

Л.Б. Габдуллина¹
Б.Л. Лавровский²
С.А. Азылканова³

^{1,3}Евразийский национальный университет им.Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

²Новосибирский государственный технический университет, Новосибирск, Россия
(E-mail: lazzat_0610@list.ru, boris.lavrovski@gmail.com, azsaule@mail.ru)

Внешняя торговля как фактор развития транспортно-логистической системы региона (на примере Восточно-Казахстанской области)

Аннотация. В данной статье исследуются современное состояние внешней торговли Восточно-Казахстанской области и возможности транспортного обслуживания внешне-торгового оборота региона. Приводится анализ показателей внешнеторгового оборота региона: объем экспорта и импорта; доля региона в экспорте страны; товарная структура экспорта и импорта; структура внешнеторгового оборота региона в разрезе основных стран-торговых партнеров за последние пять лет. В статье рассмотрены программные документы и выделены ключевые организации по развитию внешней торговли и экспорта в стране. Нормальное функционирование транспортно-логистической системы, обеспечивая выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, оказывает значительное влияние на эффективность международных сделок. По этой причине в данной статье приводится анализ основных показателей состояния и развития транспортно-логистической системы региона, рассмотрены возможности и основные проблемы. Выявлены основные факторы, сдерживающие развитие внешней торговли, в том числе рост объемов экспорта региона; сформулированы предложения для решения данных проблем.

Ключевые слова: внешняя торговля, экспорт, импорт, товарооборот, Восточный Казахстан, материальные потоки, транспорт, логистика.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2079-620X-2021-1-39-52>

Введение

В настоящее время стратегическое значение для Казахстана и его регионов приобретает целенаправленная государственная политика диверсификации и модернизации национальной и региональной экономики, направленная на преодоление ее зависимости от узкого круга видов экономической деятельности. Особую роль играет развитие внешнеторговых отношений, поскольку они являются важнейшим компонентом

макроэкономической и региональной экономической деятельности. Внешняя торговля и транспортно-логистическая система в процессе обращения воздействуют друг на друга, находясь в тесной органической взаимосвязи. Ни одна внешнеторговая сделка не осуществляется без участия в ней транспорта – чтобы не случилось, товар необходимо доставить от продавца к покупателю. Поэтому уровень развития транспортного обеспечения внешнеэкономических связей оказывает значительное влияние на эффективность

внешней торговли, проявляясь в цене товара в качестве транспортной составляющей. Кроме того, транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Восточно-Казахстанская область (ВКО) – один из ведущих индустриально-аграрных регионов Казахстана со значительным экономическим потенциалом, граничит на севере - с Алтайским краем и Республикой Алтай Российской Федерации (РФ), на востоке - с Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китайской Народной Республики (СУАР КНР). В силу своего уникального геостратегического и геополитического местоположения регион обладает высоким внешнеторговым и транспортно-транзитным потенциалом. Материальные и транспортные потоки из Европы, России в Китай и обратно по территории области позволяют открыть этот потенциал. Эти обстоятельства определяют актуальность исследования данного вопроса. Целью исследования являются оценка потенциала внешней торговли Восточно-Казахстанской области (ВКО) и выявление возможностей транспортно-логистической системы региона в данном аспекте.

В качестве решаемых научных задач выступают исследование и анализ: 1) современного состояния внешней торговли Восточно-Казахстанской области; 2) состояния транспортно-логистической системы области; 3) современных проблем развития внешней

торговли и обслуживающей ее транспортно-логистической системы; 4) разработка предложений по развитию внешней торговли во взаимосвязи с транспортно-логистической системой Восточного Казахстана.

Методы исследования

В качестве источников информации выступают статистические данные, содержащиеся в официальных печатных источниках, отчеты, проекты, государственные программы, послания, концепции, законодательные документы Республики Казахстан, интернет-ресурсы и др. Для достижения целей использованы абстрактно-логистический метод, методы обобщения, анализа и сравнения, экономико-статистические методы исследования.

Обсуждения и результаты

Внешнеторговый оборот Восточно-Казахстанской области, как экономический показатель, равен сумме стоимостей экспорта и импорта, измеряется в денежном выражении и характеризует объем внешней торговли региона за определенный период времени: месяц, квартал, год. Рассмотрим изменение внешнеторгового оборота области за последние пять лет (табл.1).

По предварительным данным Бюро национальной статистики Агентства по

Таблица 1

Внешнеторговый оборот Восточно-Казахстанской области за 2015-2019 гг., млн. долларов США

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	Прирост 2019 /2015,в%	Доля за 2019 год, в %
Внешнеторговый оборот, всего	4 026,5	3 728,7	4 723,7	4 048,1	4511,3	12	100
в том числе: экспорт	2 175,4	2 160,2	2 640,2	1 846,9	2399,9	10	53
импорт	1 851,1	1 568,5	2 083,5	2 201,2	2111,4	14	47

