

- [2] *Bjuro nacional'noj statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniju i reformam Respubliki Kazahstan* [In Russian: Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan]. - <https://stat.gov.kz>
- [3] *E-commerce jepohi karantina* [In Russian: E-commerce of the quarantine era]. - October 26, 2020. - https://forbes.kz/finances/markets/e-commerce_epohi_karantina_1603676937/?
- [4] *Integracionnyj gid DPD Kazakhstan* [In Russian: DPD Kazakhstan Integration Guide]. - <https://www.dpd.kz/onlayn-servisy/>

РАЗВИТИЕ E-COMMERCE НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ КАЗАХСТАНА

Ерембесова Айшабиби Талгатовна, магистрант, Академия логистики и транспорта, г. Алматы, Казахстан; barosso0@mail.ru

Тұрсынбай Темірлан Қайратұлы, магистрант, Академия логистики и транспорта, г. Алматы, Казахстан; 17396@inbox.kz

Немасипова Анар Нургасовна, к.т.н., ассоциированный профессор, Академия логистики и транспорта, г. Алматы, Казахстан; a.nemasipova@kazatk.kz

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІКТІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕР НАРЫҒЫНДА E-COMMERCE ДАМУЫ

Ерембесова Айшабиби Талгатовна, магистрант, Логистика және көлік академиясы, Алматы қ., Қазақстан; barosso0@mail.ru

Тұрсынбай Темірлан Қайратұлы, магистрант, Логистика және көлік академиясы, Алматы қ., Қазақстан; 17396@inbox.kz

Немасипова Анар Нургасовна, т.ғ.к., қауымдастырылған профессор, Логистика және көлік академиясы, Алматы қ., Қазақстан; a.nemasipova@kazatk.kz

Андатпа. COVID-19 коронавирустық пандемиясы әлемдегі барлық көлік компанияларын тасымалдау процесін ұйымдастыру процесін қайта қарауға мәжбүр етті. Қазақстан Республикасындағы электрондық сауданың ішкі нарығына талдау жүргізілді. EMarketer компаниясының талдаушыларының 2020 жылы жаһандық электрондық сауда көлемін талдау ондаған елдің интернет-сатылымының 20 пайыздан астам өскенін көрсетті.

Жүйенің клиенттердің мәліметтер базасымен интеграциясының ақпараттық жүйесін дамытуға маңызды назар аударылады. Нәтижесінде, интеграцияның негізгі қағидаты компаниялар мен клиенттерге қажетті деректерді нақты уақыт режимінде бөлісуге мүмкіндік береді және деректерді қолмен өңдеуді болдырмайды, бұл тапсырыстарды өңдеудің бизнес процесін едәуір жылдамдатады және оңтайландырады.

Бүгінгі таңда көлік компанияларының клиенттері арасында болашақта танымал болатын "экспресс-сервистерде" сұраныстың өсуі байқалады. Өкінішке орай, көптеген тұтынушы компаниялар мен халық тұтынушылары Қазақстанның барлық көлік компаниялары тасымалдауға тапсырыстардың осындай көлеміне экспресс сервис ұсына алмайтындығына тап болды. Электрондық сауданы дамыту Қазақстанның көлік-логистикалық компанияларына тапсырыстарды өңдеудің бизнес-процестерін оңтайландыруға, клиенттердің деректер жүйелерімен интеграцияның өзара іс-қимылын, тапсырыстарды басқару мен жүктерді жеткізу процестерін автоматтандыруға мүмкіндік береді.

Түйінді сөздер: логистика, көлік, e-commerce, тұтынушы, экспресс-сервис, жүктер, қызметтер, жеткізу, ақпараттық жүйе.

ON THE ISSUE OF INTERNATIONAL LOGISTICS SYSTEMS IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

Aliya Izbaïrova, candidate of technical Sciences, as. Professor, Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakhstan; a.izbaïrova@kazatk.kz

Abstract. The article deals with the development of transnational corporations, the creation and development of global interstate transport and logistics, telecommunications, and distribution macrologistic systems. The main driving forces of modern globalization in logistics are presented. The

potential of international logistics should be aimed at achieving the strategic goals of firms and creating competitive advantages for their products. For the implementation of global logistics, there are deregulation procedures carried out by many countries to remove trade, customs, transport and financial barriers to the development of international trade, socio-political and economic relations. To successfully compete in global markets, a global company must constantly introduce new technologies and innovative ideas aimed at improving product quality, reducing costs, and meeting customer needs. Transnational corporations are international firms that have their business units in two or more countries and manage these units from one or more centers on the basis of a decision – making mechanism that allows for a coherent policy or common strategy, allocating resources, technologies and responsibilities to achieve the result-profit.

