

**ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ
НА ТЕРРИТОРИИ РК**

**ҚР ТЕРРИТОРИЯСЫНДА ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ДӘЛІЗДЕРДІ ПАЙДАЛАНУ
ҚИЫНДЫҚТАРЫ**

PROBLEMS OF INTERNATIONAL CORRIDORS ON THE TERRITORY OF KAZAKHSTAN

Д.К. НАУРЫЗБЕКОВА
D.K. NAURYZBEKOVA

(Алматинский технологический университет)
(Алматы технологиялық университеті)
(Almaty Technological University)
E-mail: Nauryzbekova.d@gmail.com

Актуальность и новизна настоящей статьи заключаются в стратегической важности для экономики развития транзитного потенциала Казахстана. В данной статье автор пытается выявить проблемы, препятствующие развитию транзитных перевозок через Казахстан. В статье анализируются основные проблемы транзитных контейнерных грузоперевозок из Китая через территорию Казахстана. Основное внимание уделяется проблемам, с которыми сталкиваются грузоотправители на железнодорожном переходе Достык - Алашанькоу, и перспективам развития данного вида отправок. Автор предлагает конкретные меры по решению указанных выше проблем.

Бұл мақаланың өзінділігі мен ғылыми жаңалығы халықаралық дәліздердің Қазақстан экономикасында стратегиялық орынын көрсетеді. Автор Қазақстан Республикасы территориясында халықаралық дәліздердің дамуына бөгет болып қиындықтар туғызатын мәселелерді қарастырады. Бұл мақалада Қазақстан мен Қытай арасындағы тасымалдың күрделі мәселеріне талдау жасалған. Басты назар жүк жөнелтушілер Достық – Алашанькоу темір жол өтетін жерде кездесетін мәселеріне және осы тасымал түріне берілген. Автор бұл мақалада айтылған мәселерге айқын жауаптарын береді.

Relevance and novelty of the affected in the article topic is strategic importance of transit potential of Kazakhstan for the economy. In this article, the author attempts to identify the problems hindering the development of transit through Kazakhstan. This article is purposed to analyze the main problems of cargo transportation from China to Kazakhstan. Main attention is paid to problems of the Dostyk – Alashankou railway crossing and its development perspectives. The author proposes concrete measures to address the above problems.

Ключевые слова: железная дорога, транспортировка, контейнерные перевозки, меры по увеличению пропускной способности железнодорожного перехода Достык – Алашанькоу, международные перевозки.

Негізгі сөздер: теміржол, тасымалдау, контейнерлік тасымал, Достық – Алашанькоу теміржол өтетін жердің қажетті өтеу мүмкіншілігін өсіретін шаралар, халықаралық тасымалдау.

Keywords: railway, transportation, container transportation, measures for increasing capacity of Dostyk – Alashankou railway crossing, international transportation.

Введение

Использование железнодорожного транс-порта в эпоху расширяющегося товаро-оборота между Востоком и Западом становится рациональным выбором многих предприятий в силу его относительно высокой скорости и экономической эффективности, и логистический сервис в сфере ж/д перевозок сталкивается с проблемой быстрого реагирования на вызовы времени. Выгодное геэкономическое положение Казахстана в связке с Россией и Беларусью представляет собой огромный потенциал для развития экономики государства в силу вливаний за счет транзитных перевозок. Выгоды от транзита в несколько раз выше по сравнению с внутригосударственными перевозками, и Казахстану необходимо использовать эту возможность.

По территории Казахстана проходят 4 международных транспортных коридора. Это Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), соединяющий Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию и Казахстан; Южный коридор ТАЖМ, соединяющий Юго-Восточную Европу с Китаем и Юго-Восточной Азией через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш); ТРАСЕКА: проходящий между Восточной Европой и Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык - Алматы - Актау) и коридор Север-Юг между Северной Европой и странами Персидского залива. Принята Транспортная стратегия Казахстана до 2015 г., выполняется Программа по развитию транспортной инфраструктуры на 2010-2014 гг., где рост объемов транзитных перевозок по отношению к 2009 г. должен составлять 10.3%, определен комплекс мер, нацеленных на совершенствование транзитного потенциала страны.