Источник: предварительные данные БНС АСПР РК, КГД МФ РК

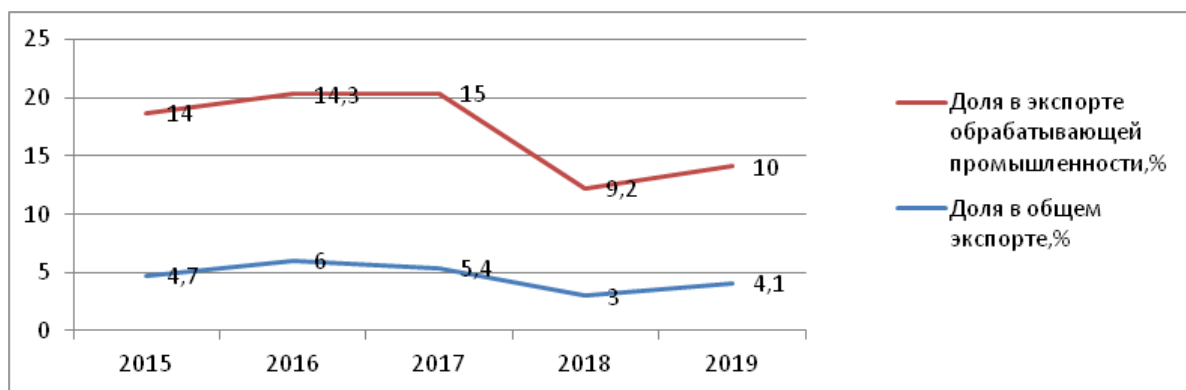
стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (БНС АСПР РК) [1] и Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан (КГД МФ РК) [2], внешнеторговый оборот Восточно-Казахстанской области в 2019 г. составил 4511,3 млн. долларов США по сравнению с 2015 годом (4026,5 млн. долларов); прирост составляет 12 %. Самый высокий уровень данного показателя, за последние пять лет, был достигнут в 2017 году (4723,7 млн. долларов). В 2019 году объем экспорта увеличился по сравнению с 2015 г. на 10% и составил 2399,9 млн. долларов США (или 53% от товарооборота региона). Объем импорта региона увеличился на 14%, и в 2019 году составил 2111,4 млн. долларов США (47% от общего товарооборота). По сравнению с 2015 годом наблюдается тенденция роста внешней торговли в регионе. Сальдо внешнеторгового оборота положительное и составило 288,6 млн. долларов США.

По предварительным показателям внешней торговли региона, область находится на 7 месте среди регионов республики. Удельный вес составляет 4,7% от общего объема внешней торговли страны (57 722,9 млн. долларов). По объему импорта область, среди регионов, находится на 5-м месте и занимает 5,5% от общего объема импорта страны (38 356,7 млн. долларов). По объему

экспорта обрабатывающей промышленности в республике область занимает 4 место (после Карагандинской и Актюбинской областей и г.Алматы) с объемом 1454,7 млн. долларов США и долей в 10% от общего объема экспорта. Стоит отметить, что в последние годы в области наблюдается снижающийся тренд показателей экспорта (рисунок 1).

В товарной структуре экспорта наибольшую долю занимают металлы и изделия из них (49%), минеральные продукты (28,6%) и продукты животного и растительного происхождения (13%). Прочие товары составляют 6%, продукция химической промышленности - 1%, машины, оборудование, транспортные средства - 2,4%. В составе экспорта прочих товаров кожевенное сырье, натуральный мех и изделия из них, галантерея занимают 0,01%, древесина, лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 0,56%, текстиль и текстильные изделия - 0,1%, строительные материалы - 0,22%, обувь, головные уборы и т.п. - 0,07 %, разные промышленные товары - 4,9%. (рисунок 2).

По товарной группе «Металлы и изделия из них» в основном экспортируются: цинк необработанный, нелегированный, серебро в слитках; медь рафинированная, необработанная, медь нерафинированная, медные аноды; титан необработанный



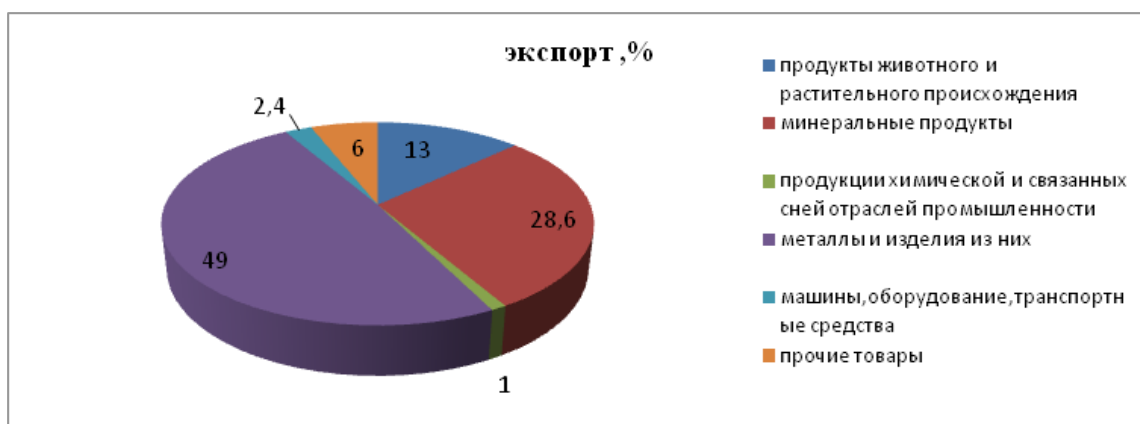
Примечание: составлено авторами по предварительным данным БНС АСПР РК, АО «Казахстанский центр индустрии и экспорта «QazIndustry»

Рисунок 1 – Доля Восточно-Казахстанской области в экспорте страны за 2015-2019 гг., в %

и изделия; свинец рафинированный, необработанный. По добыче металлических руд экспортируются руды и концентраты цинковые, руды и концентраты медные, руды и концентраты свинцовые, портландцемент. По товарной группе «Продукты животного и растительного происхождения» экспортируются: семена подсолнечника, пшеница, пшеница семенная, пшеница твердая, ячмень, семена льна, семена рапса или кользы. Основными видами несырьевого

