

A. В. МУХАМЕТЖАНОВА, А. М. ДЖАНИСЕНОВА

ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ

Национальная стратегия «Казахстан-2030» в качестве одного из долгосрочных приоритетов развития предусматривает обеспечение конкурентоспособности отечественного ТКК на мировом рынке и увеличение торговых потоков через территорию страны. Поэтому формированию трансконтинентальных транзитных коридоров на территории Республики Казахстан уделяется особое внимание [1].

Транзитные перевозки органично вписываются в геополитические интересы любого государства. С одной стороны, они содействуют интеграционным процессам, с другой - они стимулируют развитие национальной экономики путем привлечения инвестиций и создания новых рабочих мест. Транзитный потенциал отдельно взятого государства складывается из двух ключевых составляющих: наличия в пределах разумной доступности емких, динамично развивающихся рынков и транспортных инфраструктур, в том числе на сопредельных территориях транзита.

С учетом вышесказанного, транзитный потенциал Республики Казахстан имеет смысл рассматривать в двух аспектах: региональном и трансконтинентальном.

Удобное геополитическое расположение Казахстана в самом центре Евразии, огромная территория дают железнодорожному транспорту все шансы получить наилучшие выгоды от использования транзитно-транспортного потенциала страны. При этом железная дорога Казахстана протяженностью более 14 тысяч км обеспечивает кратчайший путь, соединяющий Европу и Азию по сущему.

Тем более соседство Республики Казахстан с такими странами, как Россия, Китай, Иран, страны Центральной Азии и Кавказа, обладающими огромными рынками сбыта, требуют опережающего развития отечественной транспортной инфраструктуры.

Известно, что именно внешнеторговые отношения являются генератором транспортных потоков. Внешнеторговый же оборот Республики Казахстан, по данным Комитета таможенного

контроля Министерства финансов Республики Казахстан без учета неорганизованной торговли, в январе-декабре 2007 г. по сравнению с январем-декабрем 2006 года увеличился на 30%, в том числе экспорт – на 24,8%, импорт (с учетом расходов на транспортировку и страхование) – увеличился на 38,3%.

Основными потребителями казахстанской продукции являются Италия (16,3%), Швейцария (15,7%), Китай (11,8%), Российская Федерация (9,8%), Франция (8,3%), Нидерланды (5,2%), Иран (5,1%), Великобритания (2,4%), Украина (2,3%), Израиль (2,2%), Турция (2,0%).

Доля стран СНГ в общем объеме экспорта за анализируемый период составила 16,7% (в январе-декабре 2006 г. – 14,6%).

В общем объеме импорта инвестиционные товары в январе-декабре 2007 года составили 45,4% (в январе-декабре 2006 г. – 46,5%).

В январе-декабре 2007 г. на страны СНГ приходилось 44,6% всех импортных поставок (в январе-декабре 2006 г. – 46,7%). Основными поставщиками импортной продукции являются Российская Федерация (35,5% от общего объема импорта), Китай (10,7%), Германия (7,9%), США (5,0%), Украина (4,7%), Япония (4,2%), Италия (3,5%), Турция (2,9%), Великобритания (2,3%), Франция (2,2%).

В январе-декабре 2007 г. внешнеторговый оборот со странами СНГ по сравнению с январем-декабрем 2006 г. увеличился на 35,6%, в том числе экспорт – увеличился на 42,9%, импорт – увеличился на 32%.

Доля государств СНГ в общем товарообороте составила 28% (в январе-декабре 2006 г. – 26,9%).

Анализ данных Агентства Республики Казахстан по статистике свидетельствует о том, что доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, в международном сообщении за 2007 год равны 56% от общего объема дохода от работы транспорта по видам сообщения.

Юридическими лицами (перевозчиками) других государств за 2007 год перевезено грузов,

Таблица 1. Основные показатели работы транспорта по видам собственности других государств

| | Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн | | | | | Грузо-оборот, млн. ткм | |
|-----------------------------------|---|---------|--------|-------------------------------------|---|------------------------|--|
| | всего | из них | | | кроме того, между иностранными пунктами | | |
| | | экспорт | импорт | транзит через территорию Казахстана | | | |
| ВСЕГО | 120736,96 | 4,17 | 20,85 | 113800,00 | | 45377,74 | |
| В том числе по видам сообщений: | | | | | | | |
| Международное - всего | 113825,02 | 4,17 | 20,85 | 113800,00 | | 43080,92 | |
| В том числе: | | | | | | | |
| в страны СНГ | 113816,63 | | | | | 43066,27 | |
| в дальнее зарубежье | 8,38 | | | | | 14,65 | |
| Междугородное (внутри республики) | 6818,15 | | | | | 2296,34 | |