На первый взгляд, ситуация выглядит оптимистично, но на самом деле можно отметить тенденцию переориентации возможного транзитного сообщения грузов на альтернативные пути и методы доставки. В данное время объем транзитных грузов составляет не более 5% от общего количества перевозок железнодорожным транспортом. В 2013 г. объемы ж/д перевозок снизились на 3%. Объемы перевозок грузов "Казакстантемір-жолы" в транзитном сообщении в 2013 г. составили более 16 миллионов тонн, рост контейнерных перевозок достиг 4%. Объем

контейнерных перевозок в транзитном сообщении в 2013 году составил 270 тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Контейнерный грузопоток в сообщении между Европой и Азией через Казахстан достиг 5630 ДФЭ, что на 61 процент выше аналогичного показателя 2012 года (3490 ДФЭ)[1]. Таким образом, можно прийти к выводу, что именно контейнерные перевозки начинают активно использоваться в международном сообщении по ряду причин. В первую очередь, потому что нет необходимости перегруза с вагона на вагон из-за смены железнодорожной колеи на границах.

В данном исследовании автор попытается ответить на следующие вопросы: насколько активно и эффективно используется транзитный потенциал международных коридоров, проходящих через территорию республики? В чем заключаются сдерживающие факторы для реализации транзитных перевозок?

Методы и объекты исследования

Объектом исследования стали транспортные коридоры, проходящие по территории Казахстана. В исследовании, проведенном автором, представлены результаты анализа следующих источников:

1. Докладов казахстанских транспортных компаний
2. Новостных статей в газетах и журналах
3. Аналитических сводок о проблемах грузоперевозок на территории Казахстана.

На сегодняшний день можно с уверенностью сказать, что потенциал международных коридоров не полностью используется. Морской фрахт через Суэцкий канал в силу своего конкурентного преимущества в стоимости доставки поглощает большую часть грузоперевозок, но для клиентов, заинтересованных в сроках доставки менее чем 40 суток и товаров высокой стоимости, таких как бытовая и компьютерная техника, автозапчасти, альтернатива сухопутного транспорта остается предпочтительнее. Также это касается для отправителей, находящихся на западе Китая, находящихся в 2 тыс. км от ближайших морских портов. Пока российский Транссиб, проходящий через Манчжурию, остается главным игроком на железнодорожном логистическом рынке, и руководство РЖД активно работает в повышении эффективности транспортировки грузов, например, как введение электронной документации и начало реализации планов по повышению пропускной способности Транссиба и БАМа при государственной поддержке. Длина магистрали

составляет 11500 км, и сроки доставки до Европы составляют около 14 суток.

Результаты и их обсуждение

В настоящее время доля контейнерных перевозок в западных странах достигает более половины всех видов грузоперевозок, в то время как в Казахстане эта цифра минимальна, что говорит о системных проблемах контейнеризации грузовых перевозок.

ТРАСЕКА охватывает следующие направления: Достык – Ташкент – Ашхабад – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – Поти и далее паромом до Одессы и Стамбула. Для поддержки проекта регулярно проводятся встречи и совещания между высшими чиновниками, много говорится о его глобальном геополитическом значении как связи богатых полезными ископаемыми стран Центральной Азии напрямую с Европой. Казахстан участвует в этом проекте с 1993 г. В рамках этого проекта поддержана и реконструкция участка Кунград–Бейнеу–Актау. Несмотря на кажущуюся активность вокруг этого коридора, нельзя констатировать его экономическую целесообразность. Страны-участницы подписали соглашения о льготных условиях на провоз транзитных грузов и сниженных тарифах, но тарифные условия провоза через Россию более выгодны, не говоря уже о том, что сроки доставки меньше в 1,8 раза. Кроме того, надо учитывать структуру поставок: хлопок, цветные металлы, нефтепродукты, зерно. Это предполагает, что если в западном направлении контейнеры и вагоны будут полностью загружены, то в обратном направлении они будут возвращаться порожними.

