

Терминальная инфраструктура Казахстана в китайском порту Ляньюньган



Гаухар КЕНЖЕБАЕВА
Gauhar Zh. KENZHEBAYEVA

Ольга КИСЕЛЁВА
Olga G. KISELYOVA



Кенжебаева Гаухар Жумашевна — кандидат технических наук, доцент, заведующая кафедрой «Логистика на транспорте» Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, Алматы, Казахстан.

Киселёва Ольга Геннадьевна — кандидат технических наук, доцент Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, Алматы, Казахстан.

Terminal Infrastructure of Kazakhstan at the Chinese port of Lianyungang
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 153)

Сегодня Республика Казахстан, входящая в ЕАЭС, находится в процессе активного выстраивания своей транзитной политики, рыночной стратегии и формирования новых векторов развития. Совершенствование транспортной инфраструктуры – реальный шаг к повышению конкурентоспособности транспортного комплекса страны. И среди ключевых проектов в этом направлении – создание собственной терминальной инфраструктуры в китайском порту Ляньюньган для консолидации грузопотоков в Юго-Восточной Азии и налаживания сопутствующих логистических механизмов.

Ключевые слова: логистический терминал, морской порт, перевозка грузов, международные транспортные коридоры, транзитный потенциал, пограничный пункт.

Положение Казахстана в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами – Азией и Европой – диктует главный вызов и стимулирует развитие транспортно-логистической системы страны. В связи с этим поставлена задача не только обеспечить создание качественной внутренней инфраструктуры, но и сформировать надежную сеть внешних транспортно-логистических комплексов за пределами республики в точках зарождения и погашения трансконтинентальных транзитных грузопотоков [1].

Учитывая преимущества транзитного маршрута из Китая, стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) в Европу через Казахстан (увеличение скорости продвижения по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и снижение стоимости по сравнению с авиаперевозками), есть реальная возможность переориентировать часть грузопотока с морского и воздушного транспорта на железнодорожный.

Потенциал транзитных перевозок по территории Республики Казахстан огромен, что обусловлено соседством Китая,

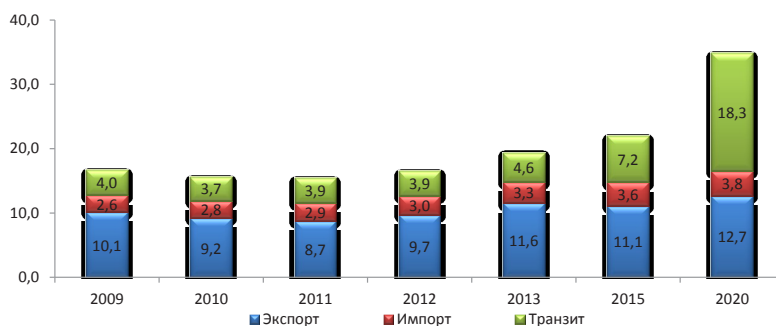


Рис. 1. Динамика железнодорожных перевозок грузов через казахстанско-китайские пограничные переходы по видам сообщения, млн тонн.

наличием развитой сети железных дорог, трансконтинентальных международных коридоров, транспортировка грузов по которым позволяет значительно сократить расстояние в сообщении Восток–Запад и сроки доставки грузов.

Действующий сегодня международный транспортный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) проходит по территории Казахстана в следующих направлениях:

- Достык–Актогай–Саяк–Моинты–Астана–Петропавловск (Пресногорьковская);

- Достык/Хоргос–Актогай/Жетыген–Алматы–Шу–Арысь–Сарыагаш и далее.

В конце 2012 года появилась возможность транспортировать грузы из Китая, Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в страны СНГ и Европы по дополнительному маршруту в связи с открытием второго пограничного железнодорожного перехода Алтынколь–Хоргос, участком которого по территории Казахстана является Алтынколь–Алматы–Арысь–Кандыагаш–Аксарайская (Озинки).

Динамика объемов перевезенных «Казахстан темир жолы» грузов через пограничные переходы Достык–Алашанькоу и Алтынколь–Хоргос представлена на рис. 1.

Значительная часть транзита (более 30% от общего объема перевезенных грузов) идет в направлении КНР, экспорт составляет в среднем 11–12%, импорт – 16–17%.

