

Маргулан У. Уажанов
**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

В статье показана необходимость перераспределения ресурсов для формирования полноценной транспортно-логистической инфраструктуры страны, являющейся приоритетным направлением в сфере интегрированных логистических систем с развитой глобальной инфраструктурой.

Ключевые слова: Казахстан; логистика; транзит; внешнеторговый оборот; инфраструктура.

Рис. 1. Табл. 2. Лит. 15.

Маргулан У. Уажанов
**ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕСПУБЛІКИ КАЗАХСТАН**

У статті показано необхідність перерозподілу ресурсів для формування повноцінної транспортно-логістичної інфраструктури країни, яка є пріоритетним напрямом у сфері інтегрованих логістичних систем з розвинутою глобальною інфраструктурою.

Ключові слова: Казахстан; логістика; транзит; зовнішньоторговельний оборот; інфраструктура.

Margulan U. Uazhanov¹
**KEY DIRECTIONS IN TRANSPORT AND LOGISTICS
INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT
IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

The article demonstrates the need for resources redistribution in the formation of a full-fledged transport and logistics infrastructure of the country. Such infrastructure development should be a priority in the field of integrated logistics systems enhancement within the highly developed global infrastructure.

Keywords: Kazakhstan; logistics; transit; foreign trade turnover; infrastructure.

Постановка проблемы. На сегодняшний день в Республике Казахстан отсутствуют международные экспедиторы (логистические посредники) с развитой глобальной инфраструктурой, включая технические средства и информационные технологии, обеспечивающие достижение стратегических логистических решений транснациональных корпораций.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам организации и управления логистическими комплексами на железнодорожном транспорте в процессе грузоперевозок на евразийском пространстве уделяется значительное внимание в экономической науке. Исследования в этой области нашли отражение в работах Б. Аникина [3], Е. Атамкулова [5], В. Можаровой [8], В. Николайчука [9], Ж. Раймбекова [7; 12], О. Сабдена [12].

Нерешенные части общей проблемы. В настоящее время в мировой практике нет единой точки зрения на повышение уровня организации и управления логистическими комплексами на железнодорожном транспорте в процес-

¹ Karaganda Economic University of Kazpotrebyouz, Kazakhstan.

се грузоперевозок, общепринятых подходов к его определению. Меж тем, очевидно, что отсутствие объективной оценки уровня развития логистики затрудняет принятие управленческих решений разного уровня, направленных на его повышение.

Цель исследования. Определить основные существующие проблемы транспортной системы Республики Казахстан и показать необходимость перераспределения ресурсов для формирования полноценной транспортно-логистической инфраструктуры страны.

Основные результаты исследования. Внутриконтинентальное географическое положение Казахстана, мощный экспортно-импортный потенциал отечественного рынка, а также целенаправленная деятельность по формированию благоприятного инвестиционного климата предоставляют большие возможности для развития в стране комбинированной транспортной инфраструктуры и ее дальнейшей интеграции в трансконтинентальные коридоры.

Транспортная система Республики Казахстан. Во всех странах транспорт является одной из базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктур. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Казахстана и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспортный комплекс республики представлен железнодорожным, речным, морским, воздушным, автомобильным, городским электрическим и трубопроводным видами транспорта. Соотношение протяженности дорог по видам транспорта показано в табл. 1.

Таблица 1. Характеристики транспортного комплекса Республики Казахстан*

Виды дорог	Протяженность дорог, тыс. км	Плотность дорог, км/1000км ² территории
Автомобильные дороги с твердым покрытием	88,4	14,0
Железные дороги	32,4	5,1
Эксплуатируемые внутренние водные пути	3,9	1,5
Воздушные трассы	61,0	

* составлено по данным [11]

Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и автомобильный виды транспорта.

Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обуславливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли.

В условиях перехода экономики республики на инновационный путь развития усиливаются процессы специализации, концентрации и кооперации промышленного и сельскохозяйственного производств, что приводит к непрерывному росту объема перевозок грузов и требует дальнейшего совершенствования методов управления системой товародвижения, внедрения прогрессивных логистических технологий доставки грузов [14].

Расходы на логистику в Казахстане очень велики и в разы превышают показатели развитых стран. Так, сегодня в Казахстане доля логистических издержек может достигать 25% от стоимости конечной продукции. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС – 11%, в США и Канаде – 10% и т.д. В результате, экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза больше развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 тонно-километра [6].

Несбалансированность транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не в полном объеме из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий.

Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в т.ч. транзитных. Например, установлено, что прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5–1,7%. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижаются. Это подтверждается рейтингом развития логистики (Logistics Performance Index – LPI) Всемирного Банка, в котором по результатам 2012 г. Казахстан занял 86-ое место из 155 стран мира, опустившись на 22 пункта по сравнению с 2010 г. (данный индекс подсчитывается каждые 2 года) [15].

