

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Макалада интеграциаланган логистикалык системалар сферасындагы приоритет багыт болуп саналган өлкөнүн толук кандуу транспорттук логистикалык инфраструктураны калаптандыруу үчүн ресурстары кайра бөлүштүрүүнүн, транспорткызматына ички керектөөлөрдү камсыз кылуунун, транзиттик потенциалдарын өнүгүүсүн негизги багыттары каралган.

В статье рассмотрены основные направления развития транзитного потенциала, обеспечения внутренних потребностей в транспортных услугах, перераспределения ресурсов для формирования полноценной транспортно-логистической инфраструктуры страны, являющиеся приоритетными направлениями в сфере интегрированных логистических систем.

In article the basic directions of development of transit potential, maintenance of internal requirements for transport services, redistribution of resources for formation of a high-grade transportno-logistical infrastructure of the country being priority directions in sphere of the integrated logistical systems are considered.

«...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны. Мы должны принять долгосрочную транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием. Необходимо создать сеть современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток», – было отмечено Н.А. Назарбаевым в **Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года** /1/.

Национальная стратегия "Казахстан-2030" в качестве одного из долгосрочных приоритетов развития предусматривает обеспечение конкурентоспособности отечественного ТКК на мировом рынке и увеличение торговых потоков через территорию страны. Поэтому

формированию трансконтинентальных транзитных коридоров на территории Республики Казахстан уделяется особое внимание /1/.

Транзитные перевозки органично вписываются в геополитические интересы любого государства. С одной стороны, они содействуют интеграционным процессам, с другой – они стимулируют развитие национальной экономики путем привлечения инвестиций и создания новых рабочих мест. Транзитный потенциал отдельно взятого государства складывается из двух ключевых составляющих: наличия в пределах разумной доступности емких, динамично развивающихся рынков и транспортных инфраструктур, в том числе на сопредельных территориях транзита. С учетом вышесказанного транзитный потенциал Республики Казахстан имеет смысл рассматривать в двух аспектах: региональном и трансконтинентальном.

Удобное геополитическое расположение Казахстана в самом центре Евразии дает железнодорожному транспорту все шансы получить наилучшие выгоды от использования транзитно-транспортного потенциала страны, так как обеспечивает кратчайший путь, соединяющий Европу и Азию по суше. Тем более, соседство Республики Казахстан с такими странами, как Россия, Китай, Иран, страны Центральной Азии и Кавказа, обладающими огромными рынками сбыта, требует опережающего развития отечественной транспортной инфраструктуры. Анализ же грузопотоков в экспортно-импортном, транзитном сообщениях говорит о нарастающем темпе минерально-сырьевого экспорта Казахстана.

Доля массовых грузов, зарождающихся и поглощаемых в местах необщего пользования (на территории предприятий, организаций, объединений и т.д., имеющих железнодорожные подъездные пути), в общем объеме грузоперевозок железнодорожным транспортом составила 80 % (рис. 1).

Диаграмма номенклатуры грузов в экспортно-импортном сообщении

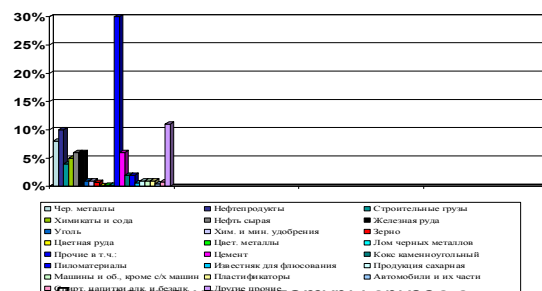
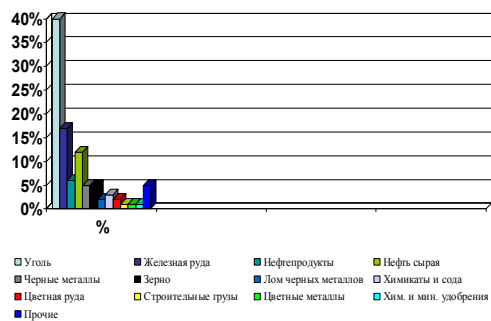


Диаграмма номенклатуры грузов в транзитном железнодорожном сообщении

Анализ номенклатуры грузов в международном сообщении выявил: на долю массовых навалочных, насыпных и наливных грузов приходится 80% общего объема перевозок. Например: в экспортном сообщении лидирует уголь - 40%, в импортном - цемент и прочие строительные грузы - 30%, в транзитном - лесные грузы, нефтепродукты - 39%.

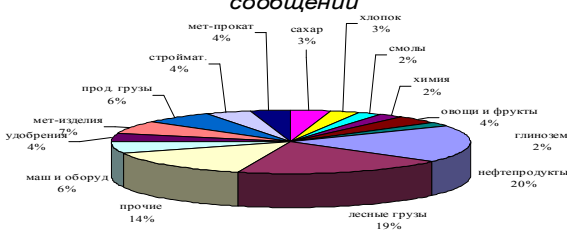


Рис. 1. Номенклатура грузов в экспортно-импортном сообщении

Так, общий объем перевозок грузов АО «НК «Қазақстан темір жолы» за 2008 год составил 35 % в экспортном, 52 % – в межобластном, 7 % – в импортном и 6 % – в транзитном сообщениях (рис. 2).

Структура объема, грузооборота и дохода от перевозок грузов железнодорожным транспортом в разрезе сообщений

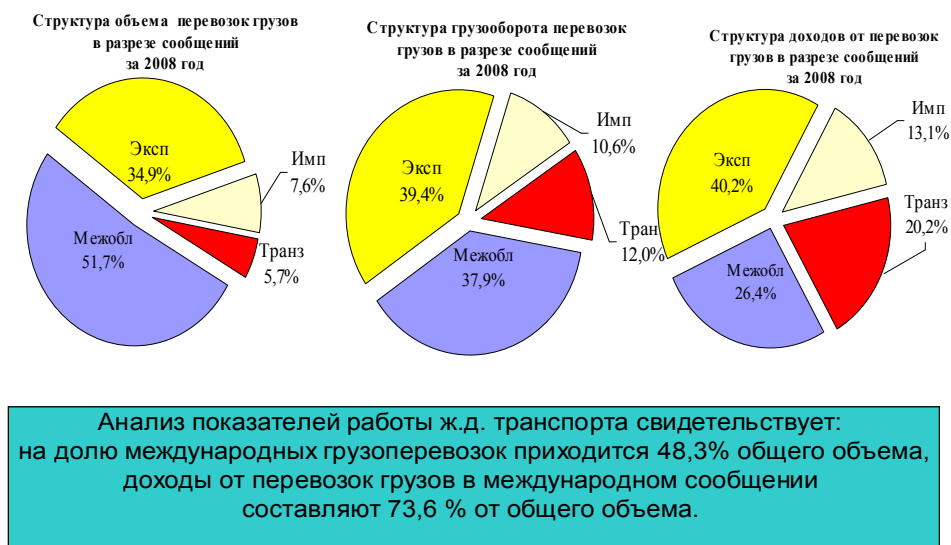


Рис. 2. Показатели перевозок грузов железнодорожным транспортом

Перевозки грузов железнодорожным транспортом во всех сообщениях в анализируемый период в сравнении с аналогичным периодом 2007 года выросли на 3 %.

Грузооборот от перевозок за 2008 год в сравнении с показателем 2007 года вырос на 6 %. Средняя дальность перевозок увеличилась на 28 км и составила 804 км. Доход от перевозок вырос на 15 %. Необходимо отметить, что по отношению к декабрю 2007 года в декабре 2008 года практически по всей номенклатуре грузов снизились объемы импортных перевозок (-4 %).

Перевозки грузов железнодорожным транспортом **в экспортном сообщении** за 2008 год, в сравнении с аналогичным периодом 2007 года, выросли на 9 %. Рост грузооборота экспортных перевозок грузов за 2008 год по отношению к 2007 году составил 11 %. Средняя дальность за отчетный период составила 908 км, что в сравнении с 2007 годом больше на 18 км, или 2 %.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом **в импортном сообщении** за 2008 год в сравнении с 2007 годом снизились на 9 %. Снижение грузооборота от импортных перевозок по отношению к аналогичному периоду 2007 года составило 6 %. Средняя дальность составила 119 км, что в сравнении с аналогичным показателем 2007 года больше на 37 км.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом **в транзитном сообщении** за 2008 год в сравнении с 2007 годом выросли на 7 %. Рост грузооборота от транзитных перевозок за

2008 год по отношению к 2007 году составил 17 %. Средняя дальность составила 1702 км, увеличение составило 3 км, или 0,2 % (рис. 2).

Таким образом, учитывая огромную территорию страны, железнодорожный транспорт по-прежнему является доминирующим, исходя из показателей уровня концентрации по грузообороту (рис. 3).

Структура объема перевозок грузов и грузооборота за 2008 год



Рис. 3. Объем перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта

Известно, что именно внешнеторговые отношения являются генератором транспортных потоков. Внешнеторговый же оборот Республики Казахстан, по данным Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан, без учета неорганизованной торговли, в январе-декабре 2008 г. по сравнению с январем-декабрем 2007 года увеличился на 30 %, в том числе экспорт – на 24,8 %, импорт (с учетом расходов на транспортировку и страхование) увеличился на 38,3 %.

Основными потребителями казахстанской продукции являются Италия (16,3 %), Швейцария (15,7 %), Китай (11,8 %), Российская Федерация (9,8 %), Франция (8,3 %), Нидерланды (5,2 %), Иран (5,1 %), Великобритания (2,4 %), Украина (2,3 %), Израиль (2,2 %), Турция (2,0 %).

