

6 Когамов М.Ч. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Республики Казахстан 2014 года. Том 2. Особенная часть. - Алматы: Жеті Жарғы, 2015. – 940 с.

7 Приказ Генерального Прокурора Республики Казахстан от 19 сентября 2014 года № 89 «Об утверждении Правила приема и регистрации заявлений и сообщений об уголовных правонарушениях, а также ведения Единого реестра досудебных расследований»

8 Европейский Суд по правам человека «Основополагающие судебные решения по правоприменению Европейской Конвенции о защите Прав Человека и Основных Свобод» http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1016918

9 Закон Республики Казахстан от 28 ноября 2005 года № 91 «О ратификации Международного пакта о гражданских и политических правах» <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z050000091>

10 Замечания общего порядка принятые Комитетом по правам Человека // <http://www1.umn.edu/humanrts/russian/gencomm/Rhrcomms.html>

11 Банчук А. Начало досудебного расследования и негласные следственные действия в новом УПК Республики Казахстан: международные стандарты и практика их применения // <http://www.zakon.kz/4676710-nachalo-dosudebnogo-rassledovaniya-i.html>

Ергали Ж.Е., Карагандинский государственный университет имени академика Е.А. Букетова, экономический факультет, студентка гр. МЭ-22

(Научный руководитель – м.э.н., ст.преподаватель **Жартай Ж.М.**)

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ КАЗАХСТАНА В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

На фоне медленного восстановления мировой экономики от последствий глобального финансово-экономического кризиса мировому сообществу предстоит найти новую модель взаимодействия, интеграции и создать новые механизмы экономического развития. В ходе интеграции китайской экономики в мировую экономику Китай готов принять на себя больше международных ответственности и обязательств в соответствии со своими способностями, внести большой вклад в поддержание мира и общечеловеческого развития. Инициатива по совместному строительству «одного пояса и одного пути» нацелена на содействие свободного, упорядоченного движения экономических факторов, эффективное распределение ресурсов и углубление рыночной интеграции, на поощрение координации экономической политики стран вдоль маршрутов одного пояса и одного пути, расширение и углубление регионального сотрудничества, формирование открытой, инклюзивной и сбалансированной архитектуры регионального сотрудничества совместными усилиями, в рамках подобной архитектуры партнерства все получают пользу и возможности устойчивого развития [1].

Китайский проект Нового шелкового пути, является стратегической идеей фикс китайской компартии. Данный проект Китая наземного пути, который свяжет китайские промышленные районы с немецкими речными и морскими портами, а оттуда и со всей Европой [2].

Новая китайская инициатива, судя по имеющейся доступной информации, может преследовать три стратегические цели:

- расширение международной и региональной торговли;
- создание международных транспортных коридоров из Китая в Европу и Ближний Восток через территорию Центральной Азии;
- постепенное наращивание экономического присутствия Китая в Центральной Азии как стратегически важного партнера.

Китай предложил идею экономического пояса «Шелкового пути» на основе концепции строительства «пяти коммуникаций - 5С» между странами региона. Под «пятью коммуникациями - 5С» имеются в виду: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность [3].

В соответствии с утвержденной стратегией, Экономический пояс Шелкового пути получит свое развитие по следующим направлениям:

- северное направление А: Чанчунь - Монголия - Россия - Европа;
- северное направление Б: Пекин - Россия - Германия - Северная Европа;
- среднее направление: Пекин - Сиань - Урумчи - Афганистан - Казахстан - Россия - Украина - Венгрия - Париж;

- южное направление: Гуанчжоу - Хайкоу - Ханой - Куала-Лумпур - Джакарта - Коломбо - Калькутта - Найроби - Афины - Венеция [4].

Экономический пояс Шелкового пути строится на основе вышеуказанных транспортных артерий, в рамках пояса предполагается развитие собственных городов и промышленности. Экономический пояс Шелкового пути является главной полосой, объединяющей промышленность, население, ресурсы, информацию и другие составляющие жизнедеятельности региона в рамках единой системы [5].

Рассмотрим экономические причины, побудившие Китай выдвинуть стратегию Экономический пояс Шелкового пути.

1. Избыточные валютные активы. Китай имеет почти 4 трлн. долл. валютных резервов. Поскольку они состоят более чем на четверть из американских \$ых активов, коэффициент риска высок.

