

Стратегические аспекты развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана



Бакытжан КУАНЫШЕВ
Bakhytzhан M. KUANYSHEV

Ольга КИСЕЛЁВА
Olga G. KISSELYOVA



Салтанат БАДАМБАЕВА
Saltanat E. BADAMBAYEVA

Куанышев Бакытжан Муханбетович — доктор технических наук, президент-ректор Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (КазАТК), Алматы, Казахстан.
Киселёва Ольга Геннадьевна — кандидат технических наук, доцент КазАТК, Алматы, Казахстан.
Бадамбаева Салтанат Ергазиевна — соискатель МИИТ, Алматы, Казахстан.

Strategic Aspects of Development of Transit and Transportation Capacity of Kazakhstan (текст статьи на англ. яз. — English text of the article — p. 152)

С точки зрения имеющихся потенциальных возможностей страны объемы казахстанского транзита на сегодняшний день недостаточно высоки. Это связано с тем, что существующая транспортно-логистическая инфраструктура пока не в состоянии обслужить и удовлетворить растущие логистические потребности. Соответственно и вытекающая отсюда актуальность задач, направленных на развитие профильных сетевых коммуникаций и информационных технологий, формирование рациональной системы взаимодействия всех видов транспорта, сети транспортно-логистических центров, которые обеспечивали бы эффективность функционирования транспортного комплекса республики в целом.

Ключевые слова: транзитно-транспортный потенциал, SWOT-анализ, международный транспортный коридор, транспортная инфраструктура, инвестиции, транспортно-логистический хаб, проект.

Выгодное расположение Казахстана в самом центре Евразийского континента определило и важный вектор экономического развития страны. Сегодня успешно реализуются проекты, направленные на эффективное использование транзитно-транспортного потенциала республики. В том числе за счет модернизации и строительства международных транзитных коридоров, приведения их в соответствие с международными стандартами [1]. Треть современного Шелкового пути, часть грандиозного транснационального проекта «Западная Европа — Западный Китай», пройдет по территории Казахстана — это почти 3 тысячи километров — и обещает стать значимой составляющей транспортной инфраструктуры.

Прежде чем непосредственно рассмотреть направления развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана, следует проанализировать сложившуюся ситуацию в сфере транспорта и отразить факторы, оказывающие влияние на состояние перевозок грузов и транспортной

Таблица 1

SWOT-анализ транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан

Внутренние факторы			
Сильные стороны (S)		Слабые стороны (W)	
1.	Выгодное географическое положение.	1.	Низкое качество услуг (например, невысокая скорость движения, отсутствие дополнительных услуг).
2.	Развитая сеть транспортных коммуникаций.	2.	Высокий износ производственных активов транспортной сферы.
3.	Транзитный потенциал.	3.	Дефицит парка подвижного состава.
4.	Возможность предложения на рынке более низкого уровня тарифов за счет эффекта масштаба.	4.	Низкий уровень внедрения инноваций и автоматизации процессов.
5.	Резервы пропускной способности.	5.	Затратные и непроизводительные технологии и методы управления производством.
6.	Налаженные партнерские связи при перевозке грузов.		
7.	Наличие необходимых производственных мощностей для оказания перевозочных услуг.		
8.	Технологическая совместимость с транспортными системами других государств.		
9.	Высококвалифицированные кадры.		
Внешние факторы			
Возможности (O)		Угрозы (T)	
1.	Стабильный спрос на перевозку и услуги.	1.	Неустойчивость спроса на мировых рынках на продукцию сырьевых отраслей.
2.	Использование международного опыта по управлению инновациями и технологиями.	2.	Изменение направлений транспортных потоков и уменьшение объемов перевозок.
3.	Создание международных транспортных коридоров.	3.	Влияние на рынок поставщиков, осуществляющих ремонт подвижного состава и транспортной инфраструктуры.
4.	Выход на рынки перевозок других стран.	4.	Появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.
5.	Применение гибких тарифов.	5.	Нестабильность цен на энергоносители и связанный с ним рост инфляции.
6.	Развитие механизмов государственно-частного партнерства.		
7.	Повышение экономической ответственности и заинтересованности всех работников.		
8.	Стабильность экономической системы.		
9.	Совершенствование законодательной базы в части регулирования транспортных услуг и тарифов.		