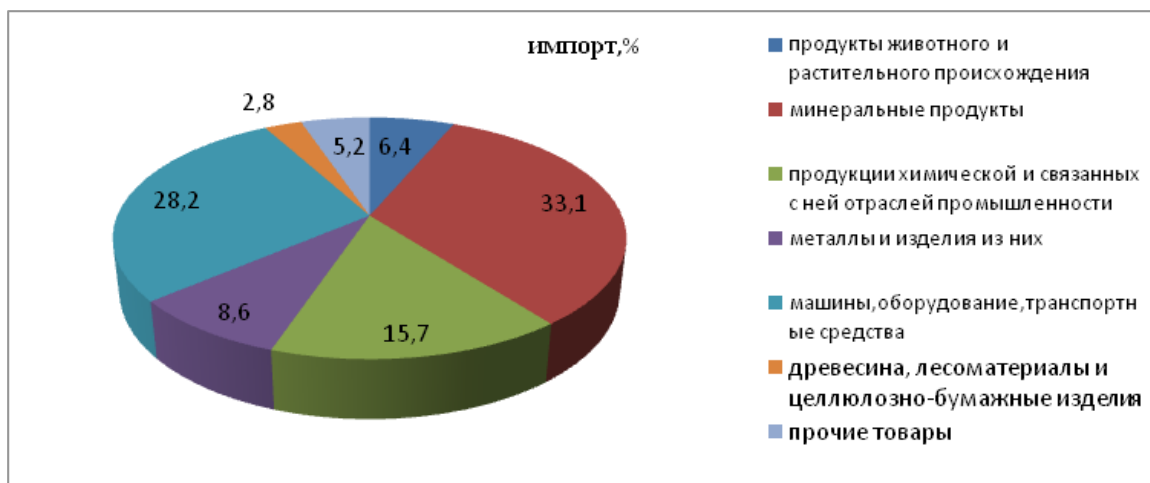
экспорта являлись мука пшеничная, крупа гречневая, растительные масла, мясо птицы, рыба и рыбная продукция, колбасы и консервы, сливочное масло, сыр. По производству продуктов химической промышленности вывозятся на экспорт уран, обогащенный ураном-235, и плутоний как его соединение.

В ВКО в основном ввозятся минеральные продукты (33,1%), машины, оборудование, транспортные средства (28,2%), продукция



Примечание: составлен авторами по предварительным данным БНС АСПР РК

Рисунок 2 – Товарная структура экспорта Восточно-Казахстанской области в 2019 году, в % к итогу



Примечание: составлен авторами по предварительным данным БНС АСПР РК

Рисунок 3 – Товарная структура импорта Восточно-Казахстанской области в 2019 году, в процентах к итогу

химической промышленности (15,7%), металлы и изделия из них (8,6%), продукты животного и растительного происхождения (6,4%), древесина, лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия (2,8%), прочие товары (5,2%). В составе импорта прочих товаров кожаное сырье, натуральный мех и изделия из них, галантерея занимают - 0,1%, текстиль и текстильные изделия - 1%, строительные материалы - 1,4%, обувь, головные уборы и т.п. - 0,65%, разные промышленные товары - 2% (рисунок 3).

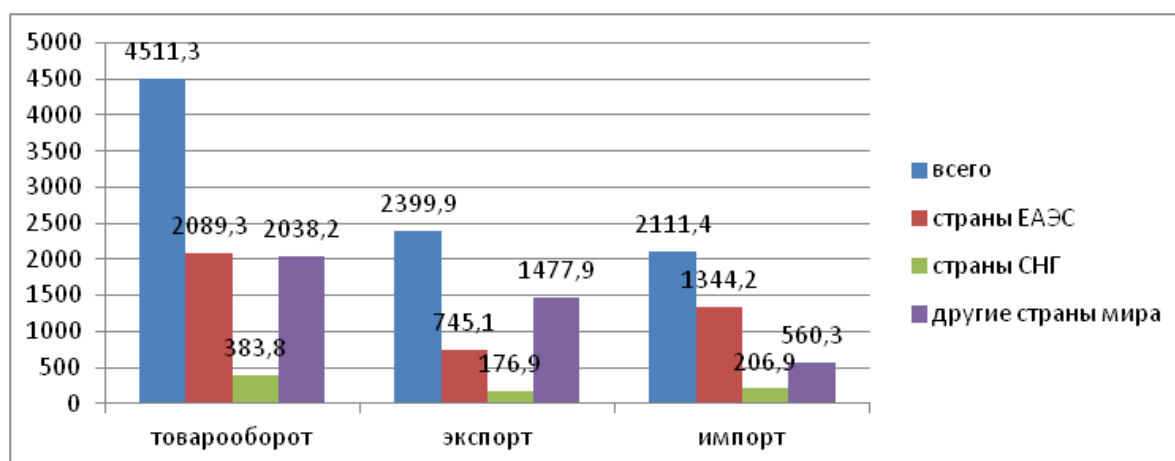
Как видно из рисунка 4, в разрезе основных стран-торговых партнеров во внешнем товарообороте ВКО наибольшая доля, 46,3%, или 2089,3 млн.долл., приходится на страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Доля стран дальнего зарубежья составляет 45,2% или 2038,2 млн. долл. Страны СНГ занимают лишь 8,5% или 383,8 млн. долл. В экспорте товаров высока доля дальнего зарубежья - 61,6% или 1477,9 млн.долл., а в импорте товаров большую долю занимают страны ЕАЭС - 63,7% или 1344,2 млн.долл.

Доля ВКО во взаимной торговле Казахстана со странами Евразийского экономического союза составляет по экспорту - 4,8%, по импорту - 7,8%, по объему экспорта среди областей страны ВКО занимает 6 место после Карагандинской (9,7%), Павлодарской (20,8%),

Костанайской (10,1%), Актюбинской областей (9,9%) и г.Алматы (9,7%). По объему импорта указанная область занимает 3 место среди областей и городов РК после г.Алматы (35,2%) и г.Нур-Султан (14,7%) [1].

ВКО ведет активную торговлю со странами ближнего и дальнего зарубежья. В области действуют порядка 30 крупных экспортоориентированных производств. Продукция поставляется более чем в 90 стран мира, и география экспорта расширяется с каждым годом. В торговле со странами ЕАЭС наибольший удельный вес в структуре экспорта приходится на Россию - 94,5% (70,1 млн. долл.), доля Кыргызстана составляет 4,8% (3,5 млн. долл.), удельный вес Беларуси - 0,7% (0,5 млн.долл.). В торговле со странами ЕАЭС наибольший удельный вес в структуре импорта также приходится на Россию - 91,5% (125,0 млн.долл.), доля Кыргызстана составляет 7,4% (10,1 млн.долл.), удельный вес Беларуси - 1,1% (1,4 млн. долл.).