Анализ данных Агентства Республики Казахстан по статистике свидетельствует о том, что доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, в международном сообщении за

2008 год равны 73,6 % от общего объема дохода от работы транспорта по видам сообщения /2/.

Львиная доля грузоперевозок Республики Казахстан приходится на железнодорожный транспорт. Анализ статистических данных показывает, что доли республиканского сообщения, международного сообщения с погрузкой (экспорт), международного сообщения с выгрузкой (импорт) и транзита без перегрузки в общем объеме грузоперевозок составляют соответственно 51,7 %, 34,9 %, 7,6 %, 5,7 %. Данные цифры свидетельствуют о необходимости развития транзитных перевозок. 5,7 % транзита приходится только на перевозки внутри СНГ. Основной объем грузоперевозок приходится на каменный уголь – 40 %, затем идут нефтяные грузы – 39 %, строительные грузы – 13 % (рис. 2) /2/.

Анализ грузопотоков в межгосударственном сообщении через стыковые пункты показывает, что основной международный транзитный поток грузов проходит через стыковые пункты коридоров Север-Юг, Северный Трансазиатской железнодорожной магистрали Тобол, Пресногорьковская, Достык, Кулунда. Самый маленький объем транзитного грузопотока приходится на стыковой пункт Южного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали Ченгельды (рис. 4) /2/.



Рис. 4. Объемы перевозок грузов по железнодорожным стыкам

Зарождению новых грузопотоков между Китаем и Европой способствуют реализуемая в настоящее время Единая транспортная стратегия в Китае («Большой скачок») и Программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» («Идти на Запад»). Для их осуществления предусматривается строительство новых железнодорожных линий к создаваемой зоне свободной торговли «Хоргос» на казахстанско-китайской границе (в частности Цзиньхе – Хоргос с объемом перевозок в первые годы эксплуатации свыше 6 млн тонн в год), а также пять стратегических автомобильных дорог «Восток-Запад» (в том числе Ляньюньгань – Хоргос, Шанхай – Хэфэй – Сиань – Хоргос). Это увеличит транзитный грузопоток из Китая через территорию Казахстана. По оценкам специалистов, современный уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом (рис. 5).

Основными системными проблемами в сфере транспортно-логистических услуг, вызывающими задержку транзитного грузопотока, являются:

- износ основного капитала, недостаточное развитие транспортной инфраструктуры (склады, информационные центры, железнодорожные и автомобильные магистрали);
- наличие административных барьеров (таможенные процедуры, тарифная политика, налоговое законодательство, международное сотрудничество);
- недостаток квалифицированных специалистов современного уровня;
- необходимость внедрения мирового опыта, современных технологий и стандартов;
- ограниченность доступа к капиталу (дороговизна кредитных ресурсов и лизинга);
- отсутствие органа, способного в оперативном порядке эффективно корректировать грузопотоки, перераспределяя их в зависимости от загрузки перевалочных мест на стыковых транспортных узлах;
- скопление вагонов в пристанционном регионе из-за неучета подвода вагонов на стыковые транспортные узлы независимыми перевозчиками;
- досрочная доставка груза приводит к скоплению вагонов на подходах к стыковым транспортным узлам, что затрудняет маневренную и поездную работу, а также превращает вагоны в склады на колесах.