инфраструктуры. Проведем SWOT-анализ положения транспортной отрасли (таблица 1).

Как видно из анализа, в Казахстане, несмотря на слабые стороны и угрозы, существуют немалые возможности для развития транзитных перевозок. Транспортная инфраструктура республики должна гарантировать условия для функционирования основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала.

В соответствии с [2] к стратегическим целям развития транзитно-транспортного потенциала можно отнести:

— опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса,

способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах;

— создание максимально усовершенствованной транспортной системы для эффективной реализации транзитных возможностей страны и минимизации транспортных издержек.

Исходя из этого, стратегическими приоритетами являются:

— создание конкурентоспособных международных транспортных коридоров;

— рост транзитного потенциала как за счет эффективного использования гибкой тарифной политики, так и повышения качества транспортировки и оказания комплексных услуг по перевозке грузов;



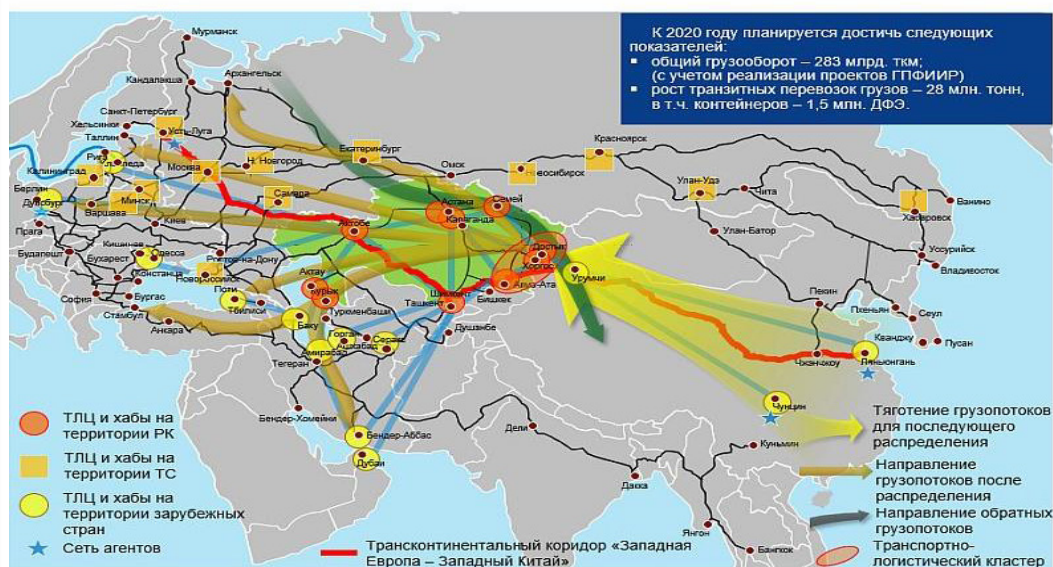


Рис. 1. Карта стратегического позиционирования Казахстана.

– внедрение новых ресурсосберегающих технологий, развитие безопасных и ориентированных на человека транспортных систем, целесообразных с экологической точки зрения;

– привлечение инвестиций в создание альтернативных маршрутов, наращивание инфраструктуры, внедрение новых систем управления на базе современных информационных технологий;

– укрепление позиции Казахстана на международной арене в рамках двусторонних и многосторонних договоров в области транспорта.

В этом плане прежде всего нужно сказать о начале масштабного проекта «Новый Шёлковый путь». В 2012 году на заседании совета иностранных инвесторов президентом Н. А. Назарбаевым было заявлено, что Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией. Соответственно страна к 2020 году ставит перед собой вполне определенные цели (рис. 1).

