

УДК 338.49:656.02(574)

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТОВАРОПРОВОДЯЩЕЙ СЕТИ КАЗАХСТАНА

Киселёва Г.В., Кутьенко С.Ю., Жайлаубеков М.А.

*Карагандинский государственный технический университет Республики Казахстан, Караганда,
e-mail: galkiseleva@mail.ru*

Республика Казахстан, имея крайне выгодное географическое расположение, располагает высоким транзитно-транспортным потенциалом, что подтверждается развитой сетью транзитных маршрутов, проходящих через ее территорию. Так как торговый оборот между Европой и Азией со временем только увеличивается, это требует новых подходов к организации транспортного сообщения через территорию Казахстана. Основной проблемой может оказаться несоответствие дорог международным стандартам качества, а также недостаточное количество логистических центров. В связи с этим в рамках Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. была начата реализация проекта создания сети транспортно-логистических центров в регионах Казахстана.

Ключевые слова: логистика, транспорт, транзит, транспортно-логистический центр, груз, транспортный коридор, специальная экономическая зона, торгово-логистический центр

MAIN DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF THE COMMODITY SUPPORTING NETWORK OF KAZAKHSTAN

Kiseleva G.V., Kutuyenko S.Yu., Zhaylaubekov M.A.

Karaganda state Technical University of Republic of Kazakhstan, Karaganda, e-mail: galkiseleva@mail.ru

The Republic of Kazakhstan, having an extremely favorable geographical location, has a high transit and transport potential, which is confirmed by the developed network of transit routes passing through its territory. Since the trade turnover between Europe and Asia only increases with time, this requires new approaches to the organization of transport communication through the territory of Kazakhstan. The main problem may be the discrepancy of roads to international quality standards, as well as the insufficient number of logistics centers. In this connection, within the framework of the State Program for the Development and Integration of the Infrastructure of the Transport System of the Republic of Kazakhstan until 2020, the project of creating a network of transport and logistics centers in the regions of Kazakhstan was launched.

Keywords: logistics, transport, transit, transport and logistics center, cargo, transport corridor, special economic zone, trade and logistics center

В современных реалиях индустриальное развитие стран невозможно без участия логистики. В связи с этим ее развитие является приоритетным направлением для большинства государств, в том числе и для Республики Казахстан. Так, на 25-м Совете иностранных инвесторов в Астане министр экономического развития и торговли РК Бакытжан Сагинтаев отметил, что «благоприятное географическое расположение Казахстана в центре евразийского континента предоставляет Казахстану возможность стать узловой страной – как в азиатском регионе, так и в евразийском пространстве». По его словам, это даст Казахстану возможность стать деловым центром региона, «важным связующим звеном и трансконтинентальным экономическим мостом между европейскими и азиатско-тихоокеанскими экономическими системами» [1]. Позднее, в Послании «Казахстан-2050» президентом Республики Казахстан – Н.А. Назарбаевым было отмечено: «Транспортная инфраструктура – это кровеносная система нашей индустриальной экономики и обще-

ства... Необходимо развивать сектор логистических услуг. Прежде всего, речь идет о максимальном использовании территории Таможенного союза для транспортировки наших грузов» [2].

Цель исследования

Целью исследования является определение основных направлений развития сектора логистики и товаропроводящей сети в Казахстане в условиях индустриального развития страны путем реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь» и полном и качественном использовании территорий Таможенного союза для перевозки грузов в рамках стратегии «Казахстан-2050».

Материалы и методы исследования

Внутриконтинентальное расположение страны, развитая транспортная инфраструктура и отсутствие выхода к морю усиливают роль транспорта в доставке казахстанских товаров на внешние рынки сбыта, ввозе импортной продукции, развитии торговых связей с Россией и Китаем, а также доступе к портам Персидского залива через Туркменистан и Иран.

В настоящее время через Республику Казахстан проходят транзитные маршруты по трем направлениям: Россия – страны Европы и Балтии; страны Юго-Восточной Азии, Япония и Китай; Турция, страны Персидского залива, Закавказья и Центральной Азии.

Согласно Государственной программе инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 гг. на реализацию проектов в автомобильной отрасли будет выделено 296,7 млрд тенге. Основное внимание будет уделено строительству и реконструкции автомагистралей и дорог республиканского значения [3]. Помимо этого завершается строительство международных транспортных коридоров и планируется строительство новых маршрутов, проходящих через территорию Казахстана. Транзит грузов через Казахстан позволяет значительно сократить время перевозки между Китаем и европейскими странами.

