

УДК 656.25

Имашева Гульнар Махмутовна – к.т.н., доцент (Алматы, КазАТК)

Зыкова Анна Александровна – студентка гр. ОПКДТ-08-6 (Алматы, КазАТК)

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Как и многие другие отрасли, железнодорожный транспорт требует дополнительного развития. Основными проблемами являются: изношенность парка тепловозов и электровозов, низкая пропускная способность отдельных дорог, необходимость строительства новых магистралей. В этих целях в ближайшие 5 лет планируется построить 1600 км новых и электрифицировать 2700 км существующих дорог с привлечением более 2 млрд. долларов США. Всего же на реализацию транспортной отрасли в республике до 2015 года предполагается выделить и освоить около 30 млрд. долларов.

На страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), которые демонстрируют рост ВВП, в среднем, на уровне 5-7% в год, а внешней торговли – 9-14%, уже приходится 60% глобального мирового производства и 40% мировой торговли. Доходы транспортных компаний Казахстана от транзита грузов составляют около 500 млн. долл. США, то есть лишь один процент общего рынка транзитных перевозок между Европой и Азией.

Наряду со специфическими проблемами, характерными для отдельных видов транспорта, общей главной проблемой развития транспортного комплекса республики является совершенствование условий перевозок по маршрутам, обеспечивающим ее международные связи, и перевозок в трансконтинентальном сообщении, как основы интеграции в мировую транспортную систему. Одним из препятствий для успешного вхождения страны в мировую экономику является ограниченность транспортно - коммуникационных возможностей Казахстана.

Во-первых, республика не имеет прямого выхода к морским путям. Во-вторых, с мировыми наземными транспортными магистралями Казахстан связан через территорию своих соседей, в том числе ряда государств СНГ, имеющих нестабильное политическое и экономическое положение. В сложившейся ситуации одним из основных условий успешного экономического развития Казахстана, его включения в мировую транспортную систему является, прежде всего, адаптация к международным стандартам, развитие и совершенствование международных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово - транспортных проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей. Завершение строительства железнодорожного участка на границе между Казахстаном и Китаем в сентябре 1990 года фактически восстановило один из маршрутов древнего исторически сложившегося "Шелкового пути". Этот торгово - транспортный трансграничный коридор обеспечил по кратчайшему пути выход Китая и других государств Юго - Восточной Азии в страны Европы и Ближнего Востока через Казахстан. Подтверждением мирового признания важности и актуальности проблемы формирования эффективной системы транспортировки в Центральноазиатском регионе является неоднократное рассмотрение этого вопроса на сессиях Генеральной Ассамблеи Организаций Объединенных Наций (ГА ООН), начиная с 1994 года, и утверждение соответствующих документов.

Принятие резолюций ГА ООН создает международную правовую основу для принятия мер специализированными учреждениями ООН, другими международными организациями и странами - донорами по разработке и осуществлению программ развития

транзитных транспортных систем, обеспечивающих выход к мировым рынкам государств Центральной Азии стран, не имеющих выхода к морю.

Учитывая, что большинство внутриреспубликанских и экспортно-импортных перевозок малорентабельны и частично субсидируются за счет доходов от транзитных и экспортных перевозок нефти «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» придает особую значимость развитию транзитных перевозок. Одним из приоритетных направлений деятельности компании являются транзитные перевозки грузов.

Дальнейшее увеличение объемов транзита во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений, а также от проведения активной политики, направленной на развитие контейнерных перевозок.

Транзитный потенциал можно рассматривать в двух аспектах - региональном и трансконтинентальном. Это обусловлено географическим расположением внешних рынков, каждый из которых имеет свою специфику.

В настоящее время потенциал транспортной системы, в том числе и возможности международного транзита через территорию Казахстана, используется не в полной мере.

Рост транзитных перевозок позволит повысить эффективность использования резервов провозных возможностей, будет стимулировать воспроизводство и совершенствование инфраструктуры и, как следствие, приведет к увеличению прибыли компании и бюджетных поступлений. Учитывая значимость транзита, прилагаются все усилия по созданию благоприятных условий для развития подобных перевозок.

Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории РК составил порядка 6,2 млн. т и по сравнению с прошлым годом увеличился на 10%, что является наилучшим показателем за последние 5 лет.

Перспективы развития перевозок по Северному коридору связываются, главным образом, с ростом транзитных торговых потоков в сообщении Азия - Европа (в частности, Китай - Европа). Для их осуществления выполнен комплекс работ по развитию перегрузочных мощностей пограничной станции Дружба и по усилению железнодорожного участка Актогай - Дружба. Помимо этого проводится работа по сокращению времени таможенных процедур на ст. Дружба.

При технических возможностях Северного коридора это положение объясняется исключительно высокой конкуренцией альтернативных маршрутов в овладении транзитом Европа - Азия, наличием комплекса нерешенных вопросов и неадекватными усилиями государств - участников эксплуатации трансасиатского маршрута (через Китай - Казахстан) по привлечению грузопотоков на это направление.

Центральный коридор Трансасиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) играет важную роль для экономических связей стран АТР со странами Центральной Азии и Ближнего Востока. По прогнозам наших специалистов, транзитные перевозки по этому коридору в ближайшие годы имеют тенденции к росту. Их необходимо развивать и стимулировать, особенно с учетом предполагаемого строительства прямого железнодорожного выхода из Узбекистана на Кашгар (Китай), и создать неоспоримые преимущества в области транспортного сервиса для удержания и роста международных транзитных перевозок по Центральному коридору.

Среднеазиатский коридор (участок Озинки - Илецк - Ченгельды) - одно из немногих направлений казахстанских железных дорог, по которому в настоящее время в заметных объемах осуществляются перевозки транзитных грузов.

В последние годы Среднеазиатский коридор принял на себя основной объем перевозок грузов в сообщении Западного Казахстана с остальными регионами республики.

Дальнейшие перспективы привлечения грузов в этом направлении во многом будут зависеть от использования центральноазиатскими государствами альтернативных маршрутов - через Бейнеу - Макат и одного из маршрутов коридора ТРАСЕКА (Европа - Кавказ - Азия) - Ташкент - Ашгабат - Туркменбаши - Баку - Тбилиси - Поти.

Западный коридор (участок Аксарайская - Бейнеу - порт Актау) в прошлом на значительном протяжении характеризовался довольно высокой грузонапряженностью, в основном, за счет перевозок транзитных грузов в межреспубликанском сообщении стран Центральной Азии. В последнее время объем транзита резко упал, и грузопотоки по коридору сократились в несколько раз.

Перспективы роста интенсивности перевозок по коридору зависят, в основном, от развития транспортных связей через морской порт Актау.

Дальнейшее развитие перевозок по Западному коридору возможно также при осуществлении проекта формирования международного транспортного коридора "Север - Юг", обеспечивающего кратчайший выход из северо - западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

На сегодняшний день страны, преимущественно азиатские, производят, примерно, 60% мирового ВВП. Поскольку сейчас существует лишь одна мощная Транссибирская магистраль, проходящая через Россию в Европу, по которой Китай и другие страны Юго-Восточной Азии могут транспортировать грузы, то КНР заинтересована в строительстве более короткой, более эффективной и менее бюрократической железнодорожной ветки. Новый транспортный маршрут позволит осуществить транспортировку грузов не только из Китая, но и всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на Запад. Для реализации китайского проекта потребуются многие годы, как для создания необходимой инфраструктуры, так и для решения комплекса юридических вопросов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана: Обеспечивающая деятельность/Под общ. ред. Б.К.Алиярова: Монография, Том 3.-Алматы: МТИА, 2004-536 с.
2. Величко В. И., Сотников Е.А., Голубев Б.Л. Система фирменного транспортного обслуживания (СФТО) при перевозках грузов по железным дорогам России. — М.: Интекст, 2001. — 184 с.
3. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под. ред. Л. Б. Миротина. — М.: Юристъ, 2002. — 414 с.

ӘОК 656.13

Кенжегулова Сая Бекетовна – ізденуші (Алматы, Орталық Азия университеті)

ТРАНЗИТТІК ДӘЛІЗ БОЙЫНДАҒЫ ЖҮК АВТОКӨЛІКТЕРІ ҚОЗҒАЛЫСЫН ЖЕТІЛДІРУ

Соңғы жылдардағы мемлекеттік және шет елдік ұжымдардың көрсеткіштерімен талдаулары негізінде Қазақстан Республикасы арқылы транзиттік жүктер көлемі жыл сайын 12-13 пайызға артып отырады. Сонымен қатар ішкі тасымалдау жұмыстарынан транзиттік жүктер тасымалдау жұмыстарының тасымалдау бағалары екі есеге артық, яғни ішкі тасымалдау бағасы 1,07, ал транзиттік жүк тасымалдау бағасы 2,32 АҚШ долларын құрайды [1].