Необходимость проекта обусловлена, во-первых, возможностью использования транзита в полной мере. Во-вторых, нахождение на «артерии торговли» очень выгодно для экономики. Чтобы повторить позитивный опыт древней торговой

магистрали, у Казахстана есть все предпосылки. Безусловно, с течением времени изменились условия и товары, но не сами требования к перевозкам: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Страна не имеет выхода к открытому морю, поэтому нужен эквивалент: доступ к крупной торговой магистрали. В результате уже к 2020 году транзитные потоки через Казахстан из Юго-Восточной Азии в Европу, а оттуда в Центральную Азию увеличатся почти в два раза.

Ключевая роль в организации цепей поставок с участием различных видов транспорта отводится АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» [3]. Являясь основным координатором развития отечественной транспортной системы, «КТЖ» проводит большую работу по повышению эффективности использования транзитного потенциала страны. В частности, создана компания «KTZ Express», задачей которой стала координация транспортных потоков на всех уровнях [4]. Появление на рынке такой компании поможет кардинально поменять философию ведения транспортного бизнеса, перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном уровне.

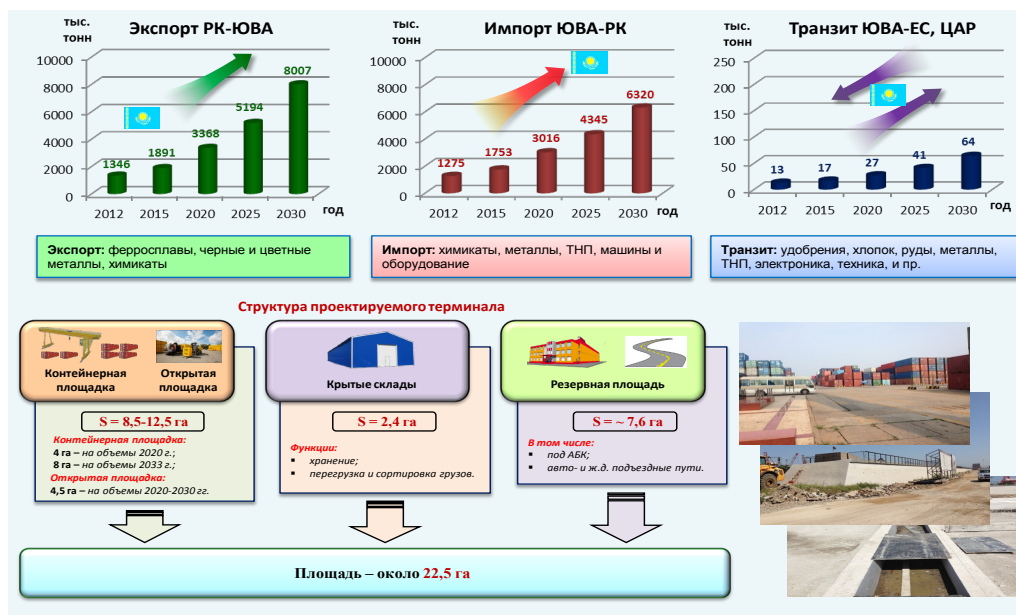


Рис. 2. Планируемые объемы и структура терминала в порту Ляньюньган.

В связи с прогнозируемым увеличением транзитного грузопотока в июне 2013 года по инициативе железнодорожных администраций стран-участниц Таможенного союза создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), которая призвана консолидировать часть активов железных дорог Казахстана, России и Беларуси в рамках транзитной контейнерной компетенции [5]. Компания окажет положительное влияние как на развитие казахстанского контейнерного рынка в целом, так и на деятельность частных игроков. Подразумевается, что трехстороннее сотрудничество поможет появлению конкурентоспособного транспортного продукта, решению проблем инфраструктурного характера, гармонизации инфраструктурных тарифов на транзитные перевозки и т.д.