Companies have a number of reasons for entering the global market. First of all, this is development and growth at the international level. Secondly, all this happens with the active development and implementation of advanced technologies and production capacities, which in turn leads to the main globalization of companies' activities.

The global market dictates its own conditions, and its participants must optimize their resources (innovations in production and service provision), while not forgetting to minimize costs, in order to successfully compete.

Keywords: international logistics systems, international logistics, transnationalization index, commodity structure, export, import, transportation, cargo.

УДК 656

10.52167/1609-1817-2020-116-1-192-201

А.С. Избаирова¹

¹Академия логистики и транспорта, г.Алматы, Казахстан

К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Аннотация. В статье рассматриваются развитие транснациональных корпораций, создание и развитие глобальных межгосударственных транспортно-логистических, телекоммуникационных, дистрибутивных макрологистических систем. Приведены основные движущие силы современной глобализации в логистике. Потенциал международной логистики должен быть направлен на достижение стратегических целей фирм и создание конкурентных преимуществ своих товаров. Для реализации глобальной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими странами для снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, социально-политических и экономических взаимоотношений. Успешно конкурировать на мировых рынках, глобальная компания должна постоянно внедрять новые технологии и инновационные идеи, направленные на повышение качества продукции, снижение издержек, удовлетворение потребностей покупателей.

Ключевые слова: международные логистические системы, международная логистика, индекса транснационализации, товарная структура, экспорт, импорт, транспортировка, груз.

Развитие логистики международных перевозок, решение логистических задач и успешность их результатов напрямую зависят от перспектив и тенденций мирового рынка. Современная мировая экономика развивается путем постоянно прогрессирующей глобализации и увеличения производственных сил при

сложной конкуренции между производителями. В настоящее время имеет место тенденция глобализации в развитии мировых макрологистических систем. Данный аспект, во-первых, влияет на рынки сбыта производственных мощностей, снабжения ресурсами, готовой продукции, рабочей силы, капитала при

глобализации, которые преимущественно свойственны транснациональным корпорациям, во-вторых, построение и развитие международных, транспортных, логистических, коммуникационных и макрологических систем в условиях глобальных изменений мирового рынка.

Под транснациональными корпорациями (ТНК) понимаются международные фирмы, имеющие свои хозяйственные подразделения в двух или более странах и управляющие этими подразделениями из одного или нескольких центров на основе такого механизма принятия решений, который позволяет проводить согласованную политику или общую стратегию, распределяя ресурсы, технологии и ответственность для достижения результата – получения прибыли. [1]

Для выхода на мировой рынок компании имеют ряд причин. В первую очередь, это развитие и рост на международном уровне. Во – вторых, всё это происходит при активном развитии и внедрении прогрессивных технологий и производственных мощностей, что в свою очередь приводит к основной глобализации деятельности компаний.

ТНК появляется и начинает целенаправленно развиваться в начале XXI в. В условиях ускоряющихся процессов региональной экономической интеграции, особенно в Европе (ЕС), Северной (НАФТА) и Южной (МЕРКОСУР) Америке, Азии (АСЕАН и АТЭС). Существование интеграционных объединений в мире и создание ими региональных единых экономических пространств открывают широкие возможности для ведения ТНК международных экономических отношений.[2]

В таблице 1 представлены Топ 10 крупнейших ТНК мира.

Как правило, крупные ТНК размещены в развитых странах, таких как

Соединенные Штаты Америки, Франции, Германии, Японии, Нидерланды, Великобритании.

