

УДК 656 (470)

Бактыгалиев Жарас Берикбаевич – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

Сериккалиева Маржан Торкабаевна – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

Мусалиева Роза Джалиловна – к.т.н, доцент (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

АНАЛИЗ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ - ЕВРОПА

Предпосылкой для развития и эффективного использования транзитного потенциала Казахстана является зарождение новых грузопотоков между Китаем и Европой, чему способствуют реализуемая Единая транспортная стратегия в Китае ("Большой скачок") и Программа ускоренного развития западных провинций КНР "GoWest" ("Идти на Запад"). Они предусматривают осуществление крупных транспортных инфраструктурных проектов, в числе строительство новых железнодорожных линий к создаваемой зоне свободной торговли "Хоргос" на казахстанско-китайской границе (в частности Цзиньхе - Хоргос с объемом перевозок впервые годы эксплуатации свыше 6 млн. тонн в год)

Мировая практика в конкуренции за глобальный транзит показывает тенденцию по переходу на контейнеризацию грузов и, в целом, развитие контейнерных перевозок. На рис. 1 - 4 представлены существующие и перспективные объемы контейнерпотока, перевозимого транзитом через Казахстан [1].

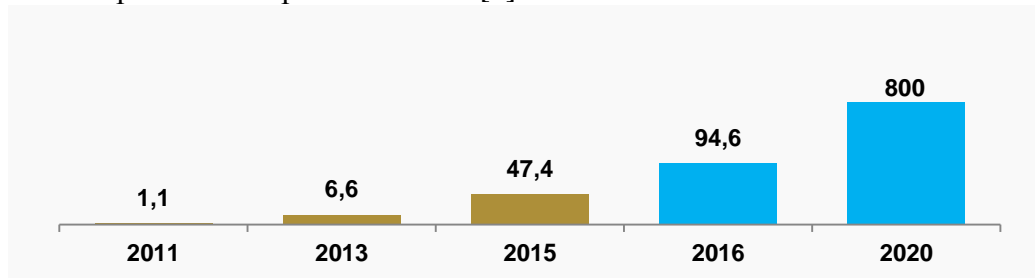


Рисунок 1 - Контейнеропоток в направлении Китай-Европа-Китай (тыс ДФЭ)

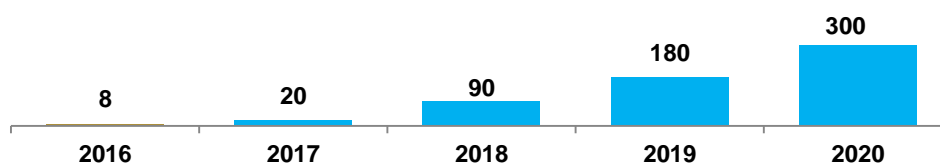


Рисунок 2 - Контейнеропоток в направлении Китай-Кавказ-Турция (тыс ДФЭ)

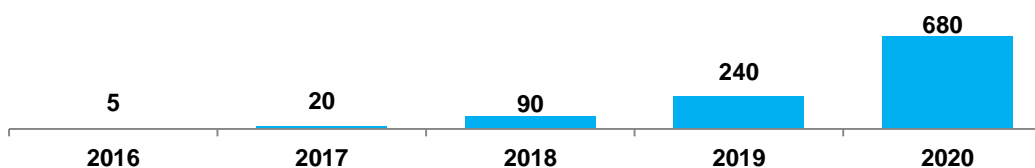


Рисунок 3 - Контейнеропоток в направлении Китай-Восточная Европа – Россия – Иран – Индия (тыс ДФЭ)

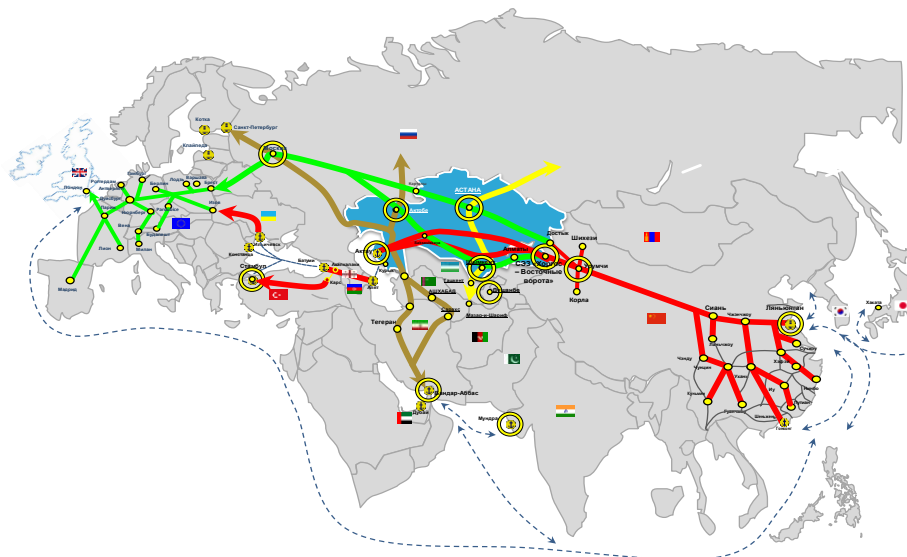


Рисунок 4 – Развитие контейнерных перевозок на Евразийском пространстве

Реализация транзитного потенциала через страны ЕЭП позволяет достичь поставленных задач по привлечению дополнительного грузопотока на трансказахстанские маршруты и снизить инвестиционную нагрузку для Казахстана. Открыты новые возможности для ускорения прохождения маршрута, гарантирующие сквозные транзитные ставки, что снизит дисбаланс объемов транзита ЕС-Китай-ЕС, оптимизируя порожний пробег.