В торговле ВКО со странами дальнего зарубежья, в разрезе основных стран-партнеров, наибольший удельный вес в структуре экспорта приходится на Китай - 50,9% (841,9 млн.долл.). Затем идет Турция - 13,4% (221,4 млн. долл.), Великобритания - 5,8% (96,5 млн.долл.), Вьетнам - 4,1% (67,5 млн. долл.), Бельгия - 2,7% (44,2 млн.долл.), США



Примечание: составлен авторами по предварительным данным БНС АСПР РК

Рисунок 4 – Структура внешнеторгового оборота ВКО в разрезе стран

- 2,9% (48,0 млн.долл.), Иран и Республика Корея -1,9 % (30,9 млн.долл. и 30,6 млн.долл. соответственно), Нидерланды - 1,8 % (30,2 млн.долл.). В торговле со странами СНГ значительный удельный вес в структуре экспорта приходится на Узбекистан -8,2% (134,8 млн. долл.), далее идет Украина - 1,3% (22,3 млн.долл.); наименьший удельный вес приходится на Туркмению - 0,3% (4,6 млн.долл.). В структуре импорта основными странами-партнерами в торговых отношениях ВКО является Китай - 24% (184,4 млн.долларов). Далее идут Республика Корея - 8,3% (64,0 млн.долл.), США - 6,8% (52,4 млн.долл.), Германия - 6,3% (48,4 млн. долл.), Норвегия - 2,9% (22,1 млн.долл.), Чехия - 2,7% (20,6 млн.долл.), Швеция - 1,7% (12,2 млн.долл.), Польша - 1,6% (12,3 млн.долл.), Израиль - 1,5% (11,2 млн.долл.). В торговле со странами СНГ существенный удельный вес в структуре импорта приходится также на Узбекистан -12,8% (98,2 млн.долл.), затем идет Таджикистан -11,4% (87,6 млн.долл.), наименьший удельный вес приходится на Украину -1,1% (21,0 млн.долл.) [1].

Несмотря на положительные тенденции во внешней торговле региона в целом в 2019 году экспорт из Казахстана сократился на 4,5% и составил 57722,9 млн.долларов, на его долю пришлось 60,0% от товарооборота (годом ранее - 61111,2 млн.долл. или 64,5%). Сегодня только порядка 400 казахстанских компаний регулярно представляют отечественное производство за рубежом, а это всего 2,5% от активных предприятий. В связи с этим доля экспорта казахстанских несырьевых товаров в глобальной торговой цепочке остается низкой [3].

Сопутствующие мероприятия по развитию экспорта осуществляются в рамках следующих программных документов: Концепция внешней политики РК на 2014-2020 годы; Программа «Национальная экспортная стратегия Республики Казахстан до 2022 года»; Программа по развитию сферы услуг в Республике Казахстан до 2020 года; Государственная программа по оказанию

содействия экспортерам «Экспортер-2020»; Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025; Концепция государственной программы развития торговли Республики Казахстан на 2021-2025 годы; Государственная программа развития агропромышленного комплекса Республики Казахстан на 2017-2021 годы; Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020-2025 годы; Государственная программа «Дорожная карта бизнеса - 2025». Кроме того, для развития региональной и приграничной торговли были подписаны соответствующие программы с правительствами Китая и России. В Казахстане ключевыми институтами по развитию внешней торговли и несырьевого экспорта являются: Национальная палата предпринимателей РК «Атамекен», АО «Казахстанский центр индустрии и экспорта «QazIndustry», АО «Экспортная страховая компания «KazakhExport», АО «Центр развития торговой политики «QazTrade», ТОО «Внешнеторговая палата Казахстана», АО «ФРП «Даму».

По определению экспортоориентированных предприятий самыми частыми проблемами являются: сложность логистики и дороговизна транспортных расходов, несоответствие продукции международным стандартам, недостаточная информированность об условиях выхода на рынки зарубежных стран, а также о покупателях продукции [3]. Также к основным причинам, сдерживающим развитие внешней торговли, в том числе снижения объемов экспорта, можно отнести следующие факторы: - сырьевая направленность экспорта региона и страны в целом; - недиверсифицированность экспорта; - недостаточность производственных мощностей; - значительный износ и моральное устаревание основных фондов, низкая внутренняя конкурентоспособность товаропроизводителей; - колебания цен на сырье; снижение спроса на сырье, падение продаж по традиционному главным экспортным позициям; - отсутствие

инновационных технологий в добыче, обработке и транспортировке сырья; - недостаточное освоение новых рынков сбыта; - наличие барьеров во взаимной торговле; недостаточная финансовая поддержка экспортеров и дороговизна кредитных ресурсов; - недостаточная эффективность инструментов нефинансовых мер поддержки и др.

На наш взгляд, для решения указанных проблем необходимо: - улучшение структуры экспорта и импорта в сторону преобладания в экспорте товаров с высокой добавленной стоимостью; - повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг; - развитие и совершенствование экспортных производств; - оказание финансовой, информационной и аналитической поддержки экспортерам; - совершенствование законодательства и механизмов государственной поддержки экспортеров; - подготовка квалифицированных кадров; - совершенствование транспортной инфраструктуры и логистических услуг; - широкое использование передовых инновационных технологий в грузоперевозках и т.п.

Транспортный комплекс Восточного Казахстана, обслуживающий внешнюю торговлю, представлен всеми основными видами транспорта - железнодорожным, авиационным, водным и автомобильным. В развитии рыночной инфраструктуры, расширении внутренней и внешней торговли важную роль играет автомобильный транспорт, поэтому статус основного перевозчика принадлежит данному виду транспорта.

Регион располагает самой протяженной в республике сетью автомобильных дорог общего пользования - 11 997,6 км, в том числе республиканского значения - 3 414 км (28,7%), областного значения - 3 186 км (26,6%), районного значения - 5 397,6 км (44,7%). Основным транзитным коридором, проходящим по территории Восточно-Казахстанской области, является

автомобильная дорога республиканского значения М-38 «Омск – Майкапчагай» с выходом на второй трансевропейский коридор (в том числе на КНР), общая протяженность дороги составляет 1099 км.

Развернутая длина главных железнодорожных путей по области составляет 1 209 км, что составляет 7,3 % от общей протяженности железных дорог РК. Густота железных дорог области составляет 4,1 км на 1 000 км², что на 1,4 км ниже среднереспубликанского показателя (по РК - 5,5 км на 1 000 км²). В области действуют 4 аэропорта, из них: 2 - допущены к обслуживанию международных авиарейсов (Усть-Каменогорск, Семей), 2 - обслуживают местные воздушные авиалинии (Зайсан, Урджар). Аэропорт города Усть-Каменогорск категорирован по стандартам ИКАО по I категории.

Главная судоходная магистраль внутренних водных путей Восточно-Казахстанской области - река Иртыш, которая протекает от границы Китайской Народной Республики до границы Российской Федерации. Протяженность реки по территории Республики Казахстан - 1698 км, в том числе по территории области - 1116 км. Наибольший объем перевозок грузов и пассажиров приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт. Автомобильным транспортом перевозится 89,9% грузов, железнодорожным - 10%. Объем пассажирских перевозок автомобильным транспортом составляет 96,2%, железнодорожным - 2,5%, авиационным - 1,3% [4]. В области следует выделить следующие основные транспортные узлы: Усть-Каменогорский, Семипалатинский, Аягозский и Шарский.

По данным БНС АСПР РК, за последние пять лет наблюдается тенденция роста основных показателей транспортного комплекса региона (табл.2). По данным 2019 года по всем видам транспорта перевезено пассажиров 1 716,3 млн. человек, пассажирооборот составил 24526,3 млн.п-км, что на 15,2% больше чем в 2015 году.

Объем перевезенных грузов составил 661,5 млн. тонны, грузооборот составил 16,2 млрд. т-км, по сравнению с 2015 годом объем грузоперевозок увеличился на 10,4%, а грузооборот на 11,7%. Валовый выпуск услуг транспорта и складирования в области в 2019 году составил 460,1 млрд. тенге, что по сравнению с 2015 годом выросло на 177,4 млрд.тенге или 62,7%. Доля услуг транспорта в ВРП составила 8,8%, наблюдается снижение данного показателя на 1% по отношению к 2015 году. По показателю индекса тарифов на перевозку грузов всеми видами транспорта наблюдается рост на 5,5 %. Средняя дальность перевозки 1 тонны грузов и среднее расстояние перевозки 1 пассажира составили 25,5 км и 13,3км соответственно. Инвестиции в основной капитал транспортной отрасли региона постоянно растут. Так, в 2019 году объем инвестиций в основной капитал транспорта и складирования составил 71 853,7 млн.тенге, или по сравнению с 2015 годом (17 642,9млн. тенге) увеличился на 54210,8 млн.тенге или

75%. В общем объеме инвестиций по области (619387,8 млн.тенге) за 2019 год удельный вес отрасли «Транспорт и складирование» составил 11,4%, что превышает в несколько раз вложения в сельское хозяйство, строительство и торговлю.

Транспортная отрасль является одним из прибыльных отраслей экономики. По статистическим данным (табл.3), в области за последние пять лет наблюдается тенденция роста доходов по основным видам деятельности транспорта и складирования.

По данным 2019 года, доходы отрасли составили 37 278,8 млн.тенге, по сравнению с 2015 годом доходы выросли на 66,8% или на 14941,1 млн.тенге. В том числе: доходы от перевозок пассажиров выросли на 68% или на 1216,2 млн.тенге, от перевозок грузов, багажа и грузобагажа на 231% или на 14100,5 млн.тенге; доходы от нетранспортной деятельности выросли на 160% или на 4548,2 млн.тенге. В 2019 году, по отношению к 2015 году, снизились доходы от сдачи в

Таблица 2

Динамика основных показателей транспортного комплекса ВКО за 2015-2019 годы

№	Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2019 г. к 2015г., %
1.	Валовые услуги транспорта (складирования), млрд. тенге	282,7	353,9	411,4	437,4	460,1	162,7
2.	Доля услуг транспорта в ВРП,%	8,9	8,2	10,4	9,9	8,8	98,9
3.	Перевезено пассажиров, млн. человек	1673,3	1 705,2	1 709,2	1 714,9	1 716,3	102,6
4.	Пассажирооборот, млн. п-км	21290,4	22 187,4	22 272,4	22 762,4	24 526,3	115,2
5.	Перевезено (транспортировано) грузов, багажа, грузобагажа, млн. тонн	599,2	582,4	600,8	631,5	661,5	110,4
6.	Грузооборот, млрд. т-км	14,5	15,2	16,1	16,1	16,2	111,7
7.	Индекс тарифов на перевозку грузов всеми видами транспорта	97,9	105,1	103,1	101,8	103,3	105,5

Примечание: составлена авторами по данным БНС АСПР РК

аренду транспортных средств на 5,4% и вспомогательной транспортной деятельности на 13,2%.