Крупные компании в настоящее время проводят исследования мирового рынка, обусловленное глобализацией. И одним из направлений является изучение потенциала источников – месторождений сырья – полезных ископаемых, которые является непосредственными участниками оптимального применения логистики и управления материальными потоками. Следовательно, появилась потребность в организации глобальных международных логистических систем. [3]

Исследования, проводимые компаниями, для поиска новых рынков сбыта готовой продукции, а также источников сырья, тем самым расширяют географически площадь проведения исследований. Следовательно, применяя глобализацию логистических систем, компании имеют возможность улучшить свои возможности в конкурентном выборе при росте производительности и эффективности, а также дифференциации.[4].

Проведя системный анализ глобальных логистических систем можно выделить ряд факторов: экономический, политический, международный, технический, общественный.

И выделить либерализацию (законодательства (таможенного, торгового, налогового)) и дерегулирование (транспорта).

Показатели транснациональности показывают:

- занятость на заграничных филиалах и ее отношение к числу занятых на внутреннем рынке;
- доля зарубежных активов в общей сумме активов компании;
- объем продаж за границей и его отношение к объему продаж на внутреннем рынке.

Таблица 1 - Топ 10 крупнейших ТНК мира
Table 1 – Top 10 largest TNCs in the world

Место	Наименование ТНК	Страна	Отрасль	Выручка, млрд.долл	Количество сотрудников, чел.
1	Walmart	США	торговля	500	2 300 000
2	State Grid	Китай	электросеть	345	913 546
3	Sinopec Group	Китай	нефтехимия	326	667 793
4	China National Petroleum	Китай	нефтегазовая	326	1 470 193
5	Royal Dutch Shell	Нидерланды	нефтегазовая	311	84 000
6	Toyota Motor	Япония	автомобилестроение	265	369 124
7	Volkswagen	Германия	автомобилестроение	260	642 292
8	BP	Великобритания	нефтегазовая	244	74 000
9	Exxon Mobil	США	нефтегазовая	244	71 200
10	Berkshire Hathaway	США	множество отраслей	242	377 000

Источник: Топ 10 крупнейших ТНК мира, 2018. Fortune Global 500

Расчет индекса транснационализации ведется по следующей формуле:

$$IT = \frac{1}{3} (A1/A + R1/R + S1/S) \times 100\%, \quad (1)$$

где IT – индекс транснационализации (%);

A1 – зарубежные активы;

A – общие активы;

R1 – объем продаж товаров и услуг зарубежными филиалами;

R – общий объем продаж товаров и услуг;

S1 – зарубежный штат;

S – общий штат работников компании.

В соответствии с методикой Конференции ООН по торговле и развитию (The United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) все параметры деятельности ТНК характеризуются основными показателями:

FA – зарубежные активы ТНК;

FS — объем продаж ТНК за рубежом;

FE — численность зарубежных сотрудников в ТНК;

FAF — количество филиалов ТНК за рубежом;

TS — объем продаж ТНК;

TE — численность сотрудников в ТНК;

TAF — общее количество филиалов ТНК в мире.

Согласно UNCTAD применяется расчет следующих индексов.

1. Индекс транснационализации компании (transnationality index, TNI) — характеризует масштаб зарубежной экспансии ТНК:

$$TNI = (FA/TA + FS/TS + FE/TE) / 3 \cdot 100\%. \quad (2)$$

Рост данного индекса означает рост активности иностранных подразделений транснациональных корпораций.

2. Индекс интернационализации (internationality index, II) — отношение числа зарубежных филиалов к числу всех филиалов:

$$II = (FAF/TAF) \cdot 100\%. \quad (3)$$

3. Индекс широты филиальной сети (network spread index, NSI):