Анализ транзитных возможностей ТКК РК



Рис.5. Возможности транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

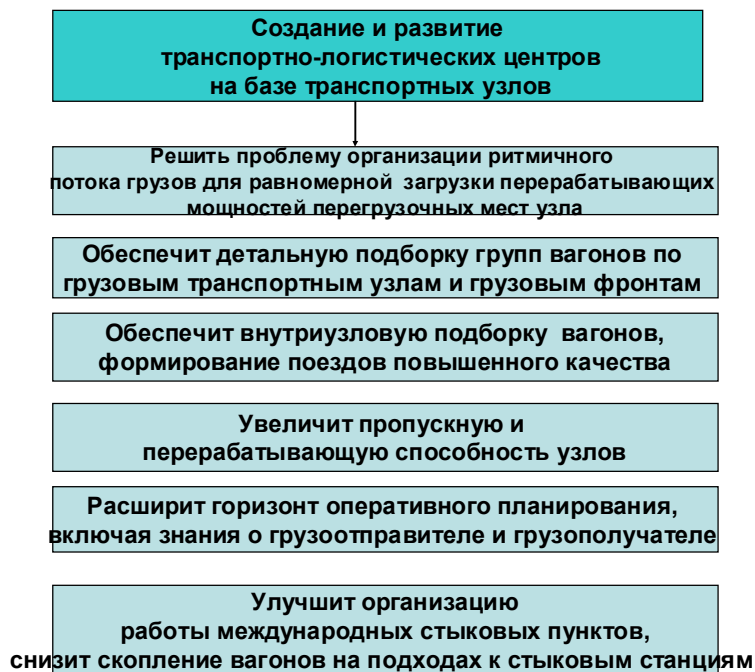


Рис. 6. Преимущества создания транспортно-логистических центров

Существует ряд проблем, мешающих реализации транзитного потенциала стран ЕврАзЭС. К физическим барьерам можно отнести неудовлетворительное состояние путей сообщения – автомобильных и железных дорог и искусственных сооружений на них; устаревший парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не позволяющий увеличивать скорость и объем перевозок; несоответствие дорог международным стандартам качества; небольшие объемы международного и межобластного грузопотока, нехватка мощностей погранпереходов и логистических центров. К барьерам нефизического характера могут быть отнесены отсутствие ряда нормативных правовых актов, направленных на стимулирование притока финансовых средств для строительства логистических центров и обеспечения возможности функционирования уже созданных центров в конкурентной среде, разрешительная система осуществления грузовых перевозок, необоснованные задержки при пересечении границ, всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярный и произвольный контроль по определению веса груза и т.п. Наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существенным задержкам транспорта. Потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и потеря главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок над морскими путями. На транспорте глобализация проявляется не столько в концентрации капитала, сколько в совершенствовании логистических технологий. И в этом случае взаимодействующие виды транспорта, терминалы и т.д. должны дополнять друг друга и работать на конечный результат, а не конкурировать между собой в стремлении повысить собственные экономические показатели. Интеграционные процессы технологического аспекта взаимодействия участников экономической деятельности ярко проявляются в работе транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Перевозки с участием ТЛЦ отличаются большой слаженностью, зачастую даже синхронностью работы участников транспортного процесса на всем пути продвижения грузопотоков. Другой особенностью ТЛЦ является самостоятельность, разноведомственная подчиненность всех хозяйствующих субъектов – участников ТЛЦ. Участниками транспортно-логистических центров выступают самостоятельные предприятия, выполняющие те или иные логистические функции: транспортные фирмы, оптовые торговые посредники, товарные биржи, банки, страховые компании; транспортно-складские комплексы, грузовые терминалы, телекоммуникационные системы, информационно-компьютерные центры и т.п. /3/. Несогласованность в работе взаимодействующих видов транспорта в общесетевых узлах приводит к задержке поступления и отправления грузов, к замедлению и удорожанию перевозочного процесса,

нерациональному использованию технических средств транспорта, нарушает непрерывность транспортного процесса и влечет за собой значительные экономические прямые и косвенные потери, связанные с недополученной прибылью, омертвлением товароматериальных запасов, увеличением транспортных издержек, снижением конкурентоспособности предприятий и организаций транспорта. Поэтому основной задачей ТЛЦ является координация взаимодействия видов транспорта для обеспечения непрерывности транспортно-распределительного процесса, начиная от загрузки подвижного состава у грузоотправителей, подвоза грузов по подъездным путям на железнодорожную станцию, в порт, транспортный узел, осуществление перевозки грузов одним или несколькими видами магистрального транспорта и кончая доставкой подвижного состава с грузом с транспортных узлов на подъездные пути и к складам грузополучателей при соблюдении сроков доставки груза и его сохранности (рис. 6).

Для реализации потенциальных возможностей, организации новых каналов продвижения грузопотоков и услуг на внутреннем и международном рынке транспортно-логистический центр должен обладать следующими конкурентными преимуществами:

- снижение затрат за счет организации централизованного управления услугами и интеграции;

- минимизация временных, финансовых издержек за счет реализации системы информационного обмена;

- реализация «прозрачной» информации за счет централизованного и децентрализованного доступа к единой базе данных;

- уменьшение производственных расходов за счет оптимизации технологического документооборота;

- обеспечение беспрепятственного и в кратчайший срок прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов;

- оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта, организация выгодного их взаимодействия;

- ускорение продвижения и выбор рациональных маршрутов для внешнеторговых и транзитных грузов /3/.

Выводы

Стратегию развития транзитного потенциала транспортно-коммуникационного комплекса РК на обозримую перспективу обобщенно можно определить как:

- выполнение комплекса работ по реанимированию и модернизации транспортной инфраструктуры для повышения эффективности внутренних и межгосударственных перевозок;
- повышение качественного уровня информационных транспортных технологий;
- повышение конкурентоспособности казахстанских участков международных транспортных коридоров;
- присоединение к основным международным соглашениям и конвенциям по вопросам транспорта;
- укрепление внутренней нормативной и правовой базы.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.
2. Транспорт Республики Казахстан: Статистический сборник. – Алматы: Агентство РК по статистике, 2008.
3. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. – М.: Росконсульт, 2003. – 397 с.