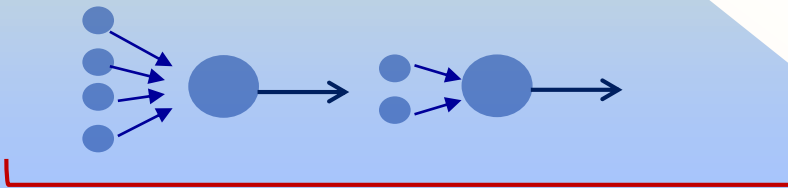


Грант AlmaU на научно-исследовательский проект по теме:

Проблемы и перспективы интеграции транспортно-логистических систем стран ТС

Руководитель: к.э.н.,
доцент Бодаубаева Г.А.



Календарный план

Этап	Наименование работ по Договору	Срок выполнения		Ожидаемый результат	Планируемое мероприятие
		начало	окончание		
1	Изучение предпосылок формирования согласованной транспортной политики государств-членов ТС и ЕЭС	апрель 2014 г.	июнь 2014 г.	Выделение факторов, влияющих на создание общего рынка транспортных услуг	Сбор материала для отчета, разработка ТП специальности 5В090900 - «Логистика», разработка новых дисциплин для магистратуры специальности «Логистика»:
2	Анализ современного состояния, проблем и перспектив развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации	июль 2014 г.	сентябрь 2014.	Оценка физических и нефизических барьеров развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации	Публикация статей в казахстанских журналах из перечня ККСОН Участие в международной конференции по тематике исследования
3	Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования транспорта и выявление перспектив его гармонизации	октябрь 2014 г.	декабрь 2014 г.	Разработка предложений по унификации законодательства в области транспорта государств-членов ТС	Проведение семинара по проблемам развития транспортно-логистических систем с привлечением студентов и магистрантов; Проведение гостевых лекций
4	Обоснование основных направлений интеграции транспортно-логистических систем Республики Казахстан, Республики Беларусь и Российской Федерации.	январь 2015 г.	март 2015 г.	Разработка рекомендаций по обеспечению согласованности развития транспортно-логистических систем стран ТС	Опубликование статьи в международной конференции или журнале (индексируемом в базе Scopus или Web of Science)

- **В настоящее время можно выделить следующие мировые тенденции в развитии транспорта:**
- **рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-логистическим и индустриально-логистическим комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;**
- **логистические центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать "сквозные" тарифы. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных коридоров, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;**
- **качество транспортных услуг гарантировано. Борьба носит ценовой характер. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.**

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

Рост объема торговли

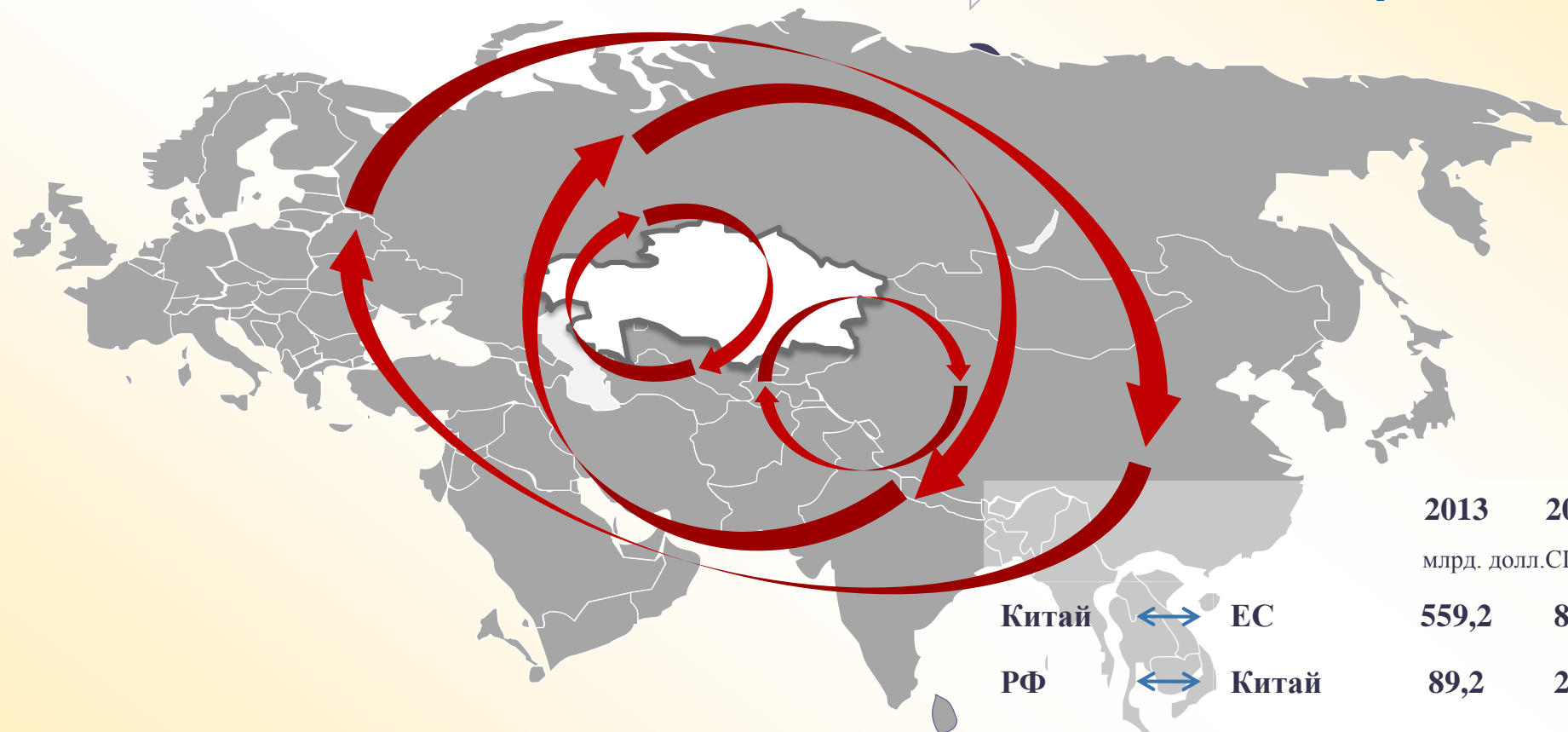
2013 г.