Транспортный коридор Север-Юг призван соединить Западную Европу с каспийскими странами и странами Персидского залива. Всего 3 главных маршрута: западная ветвь коридора (прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань - Махачкала - Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран); транскаспийский железнодорожно-водный маршрут через порты Астрахань, Оля, Махач-кала и прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серахс.

Участие Казахстана в этом проекте предполагает, что через порт Актау, который является одним из ключевых узлов коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг, Астана будет осуществлять свои экспортные поставки и

транзит грузов на Ближний Восток. Начнем с того, что на территории Казахстана следующие участки задействованы в составе коридоров - Никель-Тау – Актау, Аксарайская – Актау, Илецк – Актау.

В тоже время, надо отметить, что перевозок грузов с участием казахстанских участков коридора не осуществляется. Учитывая, что одним из механизмов влияния на развитие перевозок является проведение гибкой тарифной политики на перевозки в транзитном сообщении по участку Никель-Тау – Актау, должен был отправляться метал-лопрокат с назначением в Иран, однако в настоящее время перевозки грузов по данному направлению отсутствуют[2].

В 2007 г Казахстан, Туркменистан и Иран подписали Декларацию о строительстве железной дороги «Узень (Казахстан) - Берекет - Этрек (Туркменистан) -Горган (Иран)», общей протяженностью 677 км, из которых 137 км пролегают на территории Казахстана. Как было заявлено, с первоначальных 3-5 млн т в год грузопоток доведут до 10-15 млн т в год. В мае 2013 г. с участием глав государств Казахстана и Туркменистана состоялась торжественная церемония открытия казахстанско-туркменского участка железной дороги по переходу Болашак (Казахстан) - Серхетяка (Туркменистан), в этом же месяце Тегеран сдал свой участок. По данному коридору планируется осуществлять поставки зерна в Иран, но так как Туркменистан затягивает с реализацией проекта, транспортировка осуществляется через Каспийское море. Следует отметить, что важность запуска этого коридора особенно велика для Астаны, поскольку ей необходим короткий путь на рынок Ирана с его многомиллионным населением для диверсификации поставок и прежде всего аграрного сектора. Вполне вероятно, что политика играет не самую последнюю роль в затягивании этого проекта, поскольку этот коридор в буквальном смысле может дать виток развитию экономического сотрудничества Ирана и России, Китая и Ближнего Востока, что естественно противоречит интересам Запада. Для Казахстана, потратившего около 65 млн тенге на строительство этого участка, стоит вопрос острой конкуренции со стороны других стран-транзитеров, которые тоже прорабатывают транспортные проекты.

Западная ветвь коридора Север – Юг представляет особый интерес. В 2005 г Россия, Азербайджан и Иран подписали соглашение о реализации проекта строительства и эксплуа-

тации железнодорожной линии Казвин - Решт - Астара (иранская) - Астара (азербайджанская). В силу его наименьшей протяженности по сравнению с остальными маршрутами данный маршрут является наиболее оптимальным с точки зрения транспортного сообщения Европы с Ираном и странами Южной Азии и должен вступить в эксплуатацию в этом году. Срок доставки может составить до 10 суток.

В восточном направлении одним из проектов, который может оттянуть на себя значительную часть транзитного потока, является обсуждаемый Транскиргизский мультимодальный коридор, который соединит Узбекистан и Китай. Китай сейчас является основным отправителем контейнеризованных грузов. Основным получателем, на долю которого приходится около 40% всех отправляемых контейнеров, выступает Узбекистан. Через китайскую территорию туда отправляются машины и оборудование, в том числе комплектующие для завода УзДэуАвто из Южной Кореи. Транспортировка через Киргизию также обеспечит выигрыш во времени.

