

**Алькибаев Д.Р.**, Карагандинский университет Казпотребсоюза, факультет ФЛЦТ, гр. Лог 21-2  
**Гаранин В.А.**, Карагандинский университет Казпотребсоюза, факультет ФЛЦТ, гр. Лог 21-2  
(научный руководитель - к.э.н., доцент Мажитова С.К.)

## **ОСНОВНЫЕ ДРАЙВЕРЫ И ПРЕПЯТСТВИЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК**

Мировые события последнего времени создали проблемы для мировых цепочек поставок, которые и без того пострадали от пандемии COVID-19. Последовательное закрытие границ, военные конфликты привели к закрытию автомобильных заводов в Европе (в т.ч. в Германии), которые были ориентированы на детали, выпускаемые в Украине, и сокращены поставки для сталелитейной промышленности в различные страны. Были разрушены годами выстроенные воздушные и наземные маршруты поставок, игравшие особую роль в постпандемийный период, когда сократились морские перевозки.

Сократился экспорт товаров из двух конфликтующих стран (России и Украины), значительно выросли цены на нефть, природный газ, пшеницу и подсолнечное масло. Как отмечают эксперты из Commerzbank AG, на Россию и Украину приходится в целом почти треть мирового экспорта пшеницы, 19% кукурузы и 80% подсолнечного масла, перевозка которых осуществлялась через акваторию Черного моря, порты которого в этих странах почти не функционируют. Произошел значительный рост цен на зерно, что особенно сказывается на развивающихся странах, которые зависят от поставок, например в Египте и Индонезии, где цены на продовольствие значительно выросли. [1]

Современная экономическая реальность частично скорректировала Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ): транспортировка грузов через черноморские порты из Грузии и Турции в Украину и Румынию и наоборот стала затруднительной и невозможной. Экспортные грузы переориентированы на латвийские порты (Лиепая, Рига, Вентспилс) и на ТМТМ. Грузопоток перенаправлен сухопутным путем через территорию Турции и далее по назначению. В связи с увеличивающимися импортно-экспортными грузопотоками наблюдается существенная загрузка автомобильной и железнодорожной инфраструктуры Турецкой Республики. Перспективы развития ТМТМ находятся в прямой зависимости от геополитической обстановки вокруг Черного моря.

С прошлого года проблемы с поиском судов, огромная загруженность портов для доставки товаров из Азии на Запад вынуждают компании размещать грузы на поездах, следующих из Китая в Европу через транзитные страны.

В условиях возникновения ограничений перевозки грузов через территорию России решением является поиск и развитие альтернативных маршрутов. В направлении альтернативных мультимодальных маршрутов имеется потенциал увеличения экспорта из Казахстана

Казахстан в центре Евразийского континента находится на пересечении 11 экономических коридоров, обладает крайне высоким транзитным потенциалом. Наша страна является участником международного трансконтинентального коридора между Западной Европой и Западным Китаем, и значительная доля Великого шелкового пути проходит по территории страны (2787 км из 8445 км).

По данным Бюро национальной статистики за первую треть 2022 года общий объем транзитных грузов через Казахстан составил – 7,6 млн. тонн, и по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 4% (4 месяца прошлого 2021 года – 7,3 млн. тонн).

Объем транзитных перевозок железнодорожным транспортом составил 6,8 млн. тонн, в прошлом году за 4 месяца было перевезено 6,5 млн. тонн, т.е. произошло увеличение на 3%.

Объем транзитных перевозок автотранспортом за 4 месяца 2022 года составил 0,84 млн. тонн, в прошлом году – 0,7 млн. тонн, что выше по сравнению с аналогичным периодом на 20%.

Контейнеропоток по направлению КНР-ЕС-КНР составил 207,4 тыс. ДФЭ. Общий объем контейнерных перевозок составил 336 тыс. ДФЭ, уменьшившись на 0,4%.