$$NSI = N / (N^* - 1) \cdot 100\%, \quad (4)$$

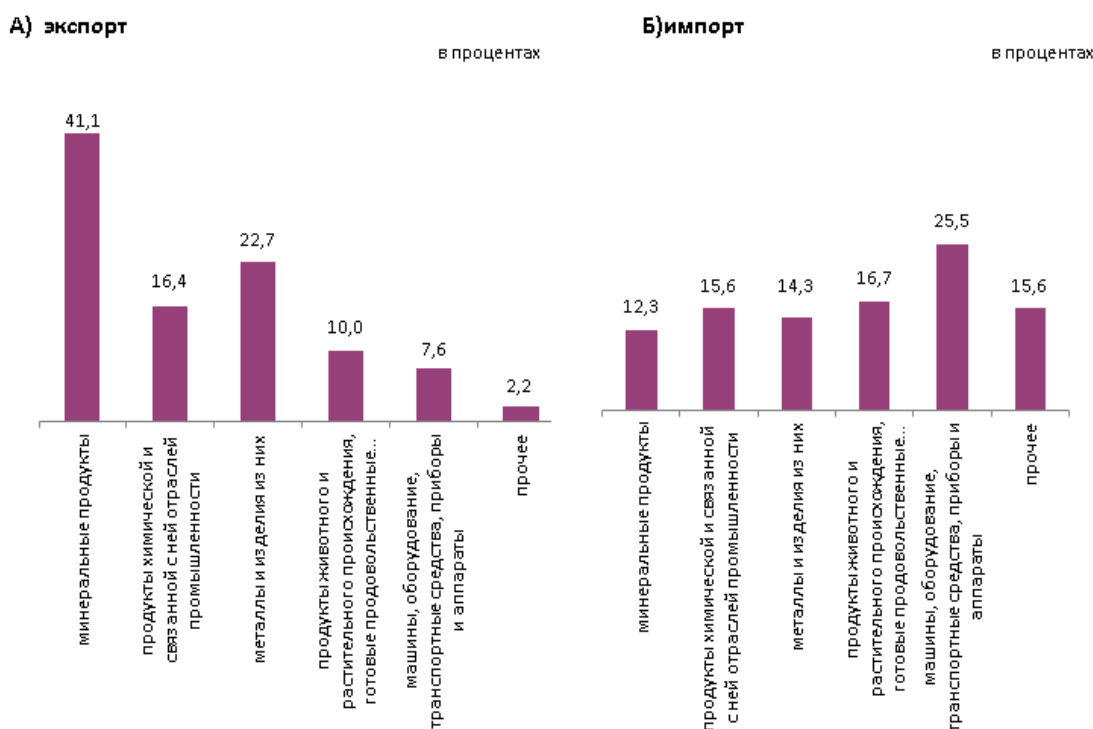
где N* — количество стран мира, принимавших любые прямые иностранные

инвестиции, а N — количество государств, в которых имеются подразделения ТНК.[5]

В январе-ноябре 2020г. взаимная торговля Республики Казахстан со странами ЕАЭС составила 17660 млн. долларов США, что на 9,6% меньше, чем в январе-ноябре 2019г., в том числе экспорт – 4966,4 млн. долларов США (уменьшился на 13,5%), импорт – 12693,6 млн. долларов США (уменьшился на 7,9%).[6]

В общем объеме внешнеторгового оборота Республики Казахстан со странами ЕАЭС приходится на Российскую Федерацию – 92,2%, Кыргызскую Республику – 4,1%, Республику Беларусь – 3,6%, Республику Армения – 0,1%.

На рисунке 1 представлена товарная структура Республики Казахстан в страны ЕАЭС.



www.stat.gov.kz / Официальная статистика / По отраслям / Статистика внешней и взаимной торговли

Рисунок 1 - Товарная структура Республики Казахстан в страны ЕАЭС, %
Figure 1 - Commodity structure of the Republic of Kazakhstan to the EEC countries, %

Руководители промышленных предприятий отметили в IV квартале 2020 года по сравнению со III кварталом 2020 года увеличение объемов производства и спроса на готовую продукцию.

Индекс предпринимательской уверенности, характеризующий изменение деловой активности составил 2%.[6]

По оценкам большинства руководителей предприятий в ближайшей перспективе ожидается улучшение финансово-

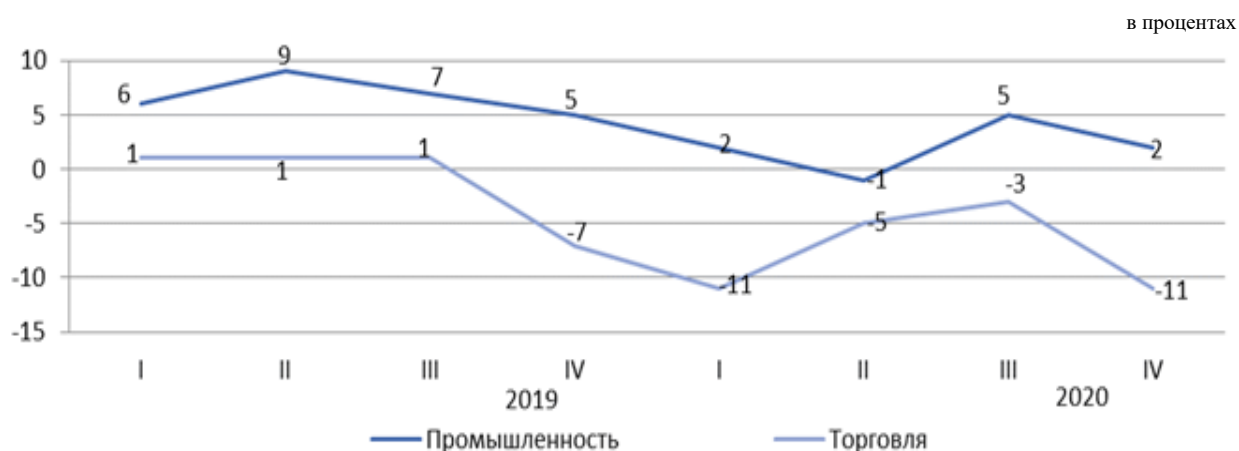
хозяйственной деятельности по сравнению с текущим моментом.

По оценкам руководителей предприятий торговли в IV квартале 2020 года потребительский спрос и деловая активность по сравнению со III кварталом 2020 года уменьшилось.

Индекс предпринимательской уверенности, характеризующий деловую активность опрошенных предприятий торговли в III квартале 2020 года, составил (-11%) (Рисунок 2).

61% предприятий ожидают неизменность финансово-хозяйственной деятельности по сравнению с текущим

моментом, 11% - улучшение и 18% - ухудшение.[7]



Источник: www.stat.gov.kz

Рисунок 2 - Индекс предпринимательской уверенности, %
Figure 2 - Business Confidence Index, %

Индекс предпринимательской уверенности предприятий промышленности рассчитывается как среднее арифметическое «балансов» оценок уровня фактически сложившегося спроса и запасов готовой продукции (последний – с обратным знаком), а также ожидаемых изменений объемов производства, в процентах.

Индекс предпринимательской уверенности предприятий торговли рассчитывается как среднее арифметическое «балансов» оценок уровня фактически сложившегося экономического положения и складских запасов (последний – с обратным знаком), а также ожидаемых изменений экономического положения, в процентах. Под балансом следует понимать разность долей респондентов, отметивших «увеличение» и «уменьшение» того или иного показателя хозяйственной деятельности обследуемого предприятия, в процентах.[7]

В таблице 2 приведен объем транзитных перевозок Республики Казахстан по видам транспорта.

После окончания 2-ой мировой войны экономика разных стран имела тенденцию роста и соответственно подъема, а также возрастали и расходы на логистику. С 1950 года темпы роста увеличились: в 10 раз экспорт международного товарооборота, а производство товаров в мире – в 5 раз.

На развитие и рост международной торговли и логистики повлияли факторы:

1. Развитие интернализации производства;
2. Развитие разделения труда в мировом масштабе;
3. Научно-техническая революция;
4. Активизация на мировом рынке ТНК;
5. Либерализация международной торговли (ГАТТ);
6. Образование СЭЗ;
7. Развитие торгово-экономической интеграции;
8. Политическая стабильность государств.

Таблица 2 - Объем транзитных перевозок Республики Казахстан по видам транспорта, т

Table 2 - Volume of transit traffic of the Republic of Kazakhstan by type of transport, t