2. Необходимость доступа к зарубежным нефтегазовым и минеральным ресурсам. В связи со стремительным ростом ВВП (более 9% в течении 36 лет) уровень потребления ресурсов и энергии "китайской мировой фабрикой" значительно вырос. Зависимость Китая от импорта нефти достигла 59,5% (чистый импорт нефти составил 308 млн. тонн), зависимость от импорта газа - 32,2%, импорт природного газа вырос до 59 млрд. кубометров (в том числе передача природного газа по трубопроводам составила 52,5%), зависимость от импорта сжиженного природного газа составила 47,5%, зависимость от других импортируемых ресурсов такова: железная руда - 53,6%, алюминий - 52,9%, медь - 69%, калийная соль - 52,4%. Стратегия поможет получить доступ к ресурсам России и Центральноазиатских республик, построить энергетическую и транспортную инфраструктуру для обслуживания Китая российскими, казахскими, туркменскими энергоносителями.

3. Концентрация индустриальной инфраструктуры Китая на Восточном побережье и экономическая "слабость" Центра и Запада Китая. За 30 лет открытости восточные прибрежные районы стали более успешными в экономическом развитии, чем внутренние и особенно западные. Стратегия подключит внутренние и западные районы к международным проектам Китая. В случае, если Восток подвергается внешним ударам, это угрожает экономической безопасности Китая. В 2015 году доля экономики Восточной прибрежной экономической зоны составила 54,2% ВВП Китая. Население Китая, проживающее в этой зоне, составляет 40,2% всего населения. В соответствии с Азиатско-Тихоокеанической стратегией, США и НАТО развернули вокруг Китая военную мощь в количестве 123 тысяч военнослужащих, что составляет 40% от американских войск за рубежом [6].

4. Необходимость активизации процесса инвестиций за рубеж ("идти во вне"). В 2015 году китайские инвестиции в Европе упали на 15,4%, в Северной Америке остались без изменений. Рост достигнут только в Азии - 16,7%, в Африке - 34%, в Океании - 52%, быстрый рост в Латинской Америке - 133%. Согласно данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), объем торговли между основными рынками на Евразийском континенте к 2020 году вырастет в 1,5 раза - с 800 млрд \$ в 2014 году до 1,2 трлн \$. Ожидается также, что товарооборот между Китаем и странами Европейского Союза вырастет с 615 до 800 млрд \$ США, между Китаем и Индией с 66 до 92 млрд \$ к 2020 году. При этом сейчас в межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладает морской транспорт, на долю которого приходится более 98%.

Стратегия сразу же и безоговорочно получила поддержку в странах Центральной Азии, в особенности, в Казахстане. Учитывая то, что Казахстан выступает узловым пунктом соединения Евразии со Средним Востоком, необходимо создать все условия для развития Нового Шелкового пути. Экономический пояс Шелкового пути в целом открывает для Казахстана новые немалые возможности. То есть в соответствии с сегодняшним китайским вариантом Шелкового пути, Казахстан является не только транзитной страной, но и ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Китай является крупнейшим торговым партнером Казахстана в Азии, а Казахстан занимает второе место среди торговых партнеров Китая в СНГ после России. Для дальнейшего повышения уровня торгового сотрудничества лидерами двух стран определена стратегическая цель – увеличить объем взаимной торговли до \$40 млрд. к 2016 году. Однако за 2015 год взаимный товарооборот достиг лишь 10 млрд. долл. (13,8% к общему объему товарооборота Казахстана), в том числе экспорт: 5,0 млрд. долл. (11,8%), импорт: 4,7 млрд. долл. (17,0%).

Внешнеторговый оборот между Казахстаном и Китаем по итогам 2015 года составил 10,6 млрд. долл. США. Экспорт по сравнению с 2014 г. снизился на 44% и составил 5,5 млрд. долл. США, импорт снижен на 30,9% и составил 5,1 млрд. долл. США [7]. Снижение динамики внешней торговли Казахстана с Китаем обусловлено прежде всего кризисными явлениями в мировой экономике.

На современном этапе одним из важных составляющих стратегического партнерства между Казахстаном и Китаем являются торгово-экономические отношения, где существенную роль играет транспортная составляющая, на долю которой приходится более 75% товарооборота между РК и КНР.

В экономической зоне Шелкового пути действуют множество транспортно-логистических, инвестиционных направлений с участием Казахстана, такие как сухопутные и морские транспортные коридоры, блок-поезд "Silk Wind (Шелковый Ветер)", СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», казахстанско-китайский международный Центр приграничного сотрудничества (МЦПС), мультимодальная перевозка на основе схемы «Rail Air», Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» и другие.

Ключевой предпосылкой и направлением развития Евразии и Африки является расширение транспортно-логистической инфраструктуры через развитие вышеуказанных четырех направлений. Реализация Экономического пояса Шелкового пути позволит сократить расстояние транспортировки грузов по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Длина трассы составляет 8400 км, из которых 3400 км уже проложено по территории Китая, а 2800 км строится на территории Казахстана по маршруту "Западный Китай - Западная Европа" и 2200 км строятся или модернизируются в России. Все данные маршруты можно разделить на три группы.