\$738 млрд.

в 1,6 раз

2020 г.

\$1 200 млрд.



2013 2020
млрд. долл.США

Китай	↔	ЕС	559,2	800
РФ	↔	Китай	89,2	200
Турция	↔	Китай	25	100
РФ	↔	Средняя Азия	35,6	60
РК	↔	Китай	28,5	40

Рост объемов перевозок между Китаем и ЕС

со 117 млн.тонн до 170 млн.тонн. к 2020 году

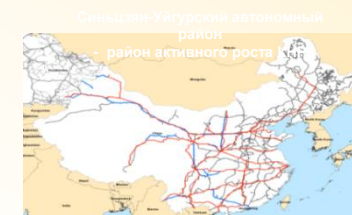
Предпосылки формирования согласованной транспортной политики государств-членов ТС

1. Географическое положение региона в центре Евразийского материка – значимое звено в транспортном сообщении Европа- Азия



2. Отсутствие выхода к морю транспортных систем Казахстана и Беларуси

3. Стратегическая инициатива создания «экономического пояса Шелкового пути»



4. Таможенный союз и ЕЭС
- унифицированные тарифы, единая таможенная территория на рубеже со странами ЕС и Китаем

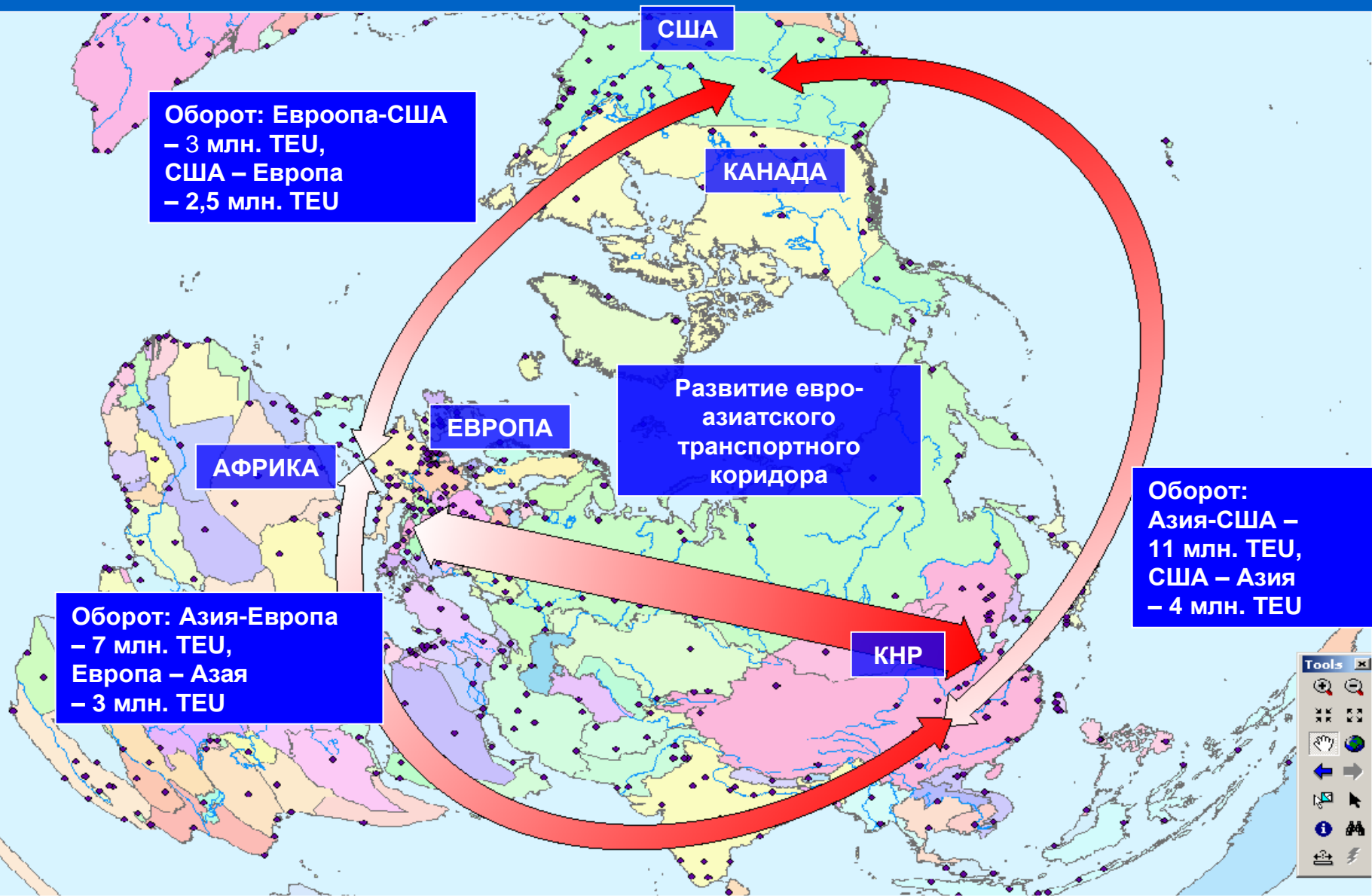


5. Близость уровней технологического и институционального развития государств-членов ЕЭС, отсутствие языкового барьера