Вид транспортного средства	вес (брутто, тонн)				
	2015	2016	2017	2018	2019
Всего, в том числе по видам транспорта:	6 475 509,5	6 732 037,4	7 643 312,8	9 338 959,1	9 981 929,0
Автомобильный	229 122,0	230 973,5	119 273,3	65 055,5	81 833,3
Воздушный	72,4	56,4	484,9	625,0	477,1
Железнодорожный	5 281 696,5	5 267 441,7	6 026 083,8	7 573 268,5	7 917 731,2
Морской	11 245,9	4 651,7	11 379,9	8 338,8	42,7
Почтовое отправление	0,2	10,9	2 971,4	5 243,5	4 162,0
Прочие	91,4	59,9	73,9	7,0	242,0
Состав транспортных средств (тягач с полуприцепом или прицепом)	890 104,1	1 182 151,6	1 418 360,1	1 571 642,5	1 808 082,2
Состав транспортных средств (тягач с прицепом (-ами) и полуприцепом (-ами))	17 304,3	17 698,3	9 279,1	-	-
Транспортное средство, перемещающееся в качестве товара своим ходом	45 872,7	28 993,5	55 406,5	114 778,3	169 358,5

Источник: www.stat.gov.kz

Создание свободно-экономических зон способствуют образованию мировых торгово-экономических блоков.

По итогам исследований Мирового банка в 90-х годах XX века 42% от объема мировой торговли производилось на СЭЗ, таких как: Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Северо-Американская зона свободной торговли, Европейский Союз, Европейская Ассоциация свободной торговли, в которых на 3% и более ниже средневзвешенная ставка таможенных тарифов.[5]

Для оптимизации производства требовалось изменение логистических цепей и каналов с учетом интеграции глобального рынка, что повлекло за собой увеличение ТНК, в частности, в огромную системную сферу дистрибуции.

По мнению ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента Д. Бауэрсокса и Д. Клосса, основными движущими силами современной глобализации в логистике (Рисунок 3) являются:

- продолжающийся рост мировой экономики;
- экспансия новейших технологий;
- развитие и интеграция макрорегиональных хозяйственных структур;
- новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);
- реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков.



Рисунок 3 - Движущие силы глобализации
Figure 3 - Driving forces of globalization

В современности мировой экономический рост затронул практически все государства мира, этому способствовало активизация научно-технического прогресса и научных разработок, в свою очередь, это благоприятно сказывается на социальной, экономической и хозяйственной интеграции.

Процессы дерегулирования, которые производят страны для усовершенствования политических, социальных, экономических, торговых взаимоотношений в мировом масштабе, способствующие устранению барьеров в таможенных, финансовых, торговых, транспортных связях. Данные мероприятия оптимизируют прохождение национальных границ и готовой продукции, и информации, и соответственно, капитала.[8, 9]

Выводы. Новые глобальные логистические стратегии появились благодаря всеобщей глобализации мирового рынка.

Факторы, которые должны полностью соответствовать потенциалу международной торговли, выглядят следующим образом:

1. Дифференциация;
2. Стратегический фокус;

3. Лидерство в качестве во всех областях (услуг, продуктов, затратах).

Главное в дифференциации – это удовлетворение потребностей потенциальных потребителей товаров и услуг, что и имеет место в глобализации логистических систем. Стратегический фокус направлен на фокусирование определенных сегментов компании, которые, в свою очередь, будут иметь место в определенном сегменте мирового рынка.[10, 11]

Мировой рынок диктует свои условия и участники его для успешной конкуренции должны оптимизировать свои ресурсы (инновации в производстве и предоставлении услуг), не забывая при этом минимизировать издержки.

Имеют место следующие предпосылки развития глобальных логистических систем:

1. Новое понятие механизма рынка;
2. Стратегическое значение ТНК;
3. Интеграция международных логистических партнеров;
4. Построение новых организационных отношений;
5. Технологические возможности для международной интеграции.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Трифонова И.В. Роль транснациональных корпораций в глобализации мировой экономики / Молодой ученый. – 2013. – №9(56). – С.243-245.
- [2] <https://investprofit.info/tnk/> Транснациональная корпорация (ТНК)
- [3] Сергеев В.И. Глобальные логистические системы / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич. – Санкт-Петербург: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – 228 с.
- [4] Зорина Т.Г. Международная логистика : Учебное пособие / Т.Г. Зорина, М.А. Слонимская. – Минск: БГЭУ, 2012. – 244 с.
- [5] Дадалко С., Козловская З. ТНК: влияние на экономику стран с переходной экономикой в условиях глобализации. Банкаўскі веснік, Студзень, 2013. С.26-31.
- [6] Пресс-релиз № 36-4-021020100000/317-вн. 15 января 2021г. О взаимной торговле Республики Казахстан со странами ЕАЭС в январе-ноябре 2020 года*. Агентство по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан Бюро национальной статистики. www.stat.gov.kz / Официальная статистика/ По отраслям / Статистика внешней и взаимной торговли.
- [7] Пресс-релиз №36-4-021020100000/320. 15 января 2021г. Деловая активность предприятий промышленности и торговли. Агентство по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан Бюро национальной статистики. www.stat.gov.kz / Официальная статистика / По отраслям/ Статистика конъюнктурных обследований.
- [8] Аникин Б.А. Логистика: Учебник / Б.А. Аникин; под ред. Б.А. Аникина. – Москва: ИНФРА-М, 2002. – 368 с.
- [9] Bowersox, D.J. Logistical Management. The Integrated Supply Chain Process / D.J. Bowersox, D.J. Closs. – New York : McGraw-Hill Companies, 1996. – 496 p.
- [10] Булавко В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. – Минск : Беларуская навука, 2009. – 356 с.
- [11] Базовые концепции логистики: учебно-методическая разработка и задания к контрольной работе по дисциплине «Логистика» / сост.: Ю.С. Алексеев, Е.В. Пустынникова. – Ульяновск : УлГУ, 2008. – 60 с.

REFERENCES

- [1] Trifonova I. V. *Rol transnacionalnyh korporacij v globalizacii mirovoj ehkonomiki*. [In Russian: The role of transnational corporations in the globalization of the world economy]. – 2013. – №9(56). – Page 243-245.
- [2] <https://investprofit.info/tnk/> Transnational Corporation (TNC)
- [3] Sergeev, V. I. *Globalnye-logisticheskie-sistemy* / V. I. Sergeev, A. A. Kizim, P. A. Elyashevich. – St. Petersburg: Publishing house "Business press", [In Russian: Global logistic system]. 2001. – 228 p.
- [4] Zorina, T. G. *Mezhdunarodnaya logistika: a textbook* / T. G. Zorina, M. A. Slonimskaya, [In Russian: International logistics]. - Minsk: BSEU, 2012. - 244 p.
- [5] P.Dadalko, Z. Kozlovskaya. *TNK: vliyanie na e`konomiku stran s perekhodnoj e`konomikoj v usloviyakh globalizaczii*. [In Russian: TNCs: the impact on the economies of transition economies in the context of globalization]. Bankas vesn_k the January, 2013. P. 26-31.
- [6] Press release No. 36-4-021020100000/317-ext. January 15, 2021 *O vzaimnoj trgovle Respubliki Kazakhstan so stranami EAE`S v yanvare-noyabre 2020 goda**. *Agentstvo po strategicheskomu planirovaniyu i reformam Respubliki Kazakhstan Byuro naczional`noj statistiki*. [In Russian: On mutual Trade of the Republic of Kazakhstan with the EAEU countries in January-November 2020*. Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan, Bureau of National Statistics]. www.stat.gov.kz / Official statistics/ By industry / Statistics of foreign and mutual trade.
- [7] Press release No. 36-4-021020100000 / 320. January 15, 2021. *Delovaya aktivnost` predpriyatij promy`shlennosti i trgovli. Agentstvo po strategicheskomu planirovaniyu i reformam Respubliki Kazakhstan Byuro naczional`noj statistiki*. [In Russian: Business activity of industrial and commercial enterprises. Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan, Bureau of National Statistics.]. www.stat.gov.kz / Official statistics / By industry/ Statistics of market surveys.
- [8] Anikin, B. A *Logistika: textbook* / B. A. Anikin; under the editorship of B. A. Anikin. . [In Russian: Logistics]. - Moscow: INFRA-M, 2002. - 368 p.
- [9] Bowersox, D. J. *Logisticheskij menedzhment* [In Russian: Logistic Management]. The Integrated Supply Chain Process / D.J. Bowersox, D.J. Closs. – New York : McGraw-Hill Companies, 1996. – 496 p.
- [10] Bulavko, V. G. *Formirovanie transportno-logisticheskoy sistemy` Respubliki Belarus*. V. G. Bulavko, P. G. Nikitenko. [In Russian: Formation of the transport and logistics system of the Republic of Belarus]. - Minsk: Belorusskaya navuka, 2009. - 356 p.
- [11] *Bazovy`e koncepczii logistiki: uchebno-metodicheskaya razrabotka i zadaniya k kontrol`noj rabote po discipline «Logistika»* [In Russian: Basic concepts of logistics: educational and methodological development and tasks for control work on the discipline "Logistics"]. comp.: Yu.S. Alekseev, E. V. Pustynnikova. - Ulyanovsk : UISU, 2008. - 60 p.