В настоящее время через территорию Казахстана проходит 5 международных транспортных коридоров: Северный коридор Трансазиатской железной магистрали (ТАЖМ), связывающий Западную Европу через Россию с Китаем и Японией; Южный коридор ТАЖМ, проходящий с Юго-Восточной Европы через Иран, Турцию, Центральную Азию в Китай и Юго-Восточную Азию; ТРАСЕКА, связывающий Восточную Европу с Центральной Азией; Север – Юг, связывающий Северную Европу через Россию и Казахстан со странами Персидского залива; Центральный коридор ТАЖМ, связывающий Северо-Западную Европу с Центральной Азией.

Для увеличения грузопотока между странами Европы, Китаем и Турцией планируется завершить строительство железнодорожного тоннеля Мармарай через пролив Босфор, а также железнодорожных линий между Турцией и Грузией (Карс – Ахалкалаки).

Наряду с созданием и расширением сети межрегиональных автодорог Казахстан принимает участие в строительстве международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», более 33% протяженности маршрута которого проходит по территории Казахстана. В связи с тем, что этот маршрут проходит в обход России, он позволит производителям обойти запретительные санкции [5]. В рамках маршрута, по территории Казахстана будут реализованы проекты строительства и реконструкции 7 автомагистралей, которые будут способствовать развитию регионов, увеличению экспорта товаров в Россию и увеличению объема транзита с Китаем.

Несмотря на выгодное расположение на данный момент основными странами назначения транзитных грузопотоков через Казахстан являются страны Центральной Азии – 87% (Узбекистан – 36%, Кыргызстан – 19%, Афганистан – 13%, Таджикистан – 11%, Туркменистан – 8%), в то время как на Россию и Китай приходится по 5%.

В последние годы экономический рост Китая смещается в западные и центральные провинции, которые тяготеют к железнодорожным перевозкам через территорию Казахстана. Ускоренное развитие западных провинций Китая будет способствовать увеличению грузопотока через Казахстан.

Доля Казахстана в обеспечении транзита между Китаем и Европой составляет менее 0,5%. Создание транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» позволит увеличить это число до 8%.

Одной из приоритетных задач развития транспортного потенциала Республики Казахстан является

строительство инфраструктуры специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота». В ходе этого проекта будет построен «Сухой порт», для обслуживания железнодорожных составов Казахстана и Китая, имеющих разную ширину колеи, аэропорт, железная и автомобильная дороги.

Хоргос расположен вдоль одного из основных международных транспортных коридоров Запад – Восток с дальнейшим выходом на международный транспортный коридор Север – Юг на западе страны [8].

Общий объем инвестиций по проекту «Хоргос – Восточные ворота» составил 80 млрд тенге, софинансирование за счет средств бюджета РК – около 37 млрд тенге. Проект позволит увеличить товарооборот с Россией, Китаем и другими сопредельными государствами до 4 млн тонн в год; повысить конкурентоспособность казахстанской продукции; привлечь зарубежных и отечественных инвесторов; усовершенствовать правовые нормы и методы управления и увеличить количество рабочих мест до 6000 человек [7].

В составе специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» предполагается строительство и развитие индустриальной зоны, населенного пункта, сухого порта, сети торгово-выставочных комплексов, площадки для переговоров и территории вспомогательной инфраструктуры и перспективного развития [8].

С целью развития СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» ведется сотрудничество с зарубежными партнерами – крупнейшими морскими и контейнерными операторами ОАЭ, Германии, Китая и России.

Правительство РК считает одной из основных государственных задач ближайших лет – развитие логистики. Казахстан имеет возможность в ближайшие 3–5 лет стать торговым логистическим центром всей Центральной Азии.

Для этого необходимо повысить конкурентоспособность казахстанских товаров, с помощью снижения затрат на транспортировку, содействовать созданию транзитных маршрутов между Европой и Юго-Восточной Азией через Казахстан, а также повысить долю транспортного компонента в ВВП страны [6].