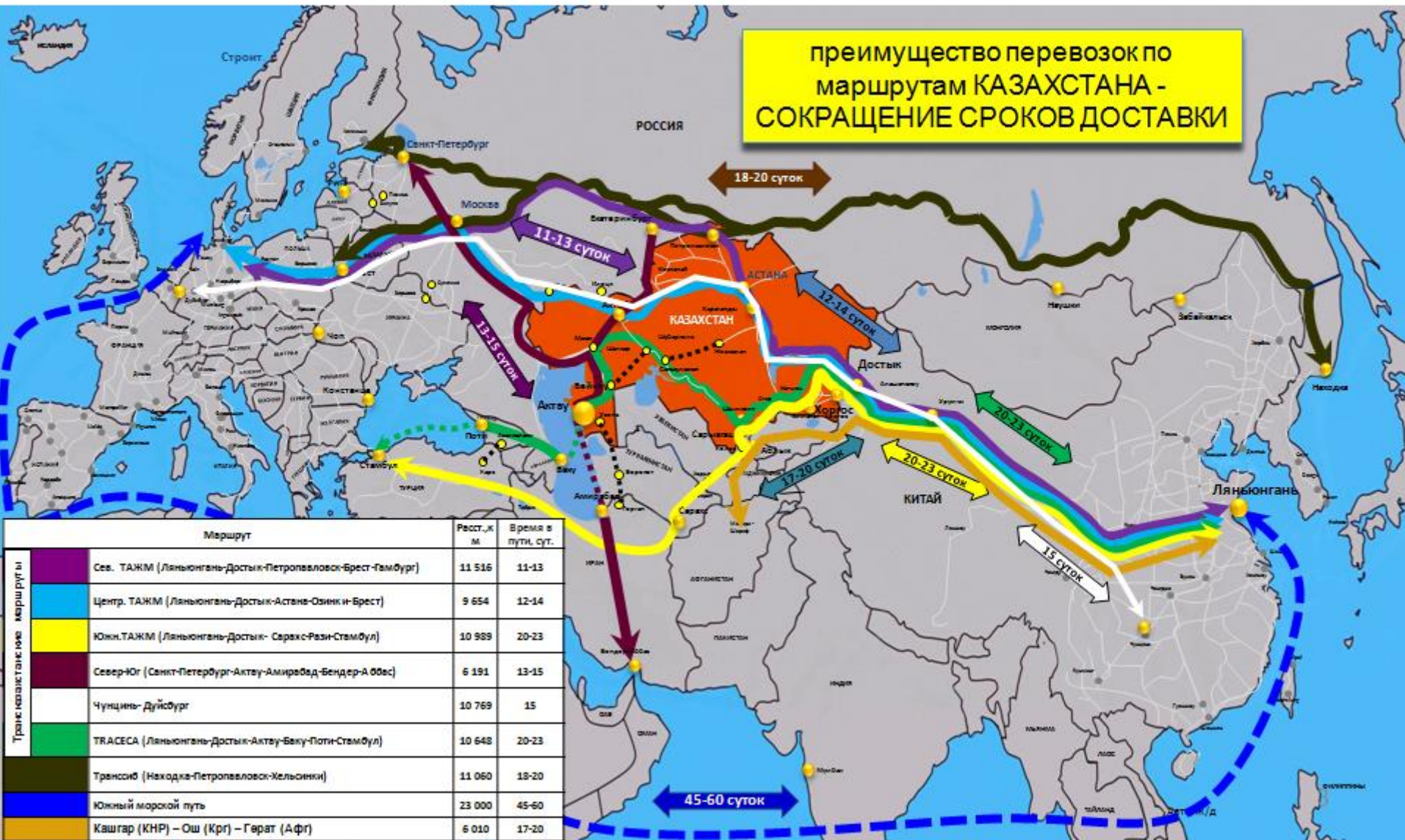


6. Снижение транспортно-логистической составляющей и транзакционных издержек экономик