Успешным примером консолидации компетенций логистических компаний является действующий контейнерный сервис Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия) по перевозке компьютерной техники, рис. 4.

Оператором контейнерного сервиса является совместное предприятие YuXinOu (Chongqing) Logistics Co.Ltd., учредителями которого стали дочерние компании АО «НК «КТЖ», ОАО «РЖД», Deutsche Bahn AG, МЖД КНР и муниципалитет г. Чунцин.



Рисунок 5 - Контейнерный сервис по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия)

Проект стартовал в 2011 году, в настоящее время контейнерные поезда по данному маршруту срок доставки составляет 15 суток. Учитывая договоренности с производителями оргтехники HP, ASUS, ASER, Lenovo, оператором планируется увеличить регулярность сервиса с сокращением срока до 13 суток.

Учитывая успешный опыт проекта Чунцин – Дуйсбург, АО «НК «КТЖ» в настоящее время ведет переговоры по реализации аналогичного контейнерного сервиса с муниципалитетами городов Шенчжень (Китай) и Гонконг.

Более чем в три раза увеличен контейнерный поток через казахстанско-китайский железнодорожный пограничный переход Алтынколь – Хоргос [2]. Одновременно расширяется география следования поездов.

За 2015 год через станцию Алтынколь было пропущено всего 22 контейнерных поезда. За 8 месяцев 2016 года проследовало уже 72. И этот поток имеет хорошую динамику увеличения. И если в прошлом основной поток следовал транзитом в страны Средней Азии (Узбекистан и Кыргызстан), то теперь у них более длительный маршрут. Два поезда со станции Ченгуду в КНР через Каспий и Азербайджан на черноморский порт Потти, а далее в Стамбул (Турция). Столько же из Ляньюньгана на станцию Алматы. Еще 10 поездов из китайского Чунцина - на германский Дуйсбург или Хёрн. И уже 58 поездов проследовало со станции Ляньюньган на станцию Чукурсай в Узбекистане.

В настоящее время транзитом по территории проходят следующие контейнерные поезда:

По направлению Китай–Европа за 2016 г. перевезено 70 174 контейнеров в ДФЭ в составе 808 поездов (17 маршрутов), за 2015 г. – 32 179 контейнеров в ДФЭ в составе 376 поездов).

По направлению Европа–Китай за 2016 г. перевезено 34 391 ДФЭ в составе 404 поездов (14 маршрутов), увеличение на 90% по сравнению с 2015 г. (17 744 ДФЭ в составе 205 поездов).

В 2016 году из Чэнду в направлении Польши (Лодзь) организовано 159 контейнерных поездов(13 296ДФЭ) и 85 поезда (7 129ДФЭ) в обратном направлении, что выросло на 2,6 раза(Чэнду-Лодзь) по сравнению с показателями 2015 года, а в обратном направлении в 2015 году поезда не курсировали.

За 8 месяцев 2017 года проследовали 281 контейнерных поездов (23 821 ДФЭ).

В настоящее время совместными усилиями осуществляются перевозки из Ченду в направлении Германии (Нюрнберг), Нидерландов (Тилбург), Белоруссии (Колядичи) и в обратном направлении.

Между ChengduInternationalRailwayServiceCo., Ltd. и АО «КТЗ Express» подписано рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве, предусматривающее:

- сотрудничество в сфере организации курсирования международных поездов, следующих в/из Ченду в/из Центральной Азии, Республики Казахстан, Турции, Ирана и Европы;

- содействие созданию в г. Ченду и Казахстане центров консолидации и дистрибуции грузов;

- углубление сотрудничества в области перевозки грузов между АО «КТЗ Express» и ChengduInternationalRailwayServiceCo., Ltd..