По данным Бюро национальной статистики, наибольшее количество товара отправлено из азиатских стран (более 57% или 7,8 млрд. тонн) и почти 40% приходится на долю товаров из стран СНГ (5,3 млрд. тонн). Получателями товаров выступают страны СНГ (более 40%) и пятая часть приходится на страны Евросоюза (чуть более 20%).

Наиболее распространенные направления международных потоков: Азия-страны Евросоюза-почти 20% от общего транзита. Чуть меньшую долю транзита занимает направление Азия-страны ЕАЭС (19,5%)

Отметим, что основными видами транспортировки товаров в глобальной цепи поставок через территорию Казахстана являются железнодорожный транспорт -10,6 млрд.тонн, что составляет более 78% от общего транзита и тягачи с полуприцепом или прицепом -2,7 млрд.тонн или 20% транзита.

Вместе с территориальным преимуществом страны существуют также и проблемы, препятствующие интеграции Казахстана в мировое транспортно-логистическое сообщество.

Большая часть проблем связана с грузовыми перевозками, в том числе:

– Низкая пропускная способность железнодорожной инфраструктуры;

– Технологическая неразвитость основных узловых станций;

– Морально устаревшие технологии;

– Нехватка и высокий износ локомотивов;

– Низкая конкурентоспособность менеджмента отрасли, которая проявляется в недостаточной компетентности по отдельным вопросам, слабая переговорная позиция, использование еще советских нормативов.

Выводы, которые мы делаем из вышесказанного, заключаются в том, что препятствия носят системный характер и, соответственно, требуют системного решения.

Для того, чтобы Казахстан стал равным партнером в глобальной цепи поставок необходимы следующие меры:

– опережающее развитие инфраструктуры и ее синхронизация с растущим грузооборотом;

– обновление базы локомотивов и возможность создания в этой области конкурентной среды с «Казахстан темир жолы» (передача части функций более мелким частным компаниям). К примеру, обновление парка локомотивов позволит сократить операции на подъездных путях в три раза, уменьшить срок доставки грузов за счет увеличения скорости с 40км/ до 70 км/ч и т.п.;

– развитие грузовых станций;

– внедрения института транспортной дипломатии, с привлечением квалифицированных специалистов;

– актуализация нормативных актов, в соответствии с мировыми нормативными, правовыми документами

В настоящее время достигнута договоренность по созданию Совместного предприятия с Азербайджаном, Грузией и Турцией в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) по аналогии Объединенной транспортно-логистической компании.

Для развития грузоперевозок по ТМТМ запланировано создание «контейнерного хаба» на базе свободной экономической зоны (СЭЗ) «Морпорт Актау». Казахстанским правительством проведены переговоры с сингапурской компанией PSA International по их участию в реализации проекта, также предполагается привлечь всемирно известных контейнерных операторов, таких как Maersk, MSC и Cosco Shipping.

Планируется участие частного бизнеса в приобретении для торгового флота 4 паромов.

К началу 2023 года объемы перевозок через морские порты Актау и Курык планируется довести до 10 млн тонн с учетом переориентации порядка 4 млн тонн экспортных грузов.

Ведется работа по увеличению численности автопарка отечественных перевозчиков с 7615 ед. транспорта до 15 тыс. ед. к 2025 году, планируется, что в период с 2023 по 2028 годы седельные тягачи экологического класса Евро-5 будут освобождены от первичной регистрации, также этот вид транспорта (с массой от 12 до 50 т.) будет освобожден от утилизационного сбора, что позволит отечественным предпринимателям сэкономить до 4,27 млн тг. при их приобретении.

Планируется, что объем транзитных автоперевозок к 2025 году увеличится до 3,5 млн тонн.

Пропускная способность международных коридоров имеет решающее значение для развития транзита. В настоящее время по территории нашей страны проходят 8 автомобильных транзитных коридоров. Транспортные коридоры функционируют в полную мощность, при этом, на отдельных участках ведется реконструкция, завершение которых планируется в 2030 году.