Для содействия роста экономики Казахстана следует использовать географическое положение страны, а именно возможности ее транспортной инфраструктуры для транзита грузов из Европы в Юго-Восточную Азию. С целью привлечения иностранных перевозчиков необходимо создать современную транспортно-логистическую сеть, базирующуюся на следующих принципах:

- предоставление широкого спектра транспортно-логистических услуг на всех видах транспорта;
- создание и организация эффективной складской системы, для приема и отправки грузов, использующей самые передовые технологии;
- развитие и дальнейшее совершенствование международных транспортных коридоров, с заранее оговоренными сроками, стоимостью и периодичностью их использования и т.д.

В связи с выгодным географическим расположением Казахстана, находящегося между крупнейшими торговыми партнерами – странами Европы и Юго-Восточной Азии, для привлечения инвесторов в страну необходимо в первую очередь развить и увеличить товародвижение. Транспортная и логистическая инфраструктура должна привлекать иностранный капитал своей доступностью и эффективностью. Для

этого необходимо предоставить беспрепятственную, качественную перевозку любых грузов через территорию страны в значительном объеме [7]. Помимо прочего, транспортно-логистическая система должна содействовать повышению конкурентоспособности казахстанских товаров, благодаря снижению стоимости и времени перевозки, развитию новых пунктов доставки товара и т.д. и при этом быть самокупаемой и прибыльной.

В январе 2014 г. Указом Президента РК была утверждена Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г., согласно которой территория Казахстана будет поделена на 5 агломераций, центрами которых станут города Алматы, Астана, Шымкент, Актау, Актобе [4]. Эти города станут крупнейшими транспортно-логистическими центрами страны. Эти центры будут отличаться помимо территориального разделения отраслевой направленностью.

Помимо 5 основных ТЛЦ будут развиваться многофункциональные и оптово-логистические центры.

К 2020 году, согласно Программе, объем перевозок грузов увеличится до 5800 млн тонн, пассажирооборот увеличится до 530 млрд пкм; грузооборот – до 800 млрд ткм, количество перевозки пассажиров – до 34200 млн человек.

Для развития транспортно-логистической инфраструктуры в крупных городах страны необходимо увеличить пропускную способность пограничных пунктов с увеличением количества полос для перемещения автомобилей; произвести строительство ТЛЦ на приграничной территории для обеспечения потребности в увеличивающемся объеме перевозимого груза.

Так же для качественной работы транспортно-логистической системы страны требуется создание таких различных объектов инфраструктуры, как складские комплексы, кластеры и т.д.

Транспортно-логистические центры можно создавать как на пустующей территории, так и производя реконструкцию и переоборудование существующих складских и промышленных объектов.

Результаты исследования и их обсуждение

Исходя из целей программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан, существующих проблем и возможностей, стоящих перед сектором экономики и логистики РК, выделим ключевые направления развития логистической инфраструктуры Казахстана:

– создание транспортно-логистических центров в 5 крупнейших агломерациях и основных транспортных узлах на границе страны;

– создание многофункциональных и торгово-логистических центров для продвижения отечественной продукции;

– привлечение иностранных инвесторов для создания оптовых ТЛЦ;

– развитие логистической инфраструктуры на промышленных предприятиях страны.

Выводы

Аналитическое обоснование стратегических направлений развития логистической инфраструктуры товаропроводящей сети Казахстана требует создания крупных транспортно- и оптово-логистических центров, как внутри страны, так и за рубежом, а также на базе приграничных транспортных узлов и таможенно-сервисных фирм. Все это позволит Казахстану максимально использовать свой транзитный потенциал и стать крупнейшим деловым, логистическим и торговым центром Центрально-Азиатского региона.

Список литературы

1. Официальный интернет-ресурс правительства Республики Казахстан URL: <http://government.kz/index.php> (дата обращения: 12.07.17).
2. Официальный сайт Президента Республики Казахстан URL: <http://www.akorda.kz> (дата обращения: 12.07.17).
3. Государственная программа инфраструктурного развития «Дорога в будущее» на 2015–2019 годы от 6 апреля 2015 года № 1030.
4. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, 2014 г.
5. Информационный дайджест Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information_digest.
6. Информационный ресурс «Клуб Логистов Казахстана». Модель транспортно-логистической системы Казахстана [Электронный ресурс]. URL: <http://logists.kz>.
7. Послание Президента Республики Казахстан – Лидера нации Нурсултана Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства», 2012.
8. Указ Президента Республики Казахстан от 29 ноября 2011 года № 187 «О создании специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота».