

Некоторые вопросы внешнеэкономической логистики

Республики Казахстан

Жакупова С.Т., Досалиев Б.А.

Доценты Международной Академии Бизнеса, г. Алматы

Аннотация:

Негизги ой – Казахстан Республикасынын азыркы мезгилдеги логистика кызматынын келечеги жана онугуу жолдору, ошондой эле Бажы Биримдигинин логистикага тийгизген таасири.

Негизги создор: логистика инфраструктурасы, Бажы Биримдиги, транзит потенциалы, тышкы соода сайасаты.

Основная мысль: Перспективы и пути решения развития логистики в Казахстане в современных условиях и влияние Таможенного Союза на эти процессы:

Ключевые слова: инфраструктура логистики, Таможенный Союз, транзитный потенциал, внешнеторговая политика.

Resume: The Prospects and solutions for logistics development in Kazakhstan, and influence of the Customs Union on these processes.

Key words: logistics infrastructure, Customs Union, transit potential, foreign trade policy.

Выгодное географическое положение Казахстана в центре региона делает его одним из главных связующих звеньев между Востоком и Западом. У Казахстана есть определенные логистические особенности и преимущества. По территории Казахстана проходит около пяти международных транзитных путей и несколько трубопроводов. *Одним из перспективных направлений является развитие транзитного потенциала.* При этом вокруг транзита можно развивать дополнительные логистические

направления, например, контрактное производство и отверточные сборки. Если правильно и взвешенно подойти к развитию логистики в Республике Казахстан, она может стать одним из локомотивов и приоритетов устойчивого развития Казахстана, аналогично сегодняшней нефтегазовой отрасли.

Внешнеторговый оборот Казахстана в январе-ноябре 2011 года составил 113197,6 млн долларов США и увеличился по сравнению с январем-ноябрем 2010 года на 41,8%.¹ Объем экспорта составил 79820,8 млн долларов США (на 51,7% больше), импорт – 33376,8 млн долларов США (на 22,6% больше). Опережающий рост объема экспорта над импортом, а также значительный рост экспортных цен по сравнению с импортными ценами, говорит об улучшении внешнеторговой конъюнктуры для Казахстана и перспектив развития логистики.

2010 год для экономики Казахстана ознаменовался важным событием – созданием совместного с Россией и Беларусью Таможенного союза (ТС). Таможенный союз повысит конкуренцию внутри Республики Казахстан, особенно в приграничных с Россией регионах. *В связи с отменой таможенных пошлин внутри ТС бизнес получил возможность выбирать между логистическими операторами трех стран. Поэтому развитие логистической инфраструктуры является для Казахстана первоочередной задачей.*

При условии эффективной внешнеторговой политики наша страна, укрепит свои позиции на международной торговой арене. Для разработки такой политики необходим тщательно продуманный, научно обоснованный анализ транзитного потенциала нашей страны, территория которой является связующим звеном между странами Европы и Азии. Необходима модернизация логистической системы Казахстана за счет создания новых логистических центров, нахождения новых маршрутов для транзитных

¹ Агентство РК по статистике. Алматы, 2011 г.

грузов, а также приведения казахстанских логистических объектов в соответствие международным стандартам.

Казахстан, реализуя свой транзитный потенциал, может занять лидирующую позицию в Содружестве независимых государств (далее - СНГ) и Центрально-азиатском регионе, создав реальные условия для развития своего экспортного потенциала к 2012 году. Этому способствует расширение условий экономического сотрудничества с Китаем, а также формирование позитивных сдвигов для развития общего экономического пространства между Казахстаном и Россией.

Формирование и развитие логистической системы в современных условиях в Республике Казахстан сталкивается с рядом проблем и вопросов, среди которых:

Во-первых, главная проблема - отсутствие инфраструктуры и развитой логистической сети по всему Казахстану, трудность привлечения инвестиций в развитие логистики в регионах.

Перед Казахстаном в настоящее время стоит вопрос о создании монолитной цепочки логистики. «DAMU Logistics» может стать компанией, управляющей данной цепочкой. Уже вложено \$8-9 млн. на освоение таких регионов как Астана и Актобе. Эти города сейчас наиболее приоритетны. В будущем планируется потратить еще 30 млн. на Астану и 50 млн. на Актобе. Данная программа рассчитана на 5 лет.