Заметим, что перспективность Казахстана, как стратегического партнера в глобальных цепях поставки, подтверждается разработанной «Концепцией развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года». В настоящее время продолжается работа по созданию единой интеллектуальной транспортной системы, путем интеграции существующих и вновь создаваемых информационных систем отдельных видов транспорта, направленной на решение многих задач, среди которых:

– управления движением и обеспечения безопасности, в том числе экологической;

– мониторинга и планирования пассажиропотоков, интенсивности движения и грузопотоков, а также мониторинга состояния и планирования развития объектов автодорожной инфраструктуры;

– информационного обеспечения и автоматизации технологических процессов пассажирских и грузовых терминалов;

– автоматизированного мониторинга и прогнозирования отказов.

Таким образом, Казахстан, обладая огромным транзитным потенциалом, но не может в полной мере его реализовать.

#### Литература:

1. <https://kapital.kz/world/103363/mirovyue-tseepochki-postavok-poluchili-novy-udar.html>

**Ахыбаев Б.Б.**, студент 3 курса группы ЮСБ-30

*(Научный руководитель м.ю.н., ст. преподаватель Мульткубаева Ш.Р.)*

### **ПРАВОВОЙ СТАТУС КРИПТОВАЛЮТЫ И НЕКОТОРЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ**

XXI веке мир изменился практически во всех аспектах, современный этап развития экономической системы характеризуется активным внедрением цифровых технологий в банковскую сферу. Реализация большого количества международных финансово-технических проектов и стартапов, создание нового поколения подхода к управлению процессом и предоставления банковских услуг ведут к крайне масштабной эволюции работы банков. Изменение процесса жизнедеятельности общества, революция в сфере IT-технологии оказали влияние также видоизменение денежных форм и платежных систем.

За последнее десятилетие все заговорили, на непонятном языке, блокчейн, майнинг, но при детальном рассмотрении все эти термины довольно понятны.

Биткойн (от англ. bitcoin: bit – бит, единица информации, coin – монета) – это вид электронной денежной единицы, ставшая известна миру в 2009 году от имени пользователя СатошиНакамото (SatoshiNakamoto), возникновение которой связывают, скорее всего, с финансовым кризисом, произошедшим в 2009 году [1].

По информации зарубежных средств массовой информации, под этим псевдонимом может стоять не один человек, а целая группа программистов, однако подлинно пока создатель биткойна не установлен. Основной спецификой биткойна является то, что он не схож ни с одной из нынешних мировых валют, но данную электронную единицу можно обменять на доллары или евро Блокчейн. В базе большинства криптовалют есть принцип, согласно которому их использование дает каждому пользователю равенство по принципу децентрализации. С помощью этого принципа криптовалюта отделена от государственного влияния на участников данной системы, т. е. сам блокчейн находится вне государственной валютной системы, и его режим не контролируется специализирующимися государственными органами. Под системой «блокчейн» понимают, прежде всего, такую технологию, которая распределяет базы данных этой конструкции и содержит информацию обо всех транзакциях, проведенных субъектами этой системы.

Процесс выпуска биткойнов, называется майнингом, только с помощью него можно получить криптовалюту. По факту майнинг – это предпринимательская деятельность, нацеленная на создание криптовалюты для получения прибыли в виде криптовалюты. Сама основа майнинга состоит в основном в компьютерах, которые могут находиться в разных местах планеты и

решать аналитическо-математические задачи, с решением которых и создаются биткойны.

Всего алгоритм решения таких задач и получения биткойнов рассчитан на майнинг 21 миллион, и рассчитан, что финальный биткойн будет получен в 2140 году. Зарубежный опыт правового регулирования и квалификации криптовалют Если посмотреть на более развитые страны такие как США, или представителей Азиатско-Тихоокеанского региона мы можем посмотреть, как эти страны встали на путь легализации одного из самых перспективных рынков мира, хотя все еще не существует ни у одной страны доктрины которая целиком и полностью регулировала бы механизмы касающиеся криптовалютного рынка и