багажа, грузобагажа, 120736,96 тыс. тонн, из них доля транзита составляет 94%. Доля транзитных перевозок в страны СНГ занимает 99% от общего объема транзитных грузоперевозок (табл. 1). Данные агентства статистики говорят о том, что трансконтинентальные международные грузоперевозки на направлении Азия-Европа пока выполняются традиционно морским транспортом.

Так как основными магистральными видами транспорта на территории Республики Казахстан, выполняющими международные транзитные перевозки являются железнодорожный и морской, мы можем наблюдать увеличение объемов перевозок грузов на этих видах транспорта по сравнению с 2006 годом. Так, на морском транспорте количество перевезенных грузов за 2007 год составило 1074,0 тыс. тонн, что на 652,1 тыс. тонн больше в сравнении с 2006 годом. На железнодорожном транспорте – на 13655,7 тыс. тонн больше чем в 2006 году. Эти цифры свидетель-

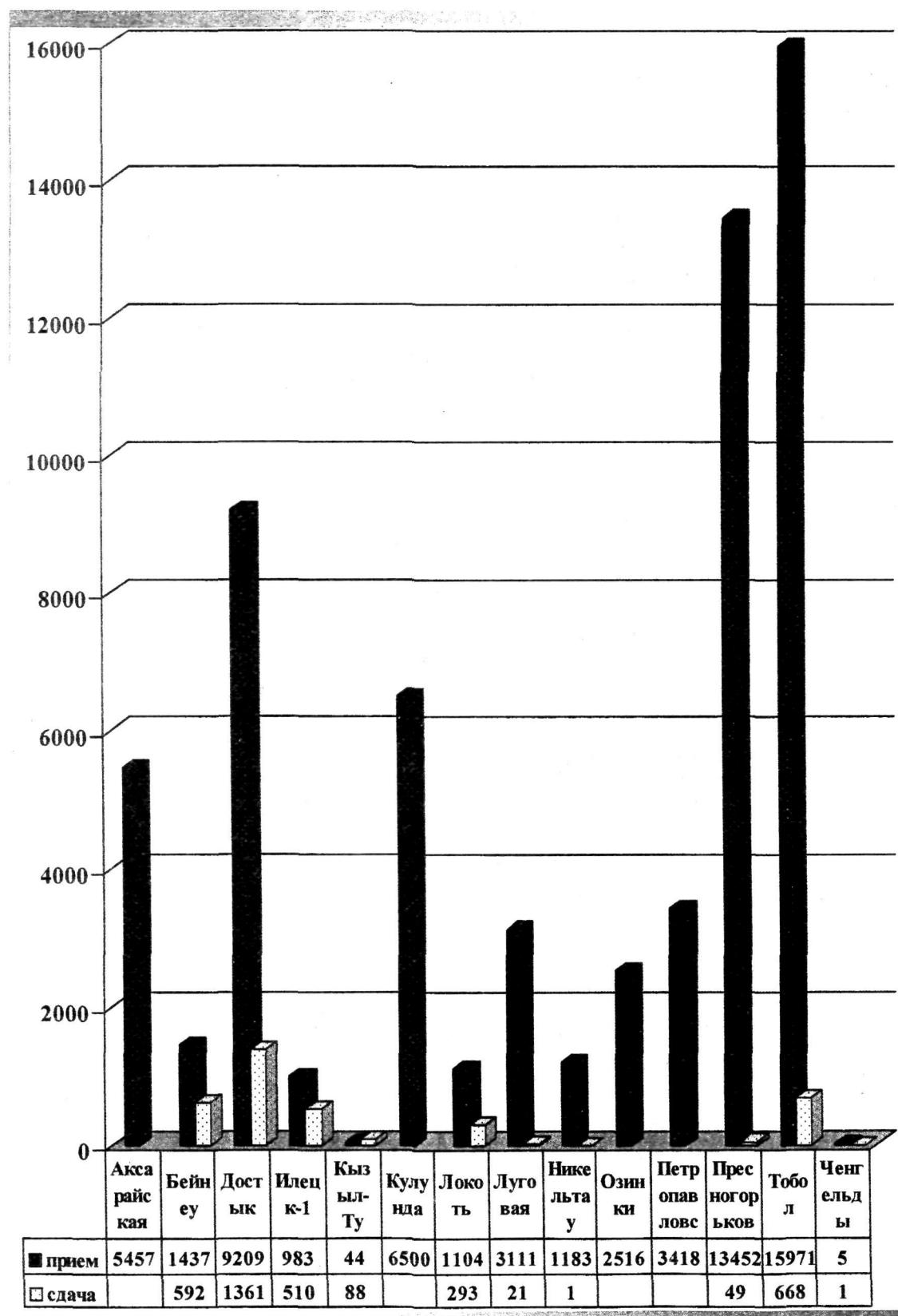
ствуют о возрастании транзитной привлекательности магистральных линий Республики Казахстан и о необходимости развития транспортной инфраструктуры, в частности сети ТЛЦ, в соответствии с мировыми стандартами.