К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Избаирова Алия Сериковна, кандидат технических наук, доцент, Академия логистики и транспорта, г. Алматы, Казахстан; a.izbairova@kazatk.kz

ЖАҢАНДАНУ ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕР ТУРАЛЫ

Избаирова Алия Сериковна Логистика және көлік академиясы, Алматы қ., Қазақстан, a.izbairova@kazatk.kz

Аңдатпа. Мақалада трансұлттық корпорацияларды дамыту, жаһандық мемлекетаралық көліктік-логистикалық, телекоммуникациялық, дистрибутивтік макрологиялық жүйелерді құру және дамыту қарастырылады. Логистикадағы қазіргі жаһанданудың негізгі қозғаушы күштері келтірілген. Халықаралық логистиканың әлеуеті фирмалардың стратегиялық мақсаттарына қол жеткізуге және өз тауарларының бәсекелестік артықшылықтарын құруға бағытталуы керек. Жаһандық логистиканы іске асыру үшін халықаралық сауда, әлеуметтік-саяси және экономикалық өзара қатынастарды дамыту жолындағы сауда, кеден, көлік және қаржы кедергілерін алып тастау үшін көптеген елдер жүргізетін қайта реттеу рәсімдері бар. Әлемдік нарықтарда табысты бәсекеге түсе отырып, жаһандық компания өнім сапасын арттыруға, шығындарды азайтуға, сатып алушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыруға бағытталған жаңа технологиялар мен инновациялық идеяларды үнемі енгізіп отыруы керек.

Түйінді сөздер: халықаралық логистикалық жүйелер, халықаралық логистика, трансұлттандыру индексі, тауар құрылымы, экспорт, импорт, тасымалдау, жүк.

The Bulletin of Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyspayev
ISSN 1609-1817. Vol. 116, No.1 (2021), pp.201-211

CUSTOMS DECLARATION OF EQUIPMENT IMPORTED TO THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN IN EXPLODED FORM

Abilasan Berik Akhmedzhanovich, Deputy Head of Supply and Procurement Department, Tin One Mining JSC, abilasan.berik@gmail.com

Izteleuova Maral Seytenovna, Doctor of Technical Sciences, Professor, Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakhstan; maral362@mail.ru

Abstract. When importing almost any product, organizations are faced with the need to bear a certain kind of financial costs arising from various aspects. How much is it possible to minimize such costs? We will answer this question using various regulatory legal acts, such as laws, the Customs Code of the Eurasian Economic Union, orders of state bodies, the Code of the Republic of Kazakhstan "On Taxes and Other Mandatory Payments", and other documents regulating the foreign economic activity of importers. As an example of imported goods, let us take a ball mill - grinding equipment designed to grind mined non-ferrous metal ore for subsequent processing of the crushed ore in the areas of flotation, thickening, electrolysis or roasting (smelting). A ball mill consists of many components such as: drum, loading and unloading trunnions, head, linings, feed and discharge chutes, brake system, lubrication system, and even bearings with anchor bolts.

The aim of the article is to offer options for reducing costs in the ball mill import process. Let's compare the various options with the components of a ball mill in the supply chain: transportation, placement in temporary storage warehouses, their customs clearance, as well as further delivery to the field where the mining and processing plant will be built.

For such an analysis, tasks are set, conclusions are drawn, which allows us to give an answer whether the costs of customs clearance will be significantly reduced, and partially - for warehouse operations, or, on the contrary, the volume of costs will increase. The considered methods can be used by subsoil user companies to optimize budgetary policy both in the construction of new and in the modernization of existing mining and processing plants.

Keywords. Customs clearance, the Customs Code, the unified code of the commodity nomenclature of foreign economic activity, customs payments, temporary storage warehouse, customs clearance, warehouse operations.