Во-вторых, логистика – очень важное звено в бизнесе, ведь от нее зависит то, в каком виде товар достигнет прилавков магазинов. Например, убытки из-за плохих складских помещений крупные оптовые продавцы распределяют свои потери на оставшийся товар, тем самым повышая его стоимость. Логистика при правильном ее использовании позволяет оптимизировать финансы. Из-за отсутствия развитой логистической инфраструктуры во многих регионах Казахстана отсутствуют некоторые виды товаров, производимых, например, в Алматы, и, как следствие, их заменяют товары других стран.

В-третьих, после вступления Казахстана в новый экономический блок, граница нашей республики с Кыргызстаном стала одновременно и границей Таможенного союза. В связи с этим в законодательство были введены новые требования по оформлению товаров, экспортируемых в страны ТС, а также следующих по их территории транзитом.

Зачастую новые правовые акты принимаются не в самые короткие сроки. В результате все это вызывает простои транспорта, ведет к непредвиденным расходам и увеличивает конечную стоимость продукции. Поэтому представители транспортного бизнеса Казахстана в сотрудничестве с коллегами из стран Центральной Азии инициировали регулярное обсуждение актуальных проблем в сфере международных перевозок грузов с причастными государственными органами и организациями стран Азиатского региона.

В-четвертых, увеличение объемов транзитного грузооборота в нашей стране требует все большего числа квалифицированных специалистов в сфере логистики и учебно-методической литературы по данной проблеме. В КазНУ им. аль-Фараби был выпущен первый казахстанский учебник для логистов.

Для решения вышеперечисленных проблем и задач, государство предпринимает определенные шаги для улучшения ситуации на рынке логистики. Помимо законодательных инициатив и создания рабочих групп, государство оказывает серьезную финансовую поддержку логистической отрасли: в целом Банком развития Казахстана на различные проекты по поддержке логистики в нашей стране вложено около \$500 млн. Государственные программы, международные мероприятия и организация мер поддержки направлены на решение важнейших задач развития казахстанского транспортно-логистического потенциала в условиях активизирующихся процессов интеграции Казахстана в мировое сообщество, в том числе в международную транспортную сеть. С 10 по 12 ноября 2011 г. в Астане прошло уникальное мероприятие – выставочно-конференционный

проект «Дни транспорта Казахстана». Организаторы называли его крупнейшим событием в транспортной индустрии Центральноазиатского региона. Проект включал в себя важнейшие мероприятия транспортной отрасли международного значения, на которых представителями государственных и бизнес-структур будут обсуждаться актуальные вопросы отрасли и перспективы ее развития. В числе мероприятий – VIII международная конференция «Трансевразия-2011», 31-е заседание Координационного транспортного совещания СНГ, 1-й Транспортный форум Диалога сотрудничества в Азии, выставка «ТранзитКазахстан» и 1-й международный форум по транспорту и логистике «Шелковый путь-2011».

Перспективы и пути решения развития логистики в Казахстане:

1. Таможенный Союз связывает Европу с Азией по суше: граница в Беларуси связывает с Европейским союзом, а в Казахстане – с Китаем. Этот *новый сухопутный путь может стать весомой альтернативой ныне существующему морскому пути*, так как сухопутный путь принято считать более удобным. Это связано с тем, что по суше перевозить грузы менее рискованно и значительно быстрее.

2. В будущем *все больше современных высокотехнологичных решений будет проникать в сферу логистики Казахстана*. Примером таких решений могут служить: отслеживание грузов по интернету, спутниковая навигация и многое другое.

3. Взаимодействия Казахстана и Китая. Между Казахстаном и Китаем строятся газопроводы и нефтепроводы. *Китай вкладывают большие средства в свои западные регионы по программе «Дорога в Европу»*. Это дает значительные потоки капитала и товара на границу с Казахстаном.

4. Основными направлениями реализации вопросов внутреннего вектора должны быть: *совершенствование законодательной базы, развитие сети поддержки торговли, содействие развитию компетенции кадров, обеспечение качества, обеспечение торговой информацией, торговому финансированию, развитию прочих услуг сети поддержки торговли*.