Транзитные возможности. Развитие транспортной логистики является приоритетом для Казахстана, одним из условий успешной реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию страны. К 2016 г. в республике запланировано создать адекватную и конкурентоспособную систему транспортной логистики, которая обеспечит Казахстану статус логистического бизнес-хаба региона.

Также необходимо продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны. Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты-Ерсай. Президент страны поручил Правительству проработать вопрос строительства или аренды терминальных мощностей в «сухих» и морских портах Китая, Ирана, России и стран ЕС [2].

Необходимо отметить, что транзит влечет за собой огромный мультипликативный эффект, выраженный в развитии внутренней и внешней торговли, снижении себестоимости товаров и услуг, росте агропромышленного, машиностроительного, добывающего секторов и во многих других аспектах развития.

Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом по территории России.

Республика Казахстан располагает необходимым потенциалом для серьезной переориентации внешнеторгового баланса. Этот потенциал заключается, прежде всего, в уникальных транзитных возможностях страны. Основные показатели внешнеторгового оборота Республики Казахстан указаны в табл. 2.

Таблица 2. Внешнеторговый оборот Республики Казахстан*

	2009	2010	2011	2012	2013
Внешнеторговый оборот					
млн дол. США	71604,4	91397,5	121241,7	132807,2	133506,0
% к предыдущему году	65,6	127,6	132,6	109,5	100,5
Экспорт					
млн дол. США	43195,8	60270,8	84335,9	86448,8	84700,4
% к предыдущему году	60,7	139,5	139,9	102,5	98,0
Импорт					
млн дол. США	28408,6	31126,7	36905,8	46358,4	48805,6
% к предыдущему году	75,0	109,6	118,5	125,6	105,3

* составлено по данным [4].

Создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно курсирует около 6 млн контейнеров. Сейчас основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана. Вместе с тем, транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути. Главное конкурентное преимущество Казахстана – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан.

На новом этапе социально-экономического развития страны при опережающем увеличении объемов перевозок пассажиров и грузов спрос на транспортные услуги будет меняться и качественно. Ответом на этот вызов должно стать создание в начале нового тысячелетия качественно новой транспортной системы Казахстана, основанной на инновационных логистических и кластерных технологиях [1].

Транспортные коридоры на территории Казахстана. Казахстан, как известно, является девятым по величине территории государством в мире.

Находясь в сердце евразийского континента, на стыке рубежей Европы и Азии, наша страна обладает высоким транзитным потенциалом.

Учитывая рост объема грузопотоков между крупным производителем Китаем и значительным потребителем Европой в период преодоления последствий мирового кризиса, основной целью транспортной политики Казахстана остается дальнейшее создание евразийского трансконтинентального моста.

Располагая комплексом сетей автомобильных и железных дорог, воздушными трассами, а также стратегически важным портом в г. Актау на Каспийском море, Казахстан способен реализовать имеющийся национальный транзитный ресурс для обеспечения бесперебойного евразийского транспортного сообщения.

Принимая во внимание потенциально ведущую роль нашей страны в развитии евразийского транспорта, мы активно участвуем в мировых интеграционных процессах с целью укрепления международного и регионального торгово-экономического сотрудничества.

На сегодняшний день через территорию Казахстана проходит 6 автомобильных, 9 железнодорожных и 4 воздушных коридора международного значения [14].

Международный центр приграничного сотрудничества. В целях реализации казахстанско-китайского Соглашения по созданию МЦПС «Хоргос» постановлением Правительства РК создано АО «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» (далее – МЦПС «Хоргос»), основной деятельностью которого является создание, развитие и обеспечение работы казахстанской части Центра, привлечение потенциальных инвесторов для реализации поставленных задач.

Благодаря выгодному экономико-географическому расположению МЦПС «Хоргос» является одним из крупнейших в Казахстане транспортных узлов, обладающих высоким транзитным потенциалом, способным увеличить устойчивое транспортное сообщение во всех направлениях. «Хоргос» находится недалеко от важнейшего международного транспортного коридора «Запад – Восток» с дальнейшим выходом на МТК «Север-Юг» на западе страны.

Предполагается, что проектируемый «сухой порт» в структуре МЦПС «Хоргос» будет специализироваться на транснациональных контейнерных грузопотоках и предоставлении логистических услуг. Это позволит республике занять свое место в трансконтинентальных технологических цепочках и интегрироваться в международную производственную кооперацию на всем протяжении трансконтинентального трафика товаров и услуг. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан (рис. 1).