Наиболее значимым звеном в транзитной системе между Европой и Азией является международный пограничный переход Достык – Алашанькоу, объем перевозок через который составляет около 16,5 млн т. В 2011 г. в эксплуатацию был сдан второй переход между КНР и РК – Жетыген – Хоргос. Сама станция была запущена в декабре 2012 г., и за год на ней было обработано более полутора млн т грузов. Сроки поставок через Казахстан должны казаться привлекательными для грузоотправителей из Восточной Азии. Начиная с 2011 г, через Достык следует новый контейнерный поезд сообщением Чунцин (Китай) - Дуйсбург (Германия). Сроки нахождения поезда в пути – 15-16 дней против 18-20 дней через Транссиб и полутора месяцев через Суэц. Но несмотря на неплохие показатели эти логистические хабы сталкиваются с проблемами структурного и технического характера.

Во-первых, разница в ширине колеи между бывшими советскими странами и странами ЕС и Китаем приводит к снижению пропускной способности из-за необходимости перегруза. Во-вторых, слабая инфраструктура. Большая часть железных дорог Казахстана являются однопутными, даже на особенно загруженных участках доля достигает 65-70 %. В связи с этим бывают случаи, когда налагается временный запрет на отправку грузов через Достык, поскольку грузы просто не успевают вовремя дойти до станции и

пройти обработку. В-третьих, сложности при оформлении документов. Часто китайские компании неправильно заполняют транспортные документы. Длительное таможенное оформление на погран-переходах так же ведет к простоям груза, время, проведенное на границе, может достигать до суток. Хотя в вышеупомянутом поезде Чунцин – Достык используется унифицированная транспортная накладная ЦИМ/СМГС, которая устраняет необходимость переоформления перевозочных документов и упрощает пересечение границ. В целом использование этой накладной Казахстаном в транзитных перевозках может повысить конкурентные преимущества, так как она применяется во всех странах, входящих в состав Организации сотрудничества железных дорог.

Заключение, выводы

Развитие транзитного потенциала Казахстана сдерживается конкуренцией со стороны морских перевозок и Транссиба, хотя и предполагается, что трансказахские маршруты могут предложить более сжатые сроки доставки грузов, на деле физические и нефизические барьеры снижают качество транспортного сервиса.

Для повышения эффективности транспортной отрасли Таможенного Союза в 2013 г. между РФ, КР и Белоруссией было подписано соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), которая должна контролировать контейнерные перевозки. Сейчас уже достигнуто принципиальное соглашение о переходе на единую тарифную ставку за контейнеро-километр при транзите в направлении Китай – Европа – Китай. Айкын Уркимбаев, управляющий филиалом Алматы международного холдинга AsstrA AG: «Предполагается, что ОТЛК удастся перехватить хотя бы 7% морских перевозок и перенаправить их на железную дорогу. В связи с упрощением и ускорением товародвижения по этому коридору, при условии увеличения объема грузовых железнодорожных перевозок, ОТЛК сможет забрать на себя часть потоков, направлявшихся ранее морским путем, в особенности на Германию и Польшу» [3].

В данное время перед КТЖ стоит задача привлечения государственных инвестиций для обновления парка подвижного состава и реконструкции железнодорожных путей. Необходимо выстроить грамотную качественную приграничную инфраструктуру для обслуживания грузов, это касается терминалов, перегрузочных пунктов. Кроме

того, нужно составить интегрированную схему взаимодействия железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. КТЖ нарастил объем контейнерных перевозок на 4 процента. [Интернет ресурс] Режим доступа: <http://tengrinews.kz/money/ktj-narastil-obyem-konteynernih-perevozok-na-4-protosenta-249335/>

2. Алгазина С.Б. Развитие международного коридора Север-Юг. По материалам IX международной конференции «ТрансЕвразия 2014». [Интернет ресурс] Режим доступа: <http://www.group-global.org/ru/lecture/view/7512>

3. Асем Жапишева. Транспортная утопия. Создание Объединенной транспортно-логистической компании, вокруг которой крутится работа транспортных ведомств и компаний стран ЕЭП, подошло к практической части. [Интернет ресурс] Режим доступа: <http://www.stanradar.com/news/full/6293-transportnaja-utopija-sozdanie-obedinennoj-transportno-logisticheskoy-kompanii-vokrug-kotoroj-krutitsja-rabota-transport.html>