

УДК 338:656

Абжапбарова Айнур Жадигеровна – к.т.н., доцент (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

Каттебаев Мейір Сайлауханұлы – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МТК «ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Развитие транспортной отрасли Казахстана является одним из важнейших приоритетов страны. Стратегические задачи и принципы Транспортной стратегии Республики Казахстан основываются на формировании единого внешне интегрированного транспортного пространства, повышении конкурентоспособности транспортной системы Казахстана, развитии и эффективного использования транзитного потенциала; достижении наибольшей эффективности транспортных процессов. В свете данных поставленных задач развитие международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай» является одной из важнейших задач транспортной отрасли Казахстана. Разработка проекта была начата в 2006г, к настоящему времени казахстанская его часть практически завершена. Маршрут будет обслуживать три главных маршрута грузоперевозок: Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан, Китай - Россия - Западная Европа. Стоимость казахстанской части проекта составляет 6,7 млрд. долл из общей стоимости 20 млрд. долл протяженности от России до Китая.

Данный коридор характеризуется технической доступностью, оснащением современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Система платных дорог, планируемая на некоторых участках коридора, обеспечит качество и своевременность предоставляемых услуг.

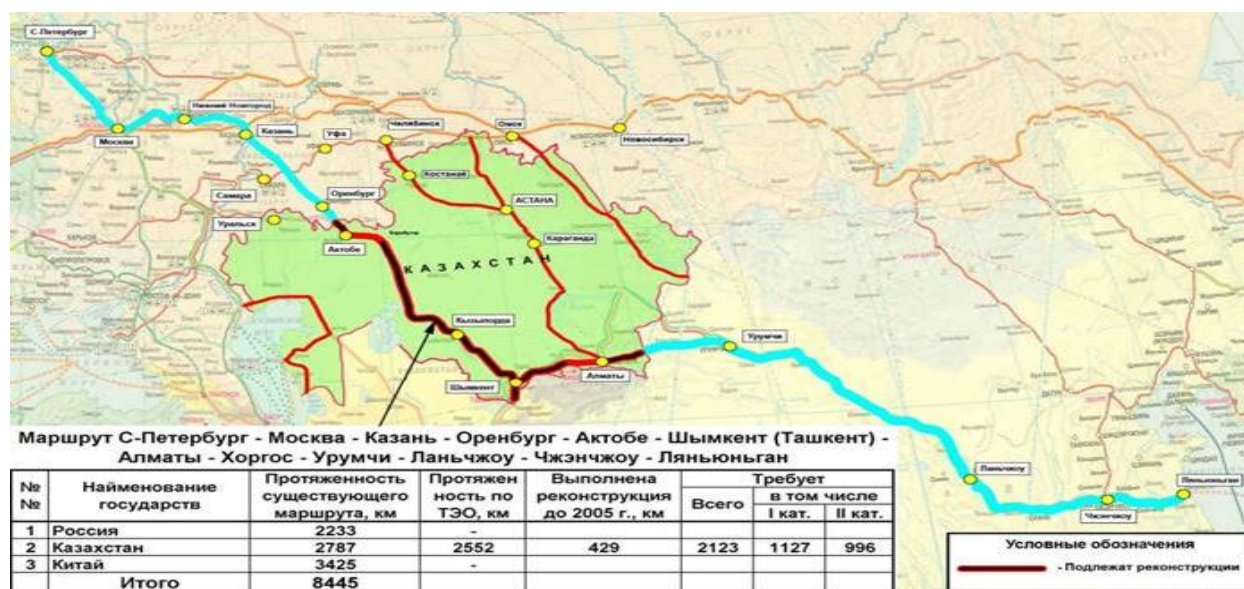


Рисунок 1– Схема маршрута Западная Европа-Западный Китай

Маршрут является кратчайшим путем от Санкт-Петербурга до порта Ляньюньган, общая протяженность которого составляет 8445 км. Время следования по данному маршруту составляет приблизительно 10сут. Для сравнения - морской путь через Суэцкий канал составляет целых 35 суток. Качество дорог по этому пути позволяет ехать со скоростью 80 км/ч, тогда как средняя альтернативная скорость составляет 30 км/ч.