В 2019 году списочная численность работников в отрасли «Транспорт и складирование» составила 15 329 человек, то есть 5,1 % от общей списочной численности работников в области (300 412 чел.), по сравнению с 2015 годом (16467 чел.) наблюдается снижение численности работников в отрасли. Несмотря на это уровень занятости в транспортной сфере является одним из высоких. Среднемесячная номинальная заработная плата по виду экономической деятельности «Транспорт и складирование» на одного работника в 2019 году составляла 175 022 тенге, данный показатель больше на 40%, чем в 2015 году (124209 тенге). В среднем заработная плата на одного работника в данной отрасли почти на 8% была выше среднемесячной номинальной заработной платы в целом по области (162 182 тенге) [1]. В отрасли транспорта и складирования уровень среднемесячной номинальной заработной платы выше, чем в сельском, лесном и рыбном хозяйстве, в торговле, услугах по проживанию и питанию, ремонту автомобилей и мотоциклов.

Движение товаров, грузов сопряжено с необходимостью выполнения определенных операций, так называемых транспортных услуг. Транспортно-экспедиционные компании занимаются организацией перевозок грузов от клиента к грузополучателю разными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, морским, авиационным. Кроме того, транспортно-экспедиционные компании осуществляют складирование и хранение товара, страхование, а также информирование клиента обо всех пунктах нахождения груза. В регионе происходит интенсивное формирование рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг. Зарегистрирована и функционирует сеть таможенных складов, посреднических и коммерческих структур по оказанию складских, перевозочных и транспортно-экспедиционных услуг.

На территории Восточно-Казахстанской области находятся таможенные посты «Бахты» и «Майкапчагай», которые являются самыми крупными и ключевыми международными пунктами пропуска на востоке РК, через которые осуществляются основные пассажирские и транзитно-транспортные потоки. По результатам исследования,

Таблица 3

Динамика доходов транспортной отрасли за 2015-2019 гг., млн.тнг

№	Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2019 г. к 2015г., %
1	Всего доходы	22 337,7	20 990,8	27 235,0	34 843,1	37 278,8	166,8
2	перевозок пассажиров	1 784,7	2 010,3	2 250,7	x	3 000,9	168
3	перевозок грузов, багажа, грузобагажа	6 104,4	6 832,4	11 538,9	16 973,4	20 204,9	331
4	вспомогательной транспортной деятельности	14271,3	11 563,8	12 055,4	14 095,4	12 394,6	86,8
5	сдачи в аренду транспортных средств с водителем (экипажем)	1773,1	584,2	1 390,0	1 550,2	1 678,4	94,6
6	доходы от нетранспортной деятельности	2842,6	1,84	5 122,7	2 629,3	7 390,8	260

Примечание: составлена авторами по данным БНС АСПР РК

проведенного в 2017 году корпоративным фондом «KAZLOGISTICS», наиболее эффективным маршрутом автомобильных перевозок грузов из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан в регионы Алтая и западной Сибири России были признаны ПП «Майкапчагай» и ПП «Бахты» [6]. Также определены следующие грузовые маршруты для автоперевозок между КНР и РК через территорию ВКО: Урумчи-Зимунай (Тачен)-Усть-Каменогорск, Урумчи-Бахты-Семей, Алтай-Зимунай-Семей, Зимунай-Зайсан. Кроме того, транзит через территорию Восточного Казахстана является самым коротким маршрутом из Китая в Россию.

В настоящее время перевозка грузов из КНР в Россию транзитом через территорию Восточного Казахстана на железнодорожном транспорте проходит по следующим маршрутам: Бахты-Маштакова (Сырым)-Москва и Бахты-Каирак-Троицк. В целях эффективного использования транзитного потенциала региона АО «Региональный центр государственно-частного партнерства ВКО» в 2014 году был разработан проект строительства новой железнодорожной линии «Зыряновск-Майкапчагай» на условиях концессии. Одновременно рассматривались альтернативные варианты строительства и эксплуатации железнодорожных линий «Аягоз-Майкапчагай», «Шар-Майкапчагай» и «Жангизтобе-Майкапчагай». Были представлены сведения о выгоде будущего транспортного коридора для экономики Восточного Казахстана, развития отдаленных районов и освоения месторождений полезных ископаемых, находящихся в резерве. Кроме того, в связи со строительством железной дороги «Карамай-Чугучак» в Тарбагатайском регионе СУАР КНР китайской стороной предлагалась рассмотреть вопрос строительства железной дороги «Аягоз-Бахты» [7]. Для развития речного сообщения предприятием ТОО «Восточно-Казахстанский судостроительно-судоремонтный завод» был предоставлен проект создания, на базе действующего предприятия, полноценного речного порта и логистического центра

для организации одного из вариантов направления Шелкового пути по трансграничной реке Иртыш. Однако по различным причинам, главная из которых - отсутствие финансирования и инвесторов - все эти актуальные проекты не были реализованы.

В настоящее время в области отсутствуют предприятия, оказывающие полный комплекс высококачественных услуг, связанных с транспортно-логистической деятельностью. На данный момент завершён первый этап строительства транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Северный» в г. Семей, который имеет выезд на международную автомобильную трассу «Омск-Майкапчагай». Здесь открыт торговый центр для производителей сельскохозяйственной продукции. В целях развития сети транспортно-логистических центров Казахстана национальным мультимодальным оператором АО «KTZ Express» были запланированы реализация проектов по строительству современных ТЛЦ в стране, в том числе и в ВКО [8]. По проекту ТЛЦ будет расположен вдоль республиканской автодороги Усть-Каменогорск-Алматы. Ожидается, что данный ТЛЦ будет развиваться как центр локального транспортно-логистического коридора между Западным Китаем и восточными регионами России, и он имеет все шансы стать транспортно-логистическими воротами Казахстана в Сибирь.

Ключевыми проблемами транспортно-логистической системы, обслуживающей внешнюю торговлю региона, являются: высокий уровень износа объектов транспортной инфраструктуры; низкая пропускная способность железнодорожной магистрали; неразвитость речного и воздушного сообщения на территории области; неразвитость терминально-складской инфраструктуры и современного логистического сервиса, низкая способность приграничных пропускных пунктов; недостаточное количество квалифицированных кадров; недостаточность финансовых средств; низкий уровень

инновационной активности и т.д. В сфере государственного регулирования главными проблемами являются высокие пошлины и платежи для коммерческих автомобилей, чрезмерная бюрократия, а также отсутствие единой базы игроков, действующих на рынке транспорта и логистики.

Важным инструментом в развитии транспортно-логистической системы становится применение инновационных технологий, таких как: цифровизация, технологии, связанные с перемещением товаров (электронная идентификация упаковок, спутниковое отслеживание места нахождения грузов и др.); развитие автоматизированных систем управления и совершенствование информационно-телекоммуникационного обеспечения; роботизация производства, использование автопилотов и др. Все большую актуальность для международных транзитных грузов приобретает вопрос сокращения сроков доставки. Поэтому в настоящее время ключевой задачей является разработка и внедрение технологий, совместно с пограничными и таможенными органами, которые позволят значительно сократить простои в пунктах пропуска и на межгосударственных передаточных станциях.

Кроме того, для развития транспортной инфраструктуры и повышения инновационной активности предприятий транспортно-логистической отрасли необходимо предоставлять финансовую поддержку в виде прямых инвестиций, налоговых льгот, кредитов по льготным процентным ставкам, финансовых субсидий. На государственном уровне необходимо принять программу развития транспортно-логистической системы с учетом особенностей международной торговли и инновационного развития страны и ее регионов; разработать программу развития новых, альтернативных транзитных транспортных коридоров через территорию страны; рассмотреть таможенные тарифы и пошлины для коммерческих грузов; строительство транспортно-логистических

центров, современных торговых помещений и складов класса А; создать единую базу всех операторов и посредников, функционирующих в транспортно-логистической системе страны.

Выводы

Как показывают результаты проведенного исследования базы статистических данных, Восточно-Казахстанская область активно развивает торговые отношения со странами ближнего и дальнего зарубежья, в том числе со странами ЕАЭС, СНГ, Европейского Союза, со странами Азии, с Китаем, США и др. В данных показателях заложены значительные резервы для развития транспортно-логистической системы региона. Россия (удельный вес страны в общем объеме товарооборота – 43,2%) и Китай (удельный вес – 22,7%), являясь главными торговыми партнерами, станут основными потребителями услуг транспортно-логистической системы региона и Казахстана в целом. Близкое соседство с двумя великими державами одновременно означает наличие большого и очень емкого рынка, который открывает возможности для партнерства и взаимовыгодного ускоренного развития экономики. Динамика и ежегодное увеличение товарооборота ВКО с зарубежными странами (в том числе и в региональном аспекте) ставит задачи исследования и оценки потенциальных возможностей транспортно-логистической системы и современной инфраструктуры региона для обслуживания указанного товарооборота и транзита грузов. В целом необходимы понимание преимуществ Казахстана во внешнеэкономической и внутренней конкурентоспособности, определение перечня товаров и услуг, находящихся в приоритете национальной торговой политики с привязкой к рынкам сбыта и с учетом транспортно-логистических возможностей страны. Следует отметить важность региональных транспортно-логистических систем в укреплении национального рынка транспортно-логистических услуг.

Список литературы

1. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК. [Электронный ресурс] - URL: <https://stat.gov.kz/> (дата обращения: 05.05.2020)
2. Комитет государственных доходов Министерства финансов РК. [Электронный ресурс] - URL: <https://kgd-gov-kz.ru> (дата обращения: 05.05.2020)
3. Экспорт казахстанской продукции в 2019 году сократился почти на 5% [Электронный ресурс]. URL: <https://zonakz.net/2020/02/04/eksport-kazakhstanskoy-produkcii-v-2019-godu-sokratilsya-pochti-na-5/> (дата обращения: 05.05.2020)
4. Паспорт социально-экономического развития Восточно-Казахстанской области на 2019 год. [Электронный ресурс] - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/akimvko/documents/> (дата обращения: 05.05.2020)
5. Концепция государственной программы развития торговли Республики Казахстан на 2021-2025 годы. [Электронный ресурс] - URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37333562 (дата обращения: 27.04.2020)
6. Определение рациональных схем транспортировки товара из Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через Казахстан: автореферат исследовательской работы. Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан. – Алматы, 2017. – 35 с.
7. Пока как до Китая. [Электронный ресурс] - URL: <https://gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1161230> (дата обращения: 27.04.2020)
8. Развитие сети транспортно-логистических центров Казахстана. [Электронный ресурс] - URL: <https://almaty.atameken.kz/uploads/content/files/Prezentatsiia> (дата обращения: 27.04.2020)
9. Койчубаев А.С. Формирование региональных логистических сетей в приграничных территориях Республики Казахстан и Российской Федерации: дис. ... канд. экон. наук. - Омск, 2013. - 215 с.

References

1. Biuro natsionalnoi statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniuu i reformam Respubliki Kazakhstan [Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan]. [Electronic resource] – Available at: <https://stat.gov.kz/> (Accessed: 05.05.2020)
2. Komitet gosudarstvennykh dokhodov Ministerstva finansov Respubliki Kazakhstan. [State Revenue Committee of the Ministry of Finance of the Republic of Kazakhstan]. [Electronic resource] – Available at: <https://kgd-gov-kz.ru> (Accessed: 05.05.2020)
3. Eksport kazakhstanskoi produktsii v 2019 godu sokratilsia pochni na 5% [In 2019, export of Kazakhstan's products decreased by almost 5%]. [Electronic resource] - Available at: <https://zonakz.net/2020/02/04/eksport-kazakhstanskoy-produkcii-v-2019-godu-sokratilsya-pochti-na-5/> (Accessed: 05.05.2020)
4. Passport sotsialno-ekonomicheskii razvitiia Vostochno-Kazakhstanskoi oblasti na 2019 god [Passport of socio-economic development of the East Kazakhstan region for 2019]. [Electronic resource] - Available at: <https://www.gov.kz/memleket/entities/akimvko/documents/> (Accessed: 05.05.2020)
5. Kontseptsii gosudarstvennoi programmy razvitiia trgovli Respubliki Kazakhstan na 2021-2025 gody [The concept of the state program for the development of trade of the Republic of Kazakhstan for 2021-2025]. [Electronic resource] - Available at: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37333562 (Accessed: 27.04.2020)
6. «Opredelenie ratsionalnykh skhem transportirovki tovara iz Kitaiskoi Narodnoi Respubliki v Kazakhstan itranzitom cherez Kazakhstan», Avtoreferat issledovatel'skoi raboty. Soiuz mezhdunarodnykh avtomobilnykh perevozchikov Respubliki Kazakhstan» [«Determination of rational schemes for the transportation of goods from the People's Republic of China to Kazakhstan and transit through Kazakhstan», Abstract of research work. Union of International Road Carriers of the Republic of Kazakhstan «], Almaty, 2017, 35 s. [in Russian]