Транспортировка грузов осуществляется морским путем от портов ЮВА до портов КНР с дальнейшим выходом по внутренней железнодорожной сети ТАЖМ,

начинающуюся на тихоокеанском побережье Китая, в порту Ляньюньган.

Этот коридор пересекает в широтном направлении территорию Китая и через железнодорожную сеть Казахстана, России и других государств СНГ выходит в Европу. Общая протяженность маршрута от порта Ляньюньган до западноевропейских границ составляет порядка 10 тыс. км, из которых более 4 тыс. приходится на Китай, 2,783 тыс. км (через пограничный переход Алтынколь, стыковка с Россией в пункте Илецк) и 3,025 км (через пограничный переход Достык и Илецк) – по территории Казахстана.

Грузы из Казахстана доставляются до пограничных железнодорожных пунктов Достык–Алашанькоу и Алтынколь–Хоргос. Здесь производятся технологические операции по переходу с широкой колеи 1520 мм на узкую 1435 мм. Далее грузы следуют по территории КНР до портов перевалки.

Перевалка грузов в направлении стран ЮВА, Японии, Республики Корея, Австралии в основном осуществляется в китайских портах Ляньюньган, Тяньцзинь, Циндао и Шанхай (рис. 2). Наибольшая доля от общего грузопотока приходится на Ляньюньган, что объясняется относительно незагруженной инфраструктурой.

Сроки доставки грузов от названных четырех портов до пограничных железнодорожных переходов Достык–Алашанькоу и Алтынколь–Хоргос в составе контейнерных поездов при скорости доставки 643 км/сут. представлены в таблице 1. Кроме того, там же приведены транзитные расстояния между портами и пограничными станциями.



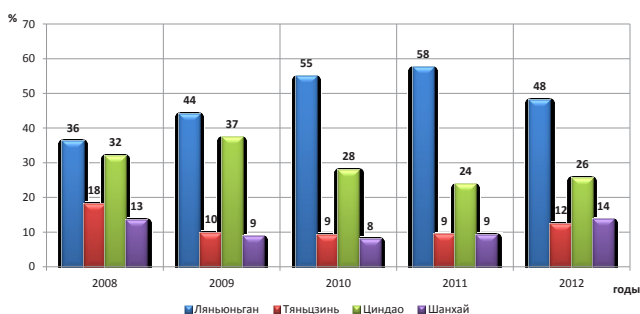


Рис. 2. Динамика распределения грузопотока между портами КНР.

Таблица 1

Сроки доставки грузов от пограничных железнодорожных переходов Достык—Алашанькоу и Алтынколь—Хоргос до портов КНР

Пункт отправления	Транзитные расстояния, км	Скорость доставки, км/сут.	Срок доставки с учетом стоянок на пограничном пункте, сут.	Порт перевалки
Достык—Алашанькоу	4147	643	7,53	Ляньюньган
	3996		7,29	Циндао
	3740		6,9	Тяньцзинь
	4606		8,24	Шанхай (ст. Яншань)
Алтынколь—Хоргос	4291	643	7,75	Ляньюньган
	4562		8,17	Циндао
	3954		7,23	Тяньцзинь
	4824		8,58	Шанхай (ст. Яншань)

Источник: транзитные расстояния по данным министерства железных дорог КНР; скорость доставки — по данным АО «Казтрансэвис», срок доставки — расчет АО «КазАТК».

Совершенствование транспортной инфраструктуры трансазиатского маршрута — реальный шаг к поэтапному повышению конкурентоспособности транспортного комплекса Казахстана в составе евроазиатской сети международных транспортных маршрутов.

Среди ключевых проектов в данном направлении можно отметить строительство собственной терминальной инфраструктуры в китайском порту Ляньюньган для консолидации грузопотоков в ЮВА.

Порт Ляньюньган связан со многими портами стран ЮВА, Японии, Кореи, и открытие своего терминала позволит развивать в Казахстане сферу логистических услуг, расширить клиентскую базу. Эксплуатируя собственный терминал, Казахстан имеет шансы получать прибыль в качестве транзитной страны между Тихоокеанским регионом и странами Западной Европы.