Львиная доля грузоперевозок Республики Казахстан приходится на железнодорожный транспорт. Анализ табл. 2 показывает, что доли республиканского сообщения, международного сообщения с погрузкой (экспорт), международного сообщения с выгрузкой (импорт) и транзита без перегрузки в общем объеме грузоперевозок составляют соответственно – 54, 33, 8, 5%. Данные цифры свидетельствуют о необходимости развития транзитных перевозок. 5% транзита приходится только на перевозки внутри СНГ. Основной объем грузоперевозок приходится на каменный уголь - 34%, затем идут нефтяные грузы - 12%, руды - 17%, строительные грузы - 13%.

Таблица 2. Основные показатели работы железнодорожного транспорта по видам сообщения

| | Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, млн. тенге | Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн за 2007 год | | | | | Грузо-оборот, млн. ткм | |
|--------------------------------|---|---|---------|---------|-------------------------------------|---|------------------------|--|
| | | всего | из них | | | кроме того, между иностранными пунктами | | |
| | | | экспорт | импорт | транзит через территорию Казахстана | | | |
| ВСЕГО | 356450,14 | 260562,6 | 84760,0 | 22295,0 | 13199,00 | | 200784,46 | |
| В том числе: | | | | | | | | |
| Международное Республикаинское | 236312,51 | 120254,0 | 84760,0 | 22295,0 | 13199,00 | | 121400,58 | |
| | 120137,63 | 140308,60 | | | | | 79383,88 | |

Источник: Агентство Республики Казахстан по статистике.



Источник: Агентство Республики Казахстан по статистике.

Рис. 1. Грузопотоки в межгосударственном сообщении через стыковые пункты за 2007 год тыс. т

Анализ грузопотоков в межгосударственном сообщении через стыковые пункты показывает, что основной международный транзитный поток грузов проходит через стыковые пункты коридоров Север-Юг, Северный Трансазиатской железнодорожной магистрали Тобол, Пресногорьковская, Достык, Кулунда и составляет в сумме прием/сдача соответственно 16639, 13501, 10570, 6500 тыс. тонн. Самый маленький объем транзитного грузопотока приходится на стыковой пункт Южного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали Ченгельды - 6000 тонн в год. (см. рис. 1).

Зарождению новых грузопотоков между Китаем и Европой способствуют:

- реализуемая в настоящее время Единая транспортная стратегия в Китае («Большой скачок») и Программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» («Идти на Запад»). Для их осуществления предусматривается строительство новых железнодорожных линий к создаваемой зоне свободной торговли «Хоргос» на казахстанско-китайской границе (в частности Цзинъхе - Хоргос с объемом перевозок в первые годы эксплуатации свыше 6 млн. тонн в год), а также пять стратегических автомобильных дорог «Восток-Запад» (в том числе Ляньчуньгань - Хоргос, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Хоргос). Это увеличит транзитный грузопоток из Китая через территорию Казахстана;
- перспективы развития транспортного коридора «N.E.W.-corridor» в направлении США - КНР;
- реализация новой автотранспортной инициативы проекта «NELT».

В свете существующей конкуренции в качестве одного из альтернативных Транссибирской магистрали маршрутов транспортировки грузов может рассматриваться трансокеанский путь из восточных портов Китая с использованием портов Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау в рамках коридора Север-Юг.