7. Poka kak do Kitaia [So far as to China]. [Electronic resource] - Available at: <https://gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1161230> (Accessed: 27.04.2020)

8. Razvitiye seti transportno-logisticheskikh tsentrov Kazakhstana [Development of a network of transport and logistics centers in Kazakhstan]. [Electronic resource] - Available at: <https://almaty.atameken.kz/uploads/content/files/Prezentatsiia> (Accessed: 27.04.2020)

9. Koichubayev A.S. Formirovaniye regionalnykh logisticheskikh setei v prigranichnykh territoriakh Respubliki Kazakhstan i Rossiiskoi Federatsii. Dissertatsiia kandidata ekonomicheskikh nauk [Formation of regional logistics networks in the border areas of the Republic of Kazakhstan and the Russian Federation. Dissertation of the candidate of economic sciences], Omsk, 2013, 215 s. [in Russian]

Л.Б. Габдуллина¹, Б.Л. Лавровский², С.А. Азылканова³

^{1,3}Л.Н. Гумилев ат. Евразиялық ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

²Новосібір мемлекеттік техникалық университеті, Новосібір, Ресей

Сыртқы сауда аймақтың көлік –логистикалық жүйесін дамытудың факторы ретінде (Шығыс Қазақстан облысының мысалында)

Аннотация. Бұл мақалада Шығыс Қазақстан облысы сыртқы саудасының қазіргі жағдайы және аймақтың сыртқы сауда айналымындағы көліктік қызмет көрсету мүмкіндіктері зерттелген. Өңірдің сыртқы сауда айналымының көрсеткіштеріне талдау жасалған: соңғы бес жылдағы экспорт пен импорт көлемі, ел экспортындағы аймақтың үлесі, экспорт пен импорттың тауарлық құрылымы және соңғы бес жылдағы аймақтың серіктес елдермен сыртқы сауда айналымының құрылымы. Мақалада елдегі сыртқы сауда мен экспортты дамытуды жүзеге асыратын негізгі ұйымдар көрсетіліп, бағдарламалық құжаттар қарастырылған. Тараптардың сату-сатып алу жөніндегі міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ете отырып, көлік-логистикалық жүйенің қалыпты жұмыс істеуі халықаралық мәмілелердің тиімділігіне елеулі әсер етеді. Осыған байланысты аймақтың көлік-логистикалық жүйесінің жағдайы мен дамуының негізгі көрсеткіштері талданған, оның мүмкіндіктері мен басты мәселелері қарастырылған.

Сонымен қатар аймақтағы сыртқы сауданың дамуын және экспорт көлемін ұлғайтуды тежейтін негізгі факторлар анықталған және осы мәселелерді шешу үшін ұсыныстар жасалған.

Түйін сөздер: сыртқы сауда, экспорт, импорт, тауар айналымы, Шығыс Қазақстан, аймақ, материалдық ағын, көлік, логистика.

L.B. Gabdullina¹, B.L. Lavrovskii², S.A. Azylkanova³

^{1,3}L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

²Novosibirsk State Technical University, Novosibirsk, Russia

Foreign trade as a factor in the development of the transport and logistics system of the region (case study of East Kazakhstan region)

Abstract. The article examines the current state of foreign trade in the East Kazakhstan region and the possibilities of transport services for the region's foreign trade turnover. The analysis of foreign trade turnover of the region exports and imports the region's share in country's exports; commodity composition of exports and imports and the structure of the foreign trade turnover by countries for the last five years. The article considers the program documents and highlights the key organizations for the development of foreign trade and exports in the country. The normal functioning of the transport and logistics system, ensuring the fulfillment of obligations by the parties to the purchase and sale, has a significant impact on the effectiveness of international transactions.

For this reason, this article also discusses the opportunities and main problems of the region's transport and logistics system. The main factors hindering the development of foreign trade, including the volume of exports in the region, are identified and proposals are formulated to solve these problems.

Keywords: foreign trade, export, import, commodity circulation, East Kazakhstan, region, material flows, transport, logistics.

Сведения об авторах:

Габдуллина Л.Б. – **основной автор**, магистр экономики, докторант кафедры менеджмент ЕНУ имени Л.Н. Гумилева, ул. К.Сатпаева, 2 а, Нур-Султан, Казахстан.

Лавровский Б.Л. – доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента Новосибирского государственного технического университета, проспект К.Маркса, 20, Новосибирск, Россия.

Азылканова С.А. – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и предпринимательства ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, ул. К.Сатпаева, 2 а, Нур-Султан, Казахстан.

Gabdullina L.B. – **The main author**, student in Innovation Management L.N. Gumilyov Eurasian National University, Satpayev Str., 2, Nur-Sultan, Kazakhstan.

Lavrovskii B.L. – Doctor of Economics, Professor of the department of management, Novosibirsk State Technical University, K. Marx Avenue 20, Novosibirsk, Russia.

Azilkanova S.A. – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the department of economics and entrepreneurship, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Satpayev Str., 2, Nur-Sultan, Kazakhstan.