Решение транспортных проблем государством. Для решения существующих транспортных проблем в Республике Казахстан на государственном уровне принят ряд документов и мер:

1. Для успешного решения всех существующих в стране транспортных проблем в 2006 г. принята «Транспортная стратегия Республики Казахстан до

2015 года» [1], целью которой является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

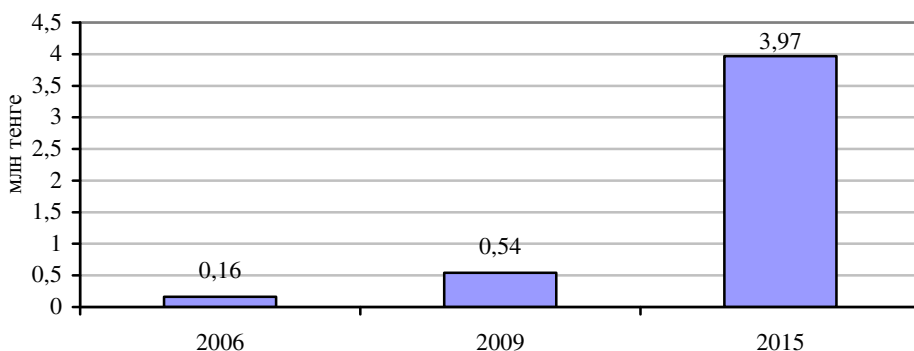


Рис. 1. Прогноз роста грузопотока через сухой порт Хоргос по направлению Китай – Европа [10]

Основная задача, сформулированная в Стратегии, – интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем:

- повышения уровня развития транспортной инфраструктуры на базе основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связующих маршруты и узлы по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;
- достижение наибольшей эффективности транспортных процессов;
- снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении [1].

2. Было образовано Союз Транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» – это союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций Казахстана, который является общественным координатором развития транспортной логистики, глобального транзитного потенциала РК и синергии всех видов транспорта. Задачами «KAZLOGISTICS» является взаимодействие с государственными органами по вопросам развития транспортно-логистической системы (ТЛС) и развития частно-государственного партнерства, участие в разработках законодательных и нормативно-правовых актов, поддержка членов «KAZLOGISTICS» в реализации проектов в сфере оказания транспортных услуг, развитие мультимодальных транспортных перевозок в регионе, содействие внедрению инновации в логистике, а также содействие продвижению и интеграции ТЛС Казахстана в мировую транспортную систему.

3. 12 ноября 2012 г. в Астане на III-ем Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520: Центральная Азия» был представлен проект создания и перспектив развития объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран Единого экономического пространства (далее ЕЭП). Участники: ОАО «Российские железные дороги», АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы» и Государственное объединение «Белорусская железная дорога».

Целью ОТЛК является значительное увеличение контейнерных перевозок в направлениях КНР (ЮВА) – Европа, Центральная Азия, а также в обратном направлении, что обеспечит высокие темпы роста контейнерных перевозок на глобальных маршрутах [10].

В результате проведенного научного исследования были получены следующие **выводы**:

1. Отсутствие в Республике Казахстан транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал.

2. В ближайшие 3–5 лет здесь ожидается высокий спрос на логистические услуги при обслуживании товарных и транспортных потоков, обеспечивающих взаимодействие участников международной торговли Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Европы.

3. В условиях возрастающего внешнеторгового оборота Республики Казахстан, роста экспортно-импортных перевозок грузов первостепенное значение приобретает создание специализированных терминальных (в т.ч. мультимодальных) комплексов с таможенной обработкой грузов.

4. Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западный Китай – Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и транспортировку транзитных потоков.

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года: Указ Президента Республики Казахстан от 11.04.2006 №86, утратил силу в соответствии с Указом Президента РК от 19.03.2010 №958 // online.zakon.kz.

2. Стратегия «Казахстан-2050»: Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 14.12.2012 // www.akorda.kz.

3. *Аникин Б.А.* Логистика. – М., 2013. – 406 с.

4. Внешняя и взаимная торговля // Комитет по статистике Министерства национальной экономики РК // www.stat.gov.kz.

5. Железнодорожный транспорт Казахстана: реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику / Е.Д. Атамкулов и кол. авт.; Под общ. ред. Р.К. Сатовой. – Алматы, 2003. – 741 с.

6. *Искалиев Е.* Транспортная логистика сегодня – это ключевой компонент в реализации ГП ФИИР // Аналитика отрасли // portal.kazlogistics.kz.

7. Логистика региональной системы товародвижения / Ж.С. Раймбеков и кол. авт. – Туркестан, 2010. – 256 с.

8. *Можарова В.В.* Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы, 2011. – 216 с.

9. *Николайчук В.Е.* Логистический менеджмент. – М., 2008. – 980 с.

10. Новости логистики // Союз Транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» // www.kazlogistics.kz.

11. *Овчаренко Н., Титюхин Н.* Модель транспортно-логистической системы Казахстана. – 2008 // www.loginfo.ru.

12. *Сабден О., Раймбеков Ж.С.* Логистика (экономика и управление). – Алматы: Институт экономики КН МОН РК, 2009. – 911 с.

13. Тулендиев *Е.Е.* Научно-методические основы развития системы региональных транспортно-логистических центров. – М., 2009. – 229 с.
14. ТЭО создания «СЭЗ ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» // АО «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» // mcps-khorgos.kz.
15. Logistics Performance Index: Connecting to Compete, 2012 // www.worldbank.org.

Стаття надійшла до редакції 27.01.2015.