5. Для реализации вопросов пограничного вектора необходимо провести анализ и оптимизацию процедур, необходимых для проведения экспортно-импортных операций с целью сокращения времени и числа процедур, *создать систему регулярного мониторинга реализации соглашений между соседними странами о содействии торговле* с целью оперативного реагирования на возникающие препятствия.

6. Внешний вектор будет включать: *комплекс мер по созданию торгово-экономических зон продвижения торговли с приграничными странами*, содействие открытию представительств казахстанских бизнес-структур за рубежом, повышение эффективности деятельности торговых представительств страны, изучение потребности, механизмов и источников финансирования создания торговых домов и складов за рубежом.

7. В целях подъема экономики приграничных территорий, как составной части социально-экономического развития регионов и страны в целом, в этом случае необходимо *сделать основной упор выхода казахстанских товаров на рынки - России, Кыргызстана и Узбекистана*. Эти аспекты определяют необходимость изменения отношения к приграничному сотрудничеству в Республике Казахстан.

8. В настоящее время потенциал республики не в полной мере задействован в системе международных грузопотоков, в приграничной торговле, экспорта казахстанских товаров, до конца не сформирована специализация основных международных транспортных коридоров. Требуется повысить уровень сервисных услуг и качество транспортных путей в соответствии с международными стандартами, призванных обеспечить полноценное формирование транзитных грузопотоков по территории страны. *Одним из факторов является развитие транспортных коридоров на приграничных зонах*. Только за счет этого возможно привлечь наибольшее количество представителей международного бизнеса, транснациональных компаний, отечественных и зарубежных инвесторов, прежде всего своими либеральными условиями ведения бизнеса, создание

свободно экономических зон, минимизацией рыночных издержек, особенно необходимых для успешного развития среднего и малого предпринимательства страны.

9. В настоящее время в целях развития приграничной торговли в Республике Казахстан Министерством индустрии и торговли совместно с Социально-предпринимательскими корпорациями *ведется работа по созданию на приграничных регионах с Россией, Узбекистаном и Кыргызстаном торгово-экономических зон (торгово-логистических центров)*. Особое внимание будет уделено формированию и развитию зон приграничной торговли в приграничных с Россией, Китаем и Узбекистаном регионах. Так, в настоящее время ведется работа по созданию торгово-логистического центра в районе перехода через государственную границу «Таскала» (Западно-Казахстанская область) и «Озинки» (Саратовская область РФ).

10. Принято Рамочное соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Кыргызской Республики *о создании Международных центров приграничного сотрудничества «Аухатты - Кен-Булун» и «Айша биби - Чон-Капка»*, подписанное в городе Бишкек 26 апреля 2007 года в ходе официального визита Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А. в Кыргызскую Республику, утверждено постановлением Правительства Республики Казахстан от 7 февраля 2008 года № 122 и вступило в силу в апреле 2008 года.

Таким образом, необходимо отметить, что существующие и создаваемые специальные экономические зоны, индустриальные зоны, торгово-логистические и транспортно-логистические центры всецело направлены на создание эффективной торговой, логистической, промышленной и транспортной инфраструктуры Казахстана, которые начнут развивать приграничную торговлю и транзитный потенциал республики, обеспечат потребность экономики и населения в качественных логистических услугах.

Список используемой литературы:

1. Деловой портал Kapital.kz
2. Концепция достижения качественно нового уровня конкурентоспособности и экспортных возможностей экономики Республики Казахстан на 2008-2015 годы.
3. План мероприятий на 2008-2010 годы по реализации Концепции достижения качественно нового уровня конкурентоспособности и экспортных возможностей экономики Республики Казахстан на 2008-2015 годы (1 этап).
4. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы, Астана, 2003 год.
5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 7 ноября 2006 года № 1061 «Об утверждении Программы дальнейшего развития Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2007-2011 годы».
6. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы, Астана, 2003 год.
7. Стратегический план Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан на 2009-2011 годы.
8. Постановление Правительства Республики Казахстан от 7 ноября 2006 года № 1061 «Об утверждении Программы дальнейшего развития Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2007-2011 годы».