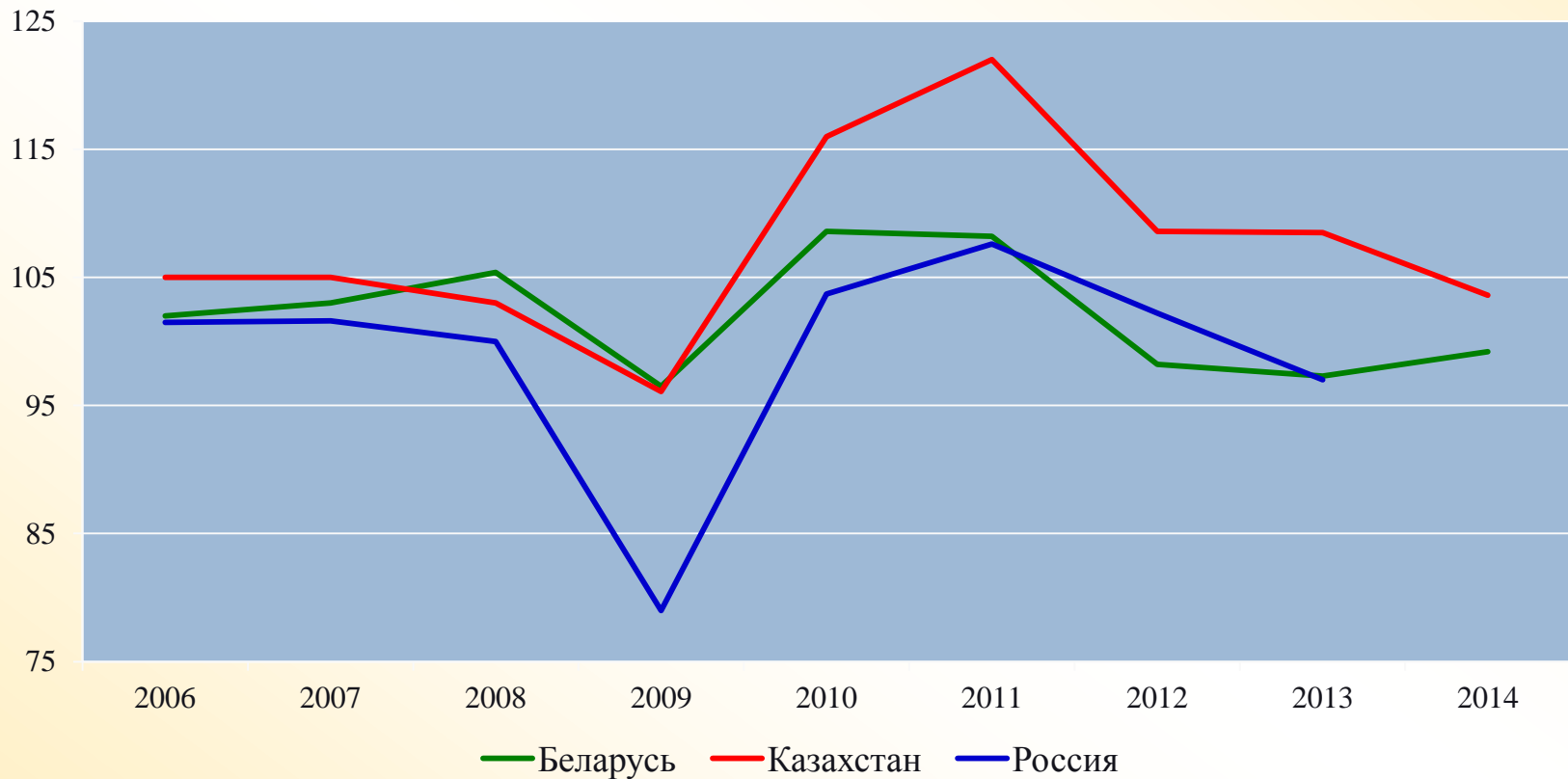
ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ



Казахстан в конкуренции за глобальный транзит



Темпы роста грузоперевозок стран ТС



Физические барьеры	Нефизические барьеры
Неудовлетворительное состояние путей сообщения – автомобильных и железных дорог	Политическая внутрирегиональная конкуренция за транзит
Устаревание и нехватка подвижного состава (локомотивы, вагоны) до 60-70%, не позволяющий увеличивать скорость и объём перевозок	Отсутствие сквозных транзитных тарифов между странами; сложность лицензирования перевозок;
Нехватка мощностей погранпереходов и логистических центров, недостаточное количество грузовых терминалов, их низкий технико-технологический уровень	Сложность и длительность действующих систем документооборота и таможенных процедур оформления грузов
Низкий уровень развития современных систем электронных коммуникаций, систем связи, а также взаимодействия и информационной связи между участниками перевозочного процесса	Несогласованность в работе контрольных служб в пунктах пропуска
Неудовлетворительные условия технического обслуживания транспортных средств	Всевозможные сборы (по массе, габаритам, отклонению от маршрутов,) со стороны контрольно-надзорных и местных органов (в некоторых случаях вымогательство); внезапные досмотры в пути; на падения на водителей и транспортные средства

Расходы на перевозку в крупнотоннажных контейнерах из Шанхая в Гамбург

Маршрут	Стоимость (за 40-футовый контейнер)	Транзитное время	Расстояние
По морю	3 000 USD	+/- 45 дней	19,950 км
По железной дороге	9 000 USD	+/- 40 дней	11,066 км
По автодороге	13 000 USD	+/- 18 дней	10,265 км

Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования

- единая процедура таможенного транзита;
- наличие унифицированного тарифа;
- различия в понятийном аппарате основополагающих нормативных правовых актов государств;
- отличия в вопросах собственности в сфере железнодорожного транспорта;
- отличия в лицензировании перевозок;
- различия в технических регламентах.

Несмотря на наличие большого количества международных правовых актов и участие в деятельности иных межгосударственных интеграционных объединений на евразийском пространстве, правовое регулирование деятельности транспортного комплекса в рамках ЕЭС остается до настоящего времени фрагментированным. Государства не могут предоставить грузоотправителям и грузоперевозчикам единые условия на всей территории ЕЭС ввиду расхождения национально-правового регулирования указанных вопросов.

