и 2013-2014 «кризисных» годах.

Договоренность с международным сообществом об отмене санкций и снятия внешнеторгового эмбарго сильно укрепит экономические позиции Ирана и, соответственно, его позиции в регионе в целом. В том числе и в прикаспийском. Иран – это крупнейшая держава региона, сильная не только в своем экономическом потенциале, но и человеческом.

Отмена санкций также открывает обширные возможности для Казахстана в плане диверсификации экономических связей Казахстана.