В 2013 году было заключено соглашение между АО «НК «Казахстан темир жолы» и народным правительством Ляньюньгана

о разработке технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства логистического терминала в порту города. В подготовке ТЭО участвовали со стороны Китая — ООО Группа «Третий железнодорожный проектно-изыскательский институт» («The Third Railway Survey and Design Institute Group Corporation» — TSDI), с казахстанской стороны — Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (КазАТК) [2].

Согласно прогнозам, представленным в ТЭО, грузопоток в направлении стран ЮВА через порт Ляньюньган при реализации проекта строительства терминала возрастет более чем в 5 раз к 2020 году и более чем в 13 раз к 2030 году (от уровня 2012 года), что графически представлено на рис. 3.

Если рассматривать объемы перевозок в разрезе видов сообщений, то экспорт из Казахстана в 2020–2030 годах составит 57,5%, импорт в страну — 42,3%, транзит через территорию Казахстана и Китая — порядка 0,2%.

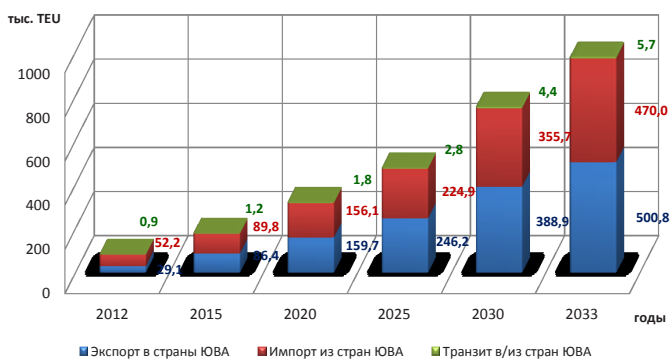


Рис. 3. Прогнозные значения объемов контейнерного потока (тыс. TEU) через терминал в порту Ляньюньган до 2033 года.

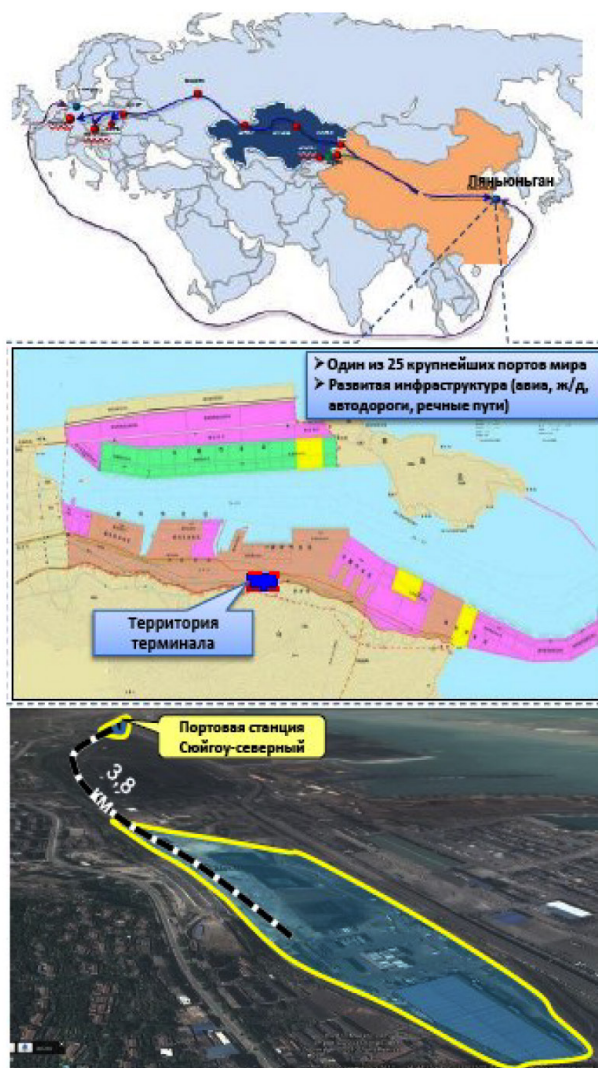


Рис. 4. Порт Ляньюньган: его место и структура, включая казахстанский терминал.