Необходимо разработать Концепцию формирования Единой транспортной политики, в соответствии с которой основными направлениями должны стать:

- осуществление согласованной внешнеэкономической политики стран ЕАЭС в области транспорта;
- гармонизацию (в том числе на основе наднационального регулирования) законодательной и нормативной правовой базы государств- членов ЕАЭС в области транспорта;
- принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции;
- унификация систем лицензирования, взаимное признание сертификатов, дипломов и других документов, регулирующих доступ к транспортной деятельности;
- создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг, транспортной статистической отчетности и условий для обмена информацией;
- устранение барьеров во взаимном доступе на рынок перевозок пассажиров и грузов, связанных с ними вспомогательных и дополнительных услуг;
- разработка и введение единых стандартов и технических регламентов оказания транспортно-логистических услуг;
- гармонизации подходов к ценообразованию, в том числе обеспечение согласованной гибкой тарифной политики;
- создание устойчивой мультимодальной транспортной системы, включающей транспортные коридоры и транспортно-логистические центры («сухие порты»);
- модернизация имеющихся объектов транспортной инфраструктуры и постепенное приведение их в полное соответствие с международными требованиями;
- развитие кадрового потенциала в сфере транспорта;
- развитие науки и инноваций в сфере транспорта
- обеспечение транспортной безопасности;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;
- формирование благоприятного инвестиционного климата.

Основные модели логистического аутсорсинга

Модель логистического аутсорсинга	Предлагаемый сервис	Взаимоотношения с клиентом	Ключевые характеристики
Fourth-Party Logistics Provider (4PL)	Интегрированные логистические услуги	Партнерство	Стратегическое взаимодействие с клиентами Экспертные знания в управлении цепями поставок Большой опыт работы Распределенные риски Продвинутые технологии Гибкий подход к клиентам
Lead Logistics Provider (LLP)	управление логистическими цепочками	Работа на контрактной основе	Контрактное управление логистическими проектами Постоянное взаимодействие с клиентом Продвинутые 3PL технологии
Fourth-Party Logistics Provider (3PL)	Предоставление пакета логистических услуг	Работа на контрактной основе	Широкий набор комплексных услуг
Logistics Service Provider (LSP)	Предоставление отдельных логистических услуг	Единичные услуги	Ориентация на снижение издержек Узкая специализация

Сравнение структуры рынка логистических услуг

№	Виды логистических услуг	Мир, %	Страны ЕАЭС, %
1	LSP, 3PL-услуги	69,0	95,5
2	LLP-услуги	19,0	3,1
3	4-5PL-услуги	12,0	0,8

Свободная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота»



Международный центр
приграничного
сотрудничества (Казахстан)



Государственная граница



Международный центр
приграничного
сотрудничества (Китай)