В ходе разработки проекта международного транзитного коридора были проведены анализ рынка, анализ вариантов финансирования, маркетинговый, регионально-экономический и торговый анализы проекта. Маркетинговый анализ определяет три основных грузо-коридора: Китай - ЦАР, Казахстан - Китай и Казахстан - Россия. Из трех региональных грузо-коридоров, коридор Китай - ЦАР имеет самый высокий потенциал роста грузооборота. Анализ рынка показывает, что наибольшие грузопотоки ожидаются на участках Хоргос - Алматы и Алматы -Шымкент.[1]

Транспортно-логистическая система на направлении международного коридора «Западная Европа - Западный Китай» включает в себя четыре международных транспортно-логистических центра (СЭЗ «Хоргос –Восточные Ворота в Алматинской области, в г. Актобе, в Таскалинском районе Западно-Казахстанской области и в г. Шымкент Южно-Казахстанской области); двенадцать региональных транспортно-логистических центров в городах и населенных пунктах Уральск, Актобе, Карабутаг, Аральск, Байконур, Кызылорда, Туркестан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Хоргос.

Конкуренция на рынке международных железнодорожных перевозок обуславливает необходимость рационализации всего технического процесса обработки и доставки грузов, повсеместного развития и применения контейнерных перевозок, так как они являются динамично развивающейся категорией грузоперевозок на международном рынке транспортных услуг [2]

Современные тенденции международного товародвижения свидетельствуют о возрастающем значении и росте объема контейнерных перевозок. Значительная часть грузовых перевозок осуществляется во взаимодействии водного, железнодорожного и автомобильного видов транспорта. При этом наиболее совершенной формой смешанных перевозок сегодня является организация контейнерных перевозок, предоставляющих: высокую сохранность перевозимого груза; мультимодальность, возможность выбора различных цепей поставок; высокую скорость обработки; специализацию для перевозки различных видов груза и в совокупности сокращение цены транспортировки. Сегодня контейнерные перевозки в мире развиваются темпами 10-12% в год. Уровень контейнеризации сухих грузов в мире по некоторым оценкам достигает 50-60%. В тоже время погрузка грузов в контейнерах составляет около 1,5% от общей погрузки по сети железных дорог, что говорит о значительных резервах развития этого вида сообщений в нашей стране [3].

Между странами ЕС и АТР ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров. Сейчас 98% этого потока 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 рост грузопотоков по направлению Китай — Европа и транзита через Казахстан. На сегодняшний день развивающиеся 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 ЮВА могут транспортировать грузы, то КНР заинтересована в строительстве более короткой и эффективной железнодорожной ветки. Новый транспортный маршрут позволит осуществить транспортировку грузов не только из Китая, но и из всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на Запад[4]

Перспективы и потенциал международного данного транзитного коридора состоят в следующем:

- реализация проекта «Западная Европа – Западный Китай» дает возможность привлечь сюда инвестиции, создать новые логистические центры и полностью реализовать свой логистический потенциал;

- выгодное географическое положение Казахстана дает возможность развивать транзитные перевозки, соответственно увеличить объем грузоперевозок, который по прогнозам увеличится в 2,5 раза т.е. с 900 тыс. тонн до 3,5 млн. тонн в год;

- техническое и технологическое развитие транспортной инфраструктуры и стимул наладить производства при логистических центрах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Отраслевой обзор «Международные транспортные коридоры ЦАР: быстрее, дешевле, больше.»

2. Программа "Модернизация транспортной системы(2002-2010 годы)" - Подпрограмма "Международные транспортные коридоры" [Электронный ресурс] - fcp. vpk/ext/11/content. htm

3. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник / Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2003. — С. 304.

4. Сайт международного транспортного коридора « Западная Европа-Западный Китай». Газета «Литер». Шелковый путь от 21.10.2011 г.- URL: <http://www.europe>