Открытие казахстанского терминала в порту Ляньюньган (рис. 4) вкпе с совершенствованием правовой базы для транзитных перевозок, планомерной программой модернизации транспортной отрасли,

а также введением более гибкой тарифной политики на высокодоходные транзитные перевозки в будущем позволит в значительной мере повысить конкурентоспособность казахстанской железной дороги



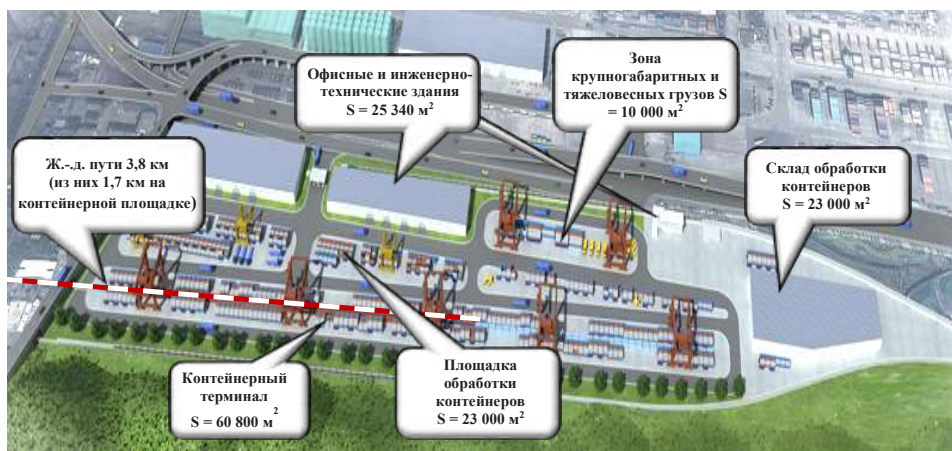


Рис. 5. Схема размещения основных объектов казахстанского логистического терминала в порту Ляньюньган.

и привлечь на нее до 8% общего объема транзитного грузопотока направления «страны ЮВА—Европа, СНГ».

По технологии работы на терминале планируется переработка как грузов в контейнерах, так и неконтейнеризованных грузов. Для этого организуются контейнерная площадка, открытые и закрытые склады (рис. 5).

Благодаря наличию современной инфраструктуры у грузоотправителей появляется возможность получения на терминале всего перечня услуг по приему, сортировке, хранению грузов при транспортировке, а у операторов контейнерных перевозок Казахстана — при организации контейнерных поездов.

Проект морского терминала вызывает большой интерес у крупнейших экспедиторов, которые занимаются перевозками между Китаем и Европой. Казахская сторона уверена, что можно в короткое время выполнить намеченное и создать новый транспортный «продукт» в направлении Восток—Запад.

ВЫВОДЫ

В контексте общей стратегии развития реализация проекта строительства собственного морского терминала в Лянь-

юньгане даст Казахстану дополнительный ресурс, чтобы активизировать деятельность в восточных портах Китая и тем самым организовать полноценный хаб для грузов, которые сейчас перевозятся железнодорожным транспортом через Китай в Европу и обратно. С помощью терминала в порту будут осуществляться прием и сбор грузов не только из Китая, но и Японии, Республики Корея и стран ЮВА. Есть основания считать, что удастся в перспективе сформировать пул транзитных поездов в направлении Казахстана. По всем своим параметрам и целям заявленный логистический проект имеет стратегическое значение для экономики Казахстана и укрепления транспортного потенциала страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мамин А. У. Основные тренды и стратегические направления развития транспортно-логистических центров в Республике Казахстан // Вестник КазАТК. — 2013. — № 6. — С. 8—12.
2. Строительство логистического терминала в морском порту Ляньюньган (КНР). Техничко-экономическое обоснование. Т. 1 / Б. Б. Жардемов, Б. М. Куанышев, Е. Е. Карсыбаев и др. — Алматы: КазАТК, 2013. — 230 с.
3. Куанышев Б. М., Киселёва О. Г., Бадамбаева С. Е. Стратегические аспекты развития транзитного транспортного потенциала Казахстана // Мир транспорта. — 2015. — № 3. — С. 146—155.

Координаты авторов: **Кенжебаева Г. Ж.** — gaukhar@mail.ru, **Киселёва О. Г.** — kisaolya.77@mail.ru. Статья поступила в редакцию 17.03.2015, принята к публикации 24.09.2015.

Статья подготовлена на основе материалов, представленных авторами на Международной научно-практической конференции «Международная логистика: наука, практика, образование», состоявшейся 3 марта 2015 года в Институте управления и информационных технологий Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).