1 группа - Север. Наиболее разработанным и популярным вариантом маршрута является транспортный коридор "Западный Китай – Западная Европа", проходящий через города Китая, Казахстана и России (Ляньбунган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алматы, Кызылорду, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москву и Санкт-Петербург) с выходом на порты Европейского Союза. Этот маршрут уже действует и на сегодняшний день является уникальным и единственным, так как большая часть существующего транзитного потока идет именно через него. Важным преимуществом пути является прохождение лишь одной таможенной границы - между Китаем и внешней границей Евразийского экономического союза, что находится в Казахстане.

2 группа. Морской путь - это маршрут, который пролегает через территорию Казахстана и использующие порты Каспийского моря для транзита (Урумчи - Актау - Махачкала - (Тбилиси) - Новороссийск - Констанца). Стоимость перевозки с перегрузкой на контейнеровозы составляет на сегодняшний день около 4000 \$ за 1 TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) при доставке в ЕС, 3200 \$ за 1 TEU при доставке на Юг России, 3700 \$ за 1 TEU при доставке груза из Китая в Грузию (рис. 1).



Рисунок 1. Основные перспективные направления Экономического пояса Шелкового пути [8]

3 группа - Юг. Маршрут Урумчи – Актау – Баку – Поти – Констанца (второй вариант: Урумчи – Достык – Алматы – Шымкент – Ташкент – Ашхабад – Тегеран - Стамбул) является самым дорогим и при этом одним из наименее мощных среди всех перечисленных и практически неопробованным. Стоимость доставки 1 TEU доходит до 5000 \$ при использовании железной дороги и до 4000 \$ при доставке автотранспортом и паромом. Для проведения всех запланированных работ потребуются инвестиции в объёме не менее 8 млрд. \$. Это позволило бы удешевить перевозки до 1500 \$ за TEU.

В настоящее время запускающийся новый маршрут Китай (Урумчи) - Казахстан (Алматы, Актау) - Иран (Амир-Абад) значительно дешевле и мощнее, а иранский рынок весьма перспективен, особенно после отмены санкций. Стоимость доставки железнодорожным транспортом составляет 1700 \$ и порядка 2700 \$ при доставке автотранспортом за 1 TEU. Ожидаемый объём инвестиций —

2 млрд. \$, что приведет к снижению стоимости доставки 1 TEU железнодорожным транспортом до 1800 \$ [8].

Основой экономического пояса Шелкового пути на территории Казахстана стал Евразийский трансконтинентальный коридор, который Нурсултан Назарбаев предложил создать, выступая на Астанинском экономическом форуме в мае 2015 года.

Казахстанской стороной предлагается запуск проекта по организации блок-поезда «Silk Wind (Шелковый ветер)» на маршруте «Достык/Алтынколь - Жезказган - порт Актау - порт Баку - Тбилиси - Карс». По схеме, предложенной Казахстаном, предполагается, что грузовые контейнеры из Китая по железной дороге будут доставляться в казахстанский порт Актау на Каспийском море. Затем их перегрузят на грузовые морские паромы и отправят в азербайджанский порт – до Баку, а далее вновь по железной дороге в порты Грузии, откуда также контейнеровозами груз будет доставлен в порты Турции или Украины [9].

В целях наращивания транспортно-транзитного потенциала сухопутных коридоров Казахстан и Китай создана железнодорожная и логистическая инфраструктура на границе на базе СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» и казахстанско-китайского международного Центра приграничного сотрудничества (МЦПС), которая позволяет обеспечить перевозки в объеме свыше 40 млн. тонн. На сегодняшний день подписаны договора с компаниями Hewlett Packard, DBSchenker, Toyota, FESCO, BRAVIS по формированию контейнерных поездов транзитом через станцию Алтынколь и обработкой на СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота».

Международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос» является уникальным казахстанско-китайским проектом. Основной целью МЦПС «Хоргос» является развитие приграничного, торгово-экономического сотрудничества и международного туризма на Великом Шелковом пути. Создание МЦПС «Хоргос» открывает дополнительные возможности для расширения международной торговли и развития туристской индустрии с формированием территории безвизового посещения граждан РК и КНР, заключения торговых сделок, что вызывает огромный интерес у представителей деловых кругов, туристов из стран ближнего и дальнего зарубежья. В МЦПС «Хоргос» уже начата реализация 5-ти инвестиционных проектов по формированию экспортно-импортных торговых операций, а также контрактной логистики. Еще 10 проектов находятся на стадии рассмотрения. Общий объем инвестиции проектов на первой очереди составляет 300 млн. \$ [10].

Одним из перспективных логистических решений для партнеров является мультимодальная перевозка на основе схемы «Rail Air» по Казахстану. Эта схема обеспечивает перевозку контейнерных поездов по железной дороге из Китая в Казахстан с дальнейшей воздушной перевозкой из Казахстана в Европу.

В 2015 году в эксплуатацию введен Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» в сотрудничестве с крупнейшим в мире логистическим оператором Dubai Port World». Сухой порт является первым наземным портом в Казахстане, а также самым крупным логистическим парком в Центральной Азии. Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» ведет операционную деятельность в течение полугода и уже обработал более 20 тысяч ДФЭ, активно обрабатывается тарно-штучная продукция. Организовывается перевозка автомобильного транспорта из стран ЕС в КНР и из КНР на рынки Евразийского континента.

Чтобы не упустить всех возможностей и благ, которые будут предоставлены Экономическим поясом Шелкового пути для нашей страны, необходимо обсудить с основными региональными партнерами – Китаем, Россией, Ираном и другими государствами новую стратегию совместного развития. Данная стратегия могла бы включать в себя следующие приоритеты:

- Создание транспортно-логистической стратегии Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) – единой позиции стран-участниц;

- Разработка долгосрочной «Транспортно-логистической карты Шелкового пути XXI века», включающую существующие и планируемые проекты сотрудничества и инвестиций в сфере транспорта и логистики, развития инфраструктуры в целом;

- Подготовка совместного стратегического документа «Энергетический пояс Шелкового пути», определяющий долгосрочные приоритеты международных взаимодействий в сфере торговли энергоресурсами с учетом объективных трансформаций этого рынка.

Инициатива Китая рассчитана на долгосрочную перспективу. По некоторым оценкам, на ее реализацию понадобится около 30 лет. В дальнейшем планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного, туристического.

Результатом действительно может стать возникновение масштабной зоны свободной торговли от северо-западных провинций Китая, Центральной Азии, до Центральной и Восточной Европы. На пути проекта проживает около трех миллиардов человек. В данном случае речь идет о мегарынке, и, несомненно, о мегапотенциале.

В заключение следует отметить, что Казахстан не случайно был выбран для обнародования концепции экономического пояса Шелкового пути. Руководство Китая рассматривает Казахстан в качестве главного и перспективного торгово-экономического партнера в Центральной Азии. Тем более, Казахстан имеет крупнейшую экономику в регионе и аккумулирует более 70% торгового оборота Китая со странами Центральной Азии.

Литература:

1. Мосей Г. Процессы глобализации и регионализации в мировой экономике // Экономист. - 2006. - № 9. - С.25-28.
2. Нурсейтов А.А. Экономический пояс Шелкового пути: возможности и перспективы // Информационное агенство yvision.kz. - Режим доступа: <http://yvision.kz/post/520219>
3. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Отв. ред. Е.Т. Карин. – Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. – 112 с.
4. Экономический коридор «Новый Шелковый путь» // Официальный сайт Союза транспортников Казахстана АО "KAZLOGISTICS" www.kazlogistics.kz. - Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?id=577
5. Ковалев М., Линь Г. Инвестиционная стратегия Китая: "Один пояс - один путь" // Банковский вестник, сентябрь 2015 года, № 9 (626).
6. Официальный интернет-ресурс Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан - www.stat.gov.kz
7. Создание центральной Евразии // Информационное агенство Lenta.ru. - Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/>
8. Новый Шелковый путь откроет для Казахстана уникальные возможности доступа на мировые рынки // Информационное агенство zakon.kz. - Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4732975-novyjj-shelkovyyj-put-otkroet-dlja.html>

Илемесова З.А., Карагандинский государственный университет имени академика Е.А.Букетова, экономический факультет, магистрант гр. УА-52с
(Научный руководитель – *PhD*, доцент **Ситенко Д.А.**)

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ КАК ОБЪЕКТ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

Интеллектуальная собственность на сегодняшний день представляет собой экономический ресурс с неограниченным потенциалом. Поскольку она включает в себя совокупность исключительных прав, относящихся к имуществу организации и имеющих обоснованную денежную оценку, ее можно рассматривать как объект бухгалтерского учета и налоговых правоотношений. Поэтому многообразие объектов интеллектуальной собственности и сделок с ними может и должно находить отражение в финансовом учете и отчетности юридических лиц - правообладателей и пользователей. Это позволит повысить достоверность характеристик финансового положения и экономической привлекательности организаций для инвесторов.

Отражение интеллектуальной собственности в учете и отчетности возможно через категорию нематериальных активов (НМА). Однако относительная новизна данной категории, несовершенство действующей нормативной правовой базы, регулирующей порядок бухгалтерского учета и налогообложения операций с НМА, и незавершенность процесса разработки законодательства в сфере интеллектуальной собственности вызывают множество проблем, связанных с таким отражением.

В коммерческих организациях, главная цель которых заключается в получении прибыли, нематериальные активы приобретают большее значение по сравнению с недвижимостью и оборудованием.