В «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» подчеркивается, что благоприятные условия для развития маршрута транспортировки грузов через морской порт Актау создает устойчивое коммерческое положение, занятое ОАЭ по транзиту различных товаров с мировых рынков в центральноазиатский регион и Россию. Частичной переориентации грузопотоков из восточного Китая на данный

маршрут способствует ряд факторов, в частности:

- наличие во всех портах следования (Дубай - Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау) режима свободных экономических зон, способствующих значительной минимизации существующих издержек;
- успешный опыт последних лет в использовании маршрута Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау по устойчивой перевозке электробытовой техники, товаров народного потребления, колесной техники, грузов в контейнерах;

- заинтересованность в доставке различных грузов ряда крупнейших компаний Китая, осуществляющих разработку нефтяных месторождений Западного Казахстана.

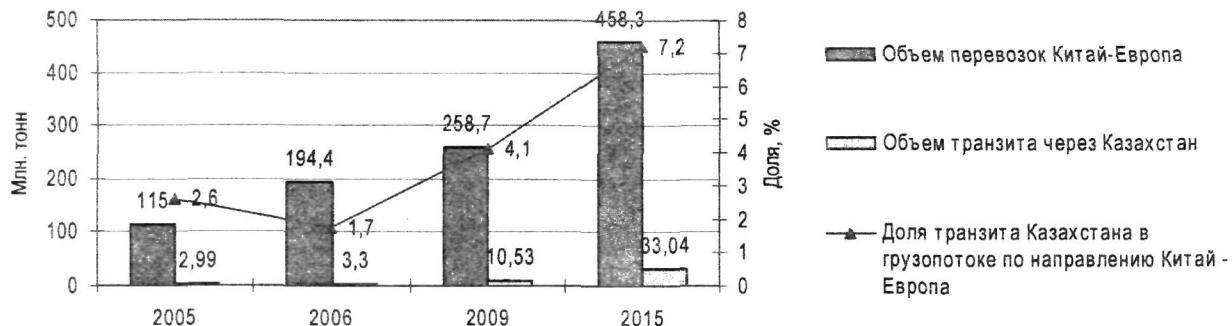
Организация устойчивой деятельности на данном маршруте будет способствовать развитию портовой инфраструктуры и судоходства на Каспии, а также даст толчок активизации железнодорожно-паромного и существующего автопаромного (РО-РО) сообщения. Вместе с тем фактическое создание альтернативного конкурентоспособного маршрута для переориентации грузов, следующих через Транссиб.

По оценкам специалистов, современный уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциальному отрасли и республики в целом.

Прогноз роста транзитных грузопотоков только по направлению Китай - Европа через территорию Республики Казахстан в результате осуществления «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» представлен на рисунке 2 и увеличение составит 5,5 % по сравнению 2006 годом.

Таким образом, стратегию развития транзитного потенциала транспортно-коммуникационного комплекса РК на обозримую перспективу обобщенно можно определить как:

- выполнение комплекса работ по реабилитации и модернизации транспортной инфраструктуры;
- завершение формирования транспортной сети с необходимыми обустройствами и совершенствование транспортной инфраструктуры для повышения эффективности внутренних и межгосударственных перевозок;
- повышение качественного уровня и эффективности работы транспорта на основе информационных и современных транспортных технологий;



Источник: ТЭО создания «СЭЗ ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Рис. 2. Прогноз роста грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан

- повышение конкурентоспособности казахстанских участков международных транспортных коридоров;

- укрепление правового международного статуса Республики в области транспорта (присоединение к основным международным соглашениям и конвенциям по вопросам транспорта);

- формирование внутренней нормативной и правовой базы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.
2. Статистический сборник «Транспорт Республики Казахстан». Алматы: Агентство РК по статистике, 2007. С. 3-68.

Резюме

Қазақстан Республикасының көліктік-транзиттік мүмкіншіліктері, жүк ағындарының жағдайы және құрылудының келешегі, сонымен қатар мемлекетаралық қатынастары түйіспе бекеттері арқылы өтетін жүк ағындарының тандауы қарастырылған.

Summary

In given article tranzitno-transport potential PK, a condition and prospects of formation of goods traffics and as the analysis of goods traffics in the interstate message through butt points is carried out is considered.

УДК 656.225

КазАТК им. М. Тынышпаева

Поступила 5.10.08г.