СЭЗ Хоргос

Общая площадь СЭЗ– 4,592 га

Индустриальная зона 230 га

Сухой порт

Сухой порт
294 га

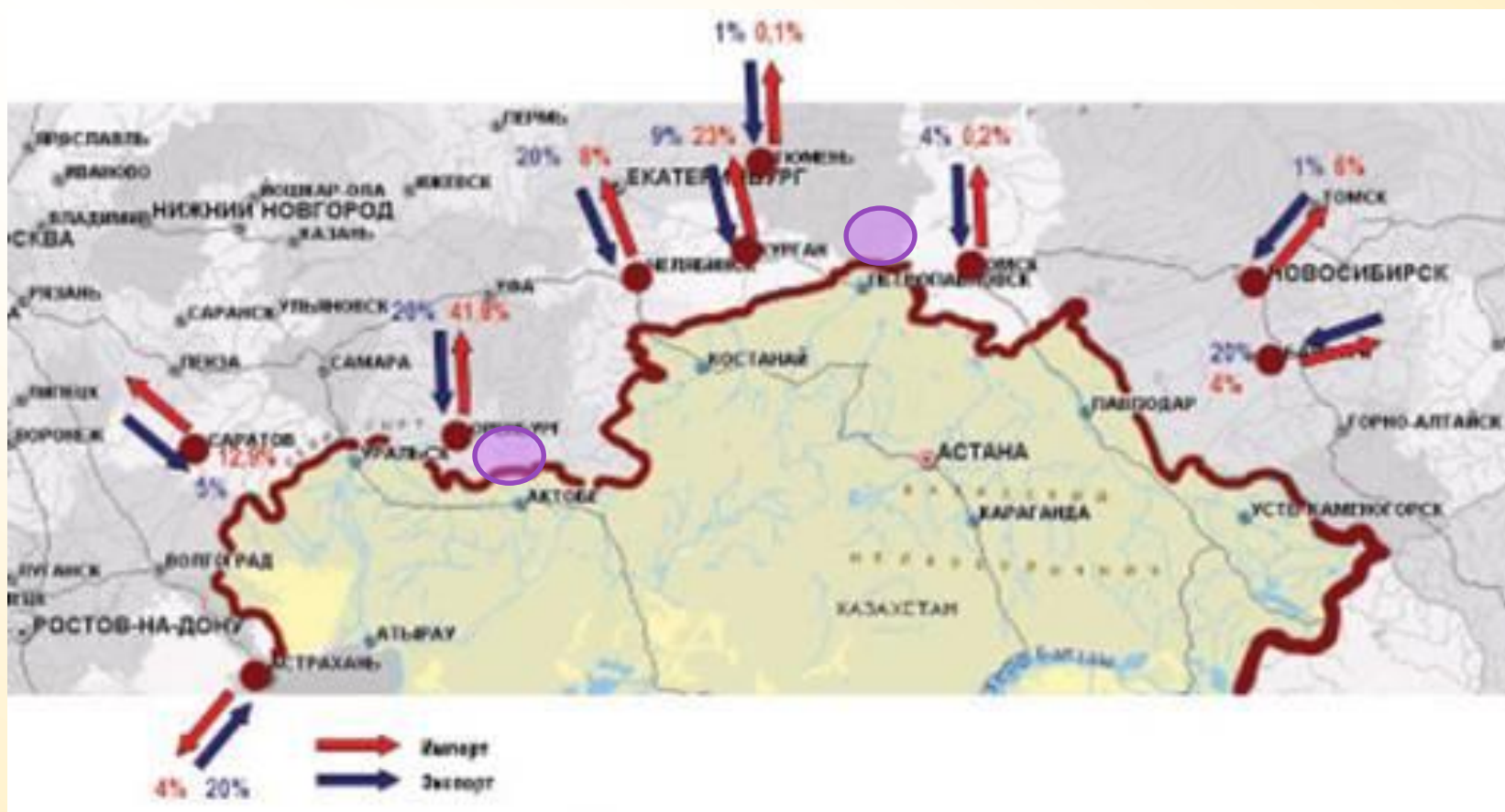
Индустриальная зона
230 га

Логистическая зона
189 га

Резерв
656 га

Логистическая зона
230 га

st. Altynkol



Model of innovative logistics park



Институциональные факторы в формировании индустриально-логистических парков

Координационный

- Координационный Центр, учредителями которого могут являться региональные органы власти и участники

Организационный

- Управляющая организация совместного (кластерного) проекта

Производственно-технологический

- Технологические парки, логистические центры, бизнес-инкубаторы, центры коллективного пользования

Финансовый

- Финансовая инфраструктура

Информационный

- Центры стратегического планирования, ассоциации развития малого и среднего бизнеса, центры научно-технической информации, библиотеки и информационно-аналитическая сеть


Экспертно-консалтинговый

- Общество рационализаторов и изобретателей; торгово-промышленная палата; центр стандартизации, метрологии и сертификации

Кадровый

- Высшие образовательные учреждения, учебно-деловые центры и бизнес-школы

Мероприятия в целях интегрирования логистических, промышленных и торговых звеньев



Обеспечение взаимодействия и интеграции информационных систем в целях формирования единого информационного пространства

Создание условий развития рынка транспортно-логистического сервиса

Всемерное развитие современных инновационных логистических технологий перевозок

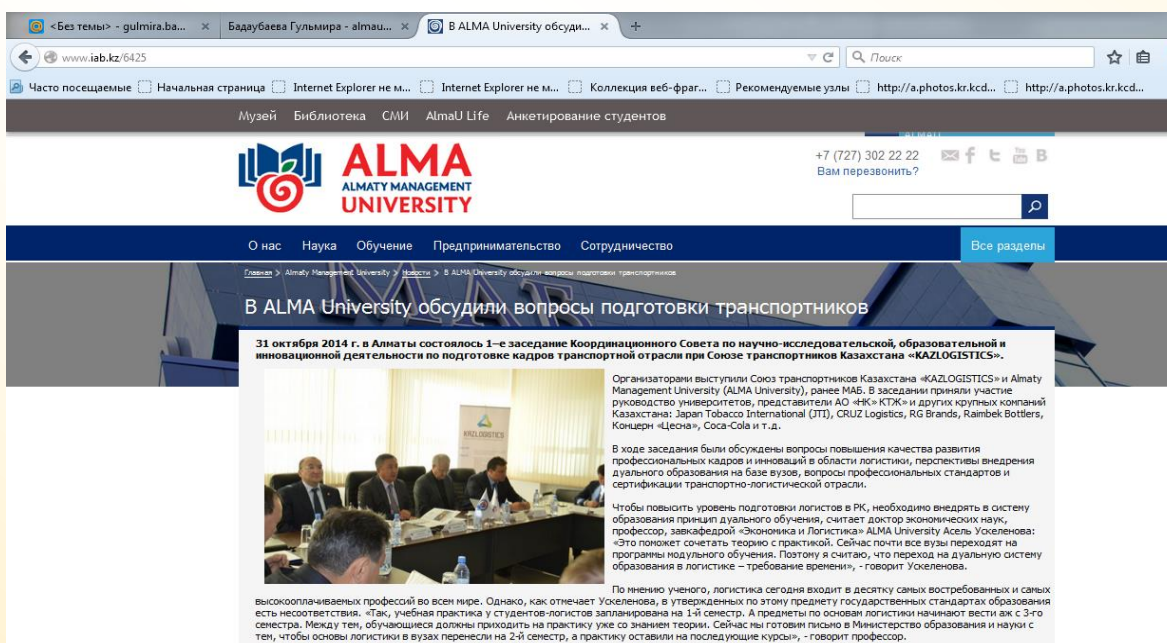
Совершенствование нормативно-правовой базы и тарифной системы