Положительное влияние на увеличение доли транзитных перевозок через Казахстан оказывают:

1) Строительство логистического терминала в морском порту Ляньюньган (КНР). Основная его функция заключается в организации перевозок внешне-торговых грузов для стран Средней Азии,

Японии, Южной Кореи, Австралии и стран Юго-Восточной Азии, с возможностью формирования готовых контейнерных поездов, сокращения времени доставки, увеличения товарооборота и снижения логистических затрат. Характеристики терминала приведены на рис. 2.

2) Строительство новых железнодорожных линий Алматы–Алтынколь, Узень–Болашак, Жезказган–Саксаульская и Шалкар–Бейнеу; Аркалык–Шубаркуль (рис. 3).

3) Эксплуатация нового железнодорожного перехода Алтынколь (Казахстан)–Хоргос (Китай). Составляющей перехода на казахстанской территории является линия Жетыген–Алтынколь, строительство которой завершено в 2011 году.

4) Проект свободной экономической зоны «Хоргос–Восточные ворота». Стратегическими объектами СЭЗ, которая выступает неким центром международного приграничного сотрудничества Казахстана и КНР, должны стать аэропорт, сухой порт, железная дорога Жетыген–Хоргос, автодорога и прямое сообщение с морским портом Актау.





Рис. 3. Строительство и ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий в Республике Казахстан.

5) Открытие прямого железнодорожного сообщения (2013 год) между странами по пограничному переходу Болашак (Казахстан) и Серхетяка (Туркменистан) с последующим вводом в эксплуатацию (2014 год) международной железнодорожной магистрали Казахстан—Туркменистан—Иран.

6) Строительство автомагистрали Западная Европа—Западный Китай. Этот транспортный коридор — наиболее краткий путь, который обеспечивает связь стран Центральной и Юго-Восточной Азии с Европой. Общая протяженность коридора 8445 км, по территории Казахстана — 2787 км. Планируется, что полностью проект будет завершен в 2015 году.

7) Увеличение на 2,5 млн тонн производственных мощностей в порту Актау по отгрузке нефтеналивных и генеральных грузов (рис. 4).

8) Запуск тоннеля Мармарай, который объединяет восточную и европейскую часть Стамбула, строительство железнодорожной ветки Ахалкалаки—Карс, сотрудничество Казахстана, Азербайджана и Грузии в рамках Транскаспийского транспортного коридора.

Еще одна требующая внимания новаторская идея — запуск рейсовых грузовых поездов (отправная точка реализации —

2013 год). Рейсовая модель предполагает отправление таких поездов по установленному расписанию как пассажирских. Подобный опыт России, Канады, США, Германии и Швеции свидетельствует, что экономический эффект от внедрения инновации проявляется в сокращении срока доставки грузов и оборота вагонов почти вдвое. Система уже была опробована на железнодорожном участке Арысь—Кандыгаш протяженностью 1300 км, экономический эффект за 23 дня эксперимента составил 40,8 тыс. долл. США.

В целом актуальность использования транспортного транзитного потенциала страны продиктована национальными интересами республики. Грамотно используя свое положение, Казахстан сможет не только получать доход за счет транзита, но и развивать регионы на основе их вовлечения в товарообмен, расширения производства тех товаров, которые имеют спрос на внешних рынках [6].

Реализуемый комплекс мер должен интегрировать экономическую, технологическую, промышленную, транспортную, информационную и международную политику Казахстана. В этом контексте важны прежде всего следующие направления развития транзитно-транспортного потенциала [7, 8]:

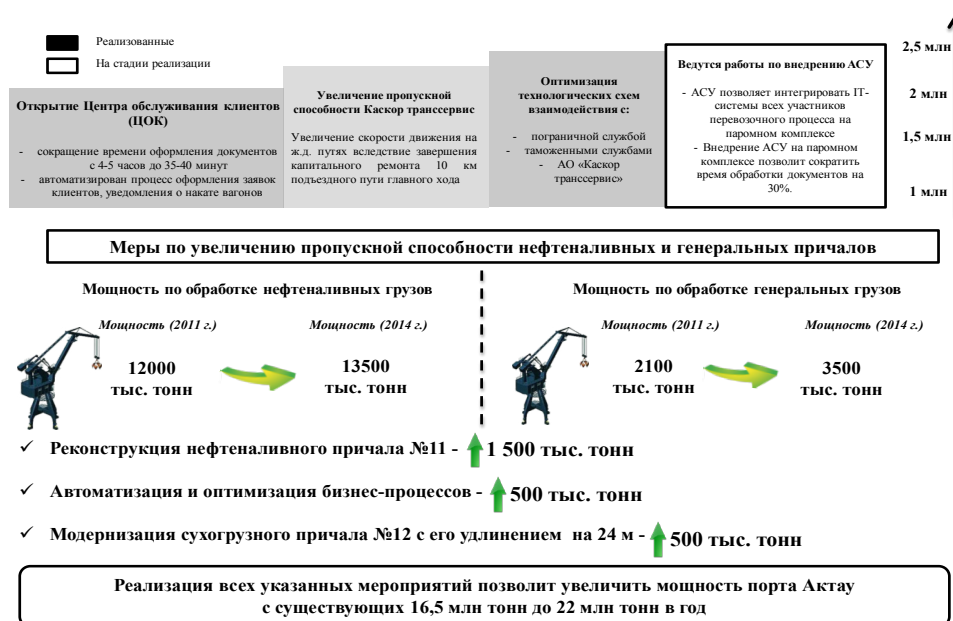


Рис. 4. Мероприятия по увеличению производственных мощностей порта Актау.

— преодоление физических и нефизических барьеров на пути продвижения транзитных потоков через территорию Казахстана, для чего необходимо провести дополнительный анализ технического состояния магистральных сетей и пограничных переходов, чтобы определить узкие места, снижающие пропускную способность и скорость движения транспортных средств, их соответствие международным нормам и требованиям;

— совершенствование системы инвестирования в транспортную отрасль, инфраструктурные проекты;

— ускорение модернизации транспортной инфраструктуры, поддержка отечественных транспортных организаций, стимулирование обновления транспортных средств;

— согласование принципов тарифной, налоговой и таможенной политики государств в области транспорта для формирования общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг;

— совершенствование системы транспортной безопасности.

С учетом сказанного стратегию транзитного развития обобщенно можно определить как создание в стране высокотехнологичной, конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, позволяющей успешно реализовывать транзитный потенциал республики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Послание президента Республики Казахстан народу страны «Нурлыжол — путь в будущее». Электронный ресурс: <http://www.akorda.kz>. Доступ 11.06.2015.
2. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Утв. указом президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года, № 86.
3. Стратегия развития АО «НК «ТЖ» до 2020 года. Утв. советом директоров 7 мая 2010 года.
4. Махамбетов А. В ожидании большого рывка // Транс-Logistics Казахстан. — 2013. — № 2. — С. 4-8.
5. Юрьева М. Китайский вектор // Транс-Logistics Казахстан. — 2013. — № 3. — С. 4-8.
6. Бекмагамбетов М. М. Пути повышения и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала Казахстана. — Алматы, 2009. — 20 с.
7. Гусева Л. Стратегическая цель Казахстана — развитие транзитного потенциала // Kazenergy. — 2007. — № 2-3. — С. 78-81.
8. Ибраимова Ш. А. Развитие трансконтинентальной инфраструктуры Республики Казахстан. Электронный ресурс: <http://www.economy.kz>. Доступ 11.06.2015.

Координаты авторов: Куанышев Б. М. — info@kazatk.kz, Киселёва О. Г. — kisaolya.77@mail.ru, Бадамбаева С. Е. — saltasha77@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 04.03.2015, принята к публикации 19.06.2015.