Публикации:

- 1) Formation of industrial-logistic parks in Kazakhstan / 4th International Conference on Advanced Logistics and Transport of the Institute. – France, 2015.
- 2) Транспортно-логистическая инфраструктура Казахстана в контексте развития транзитных коридоров / Экономика: стратегия и практика. – Институт экономики КН МОН РК. – Алматы, №1, 2015 (Журнал ККСОН)
- 3) Формирование индустриально-логистических парков в Казахстане / Вестник Туран. – Алматы, №2, 2015 (Журнал ККСОН)
- 4) Бодаубаева Г.А. Институциональные факторы в формировании индустриально-логистических кластеров / МНПК «Наукоемкая экономика – новый этап индустриально-инновационного развития Казахстана», посвященная 80-летию ученого-экономиста академика НАН РК А. Кошанова / ИЭ КН МОН РК, 11.11.2014
- 5) Бодаубаева Г.А. Формирование индустриально-логистического парка «Грузовая деревня Туркестан» / Международная конференция на тему: «Проблемы превращения Туркестана в духовную столицу (центр)». Международный Казахско-Турецкий университет им. Х.А.Ясави. – г. Туркестан, 24-25 октября 2014 г.
- 6) Бодаубаева Г.А. Приоритеты эффективного экономического сотрудничества приграничных регионов Казахстана и России/ Международная научно-практическая конференция «Наука, образование и инновация – факторы реализации Стратегии «Казахстан – 2050». Жетысуский государственный университет им. И. Жансугурова, 24-25 октября 2014 г.
- 7) Бодаубаева Г.А. (науч. рук.), Абдыкулов А.Т, Русанов А.С. Разработка нового транспортного коридора Казахстана в направлении Восток-Запад / Сборник статей VII Международной студенческой научно-практической конференции «Молодые акулы бизнеса». – Алматы, 28 апреля 2014 г. / Международная академия бизнеса. – 396 с. С.149-151
- 8) Бодаубаева Г.А. (науч. рук.), Ли Е.В., Потапова В.Г. Ранжирование регионов по приоритетности формирования транспортно-логистических центров / Сборник статей VII Международной студенческой научно-практической конференции «Молодые акулы бизнеса». – Алматы, 28 апреля 2014 г. / Международная академия бизнеса. – 396 с. С.149-151
- 9) Бодаубаева Г.А. Формирование и реализация интеграционных инфраструктурных проектов стран Центральной Азии / Межд. науч.-практ. конф. «Интеграция в Центральной Азии в контексте глобальных процессов современности», Университет Туран, г. Алматы, 24 октября 2014 г.
- 10) Бодаубаева Г.А. Межрегиональное сотрудничество национальных экономик Казахстана и Китая в контексте развития приграничных территорий / Респ. науч.-практ. конф. «Китай в условиях глобализации: внешняя политика и экономика», КазНУ им. Аль-Фараби, 27.11.2014 г. (в соавторстве с Туркеевой К.А.)
- 11) Синергия теории и практики в подготовке кадров для логистики / Транс-экспресс, Казахстан, №3, 2014.

1. Подготовлена типовая программа по логистике: «Глобальные логистические системы»

2. 31.10.2014 г. в AlmaU проведено 1 заседание Координационного совета СТК «Kazlogistics»



3. На стадии подготовки научная статья для публикации в журнале с импакт-фактором, планируется выпуск монографии.