В ходе 25-го совещания смешанных комиссий пограничных железных дорог Казахстана и Китая, АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Урумчийской железной дороги договорились об увеличении грузооборота через два пограничных перехода Достык - Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос. За последние годы обеими сторонами проведена большая работа по развитию международных перевозок и увеличению мощностей станций Достык и Алашанькоу, выполнению объемов перевозок на участке Алтынколь – Хоргос. До конца этого года планируется перевезти до девяти миллионов тонн грузов, что выше

Таблица 1 - Контейнерные перевозки в направлении Китай - Европа

Маршруты	9 мес. 2017г.	9 мес. 2016г.	2016г.	2015г.	2014г.	2013г.	2012г.	2011г.
Чжэнчжоу – Гамбург – Чжэнчжоу	145	61	95	81	79	11	0	0
Ухань – Пардубице – Ухань	7	3	6	23	16	0	0	0
Ухань – Гамбург – Ухань	117	108	147	77	1	0	0	0
Иу – Мадрид – Иу	48	40	62	19	1	0	0	0
Чэнду – Лодзь – Чэнду	316	144	277	61	45	30	1	0
Чунцин – Дуйсбург – Чунцин	385	262	401	264	110	36	40	14
Ченсян – Лодзь - Ченсян	0	0	0	26	0	0	0	0
Чэнду – Нюрнберг - Чэнду	66	96	112	10	0	0	0	0
Корла – Котка/Вяртсиля - Корла	20	7	10	7	0	0	0	0
Корла/Урумчи – Дуйсбург – Корла/Урумчи	4	4	4	4	0	0	0	0
Хэфэй – Гамбург – Хэфэй	36	20	31	6	0	0	0	0
Ланчжоу – Гамбург - Ланчжоу	0	0	0	2	0	0	0	0
Чэнду/Чунцин/Чжэнчжоу – Кутно – Чунцин/Чэнду/Чжэнчжоу	0	12	12	0	1	0	0	0
Чэнду – Тильбург – Чэнду	131	15	34	0	0	0	0	0
Ухань – Лодзь - Ухань	24	0	0	0	0	0	0	0
Иу – Дуйсбург – Иу	30	0	0	0	0	0	0	0
прочие	59	8	21	1	1	0	1	1
ИТОГО	1388	780	1 212	581	254	77	42	15

В сегменте транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг в ближайшие годы прогнозирует рост. В настоящее время реализуется ряд крупных проектов транспортно-логической инфраструктуры, на которые делают ставку власти Казахстана. В частности, завершено строительство железнодорожной линией Боржакты-Ерсай, Сухого порта, инфраструктуры на территории СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота" [2], расширение порта Актау в северном направлении.

Объемы контейнерных перевозок к 2020 году планируют довести до 1,7 миллиона ДФЭ по трем ключевым направлениям: Китай-Европа, Китай-Кавказ-Турция и Казахстан-Туркменистан-Иран".

Для развития транзитных коридоров, упрощения административных процедур, организации грузовых авиаперевозок создан Координационный комитет по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, функционирует Объединенная транспортно-логистическая компания, ОТЛК, (Россия, Казахстан, Белорусия), развиваются транзитные перевозки по коридору Север – Юг [3].

«РЖД Логистика» осуществляет перевозки по международным транспортным коридорам «Восток-Запад» и «Север-Юг», рис. 6. Обеспечивая клиентам качественный сервис по принципу «одного окна», предоставляется все необходимые дополнительные услуги и гарантируем сохранность груза на всем пути следования.

Международный транспортный коридор «Север - Юг» призван обеспечить надежные транспортные связи между странами Европы, СНГ, Персидского залива и Южной Азии.

Сроки доставки Мумбай – Ворсино (Калужская обл.) - 22 дня.

Специальные ставки, действительные при кругорейсе:

FI Нава Шева (Мумбай) – FOR Ворсино, Калужская обл.

20' DV coc = 2 650 USD 40' DV/HC coc = 4 300 USD

FOR Ворсино, Калужская обл. – FO Нава Шева (Мумбай)

20' DV coc = 2 650 USD 40' DV/HC coc = 4 300 USD

Коридор предусматривает три основных маршрута следования грузов относительно Каспийского моря:

- Транскаспийский: через порты Астрахань, Оля, Махачкала.
- Восточный: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан по действующим пограничным переходам.
- Западный: направление Астрахань - Махачкала - Самур, далее по территории Азербайджана до планируемой пограничной станции Астара.

Новый западный мультимодальный маршрут проходит через территории России, Азербайджана и Индии, его протяженность от Санкт-Петербурга до порта Мумбай (г. Бомбей, Индия) - 7200 км. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана (через Суэцкий канал).

«РЖД Логистика» является логистическим оператором на МТК «Север – Юг», пилотная отправка была реализована совместно с ПАО «ТрансКонтейнер», Азербайджанскими железными дорогами и экспедитором ADY Express. Мультимодальный маршрут проходит через территории России, Азербайджана и Индии и включал использование морского-, авто-, а также железнодорожного транспорта.

Преимущества сервиса МТК «Север – Юг»:

- оптимальные сроки доставки грузов - в два раза быстрее, чем по морю через Суэцкий канал;
- сервис «одного окна»;
- отправки не зависят от погодных условий;
- круглосуточное курсирование;
- нет ограничений по объему перевозок;
- предоставляется надежным поставщиком услуг



Рисунок 6 - Контейнерные сервисные маршруты по международным транспортным коридорам «Восток-Запад» и «Север-Юг»

МТК «ВОСТОК–ЗАПАД» ускоренные перевозки регулярными контейнерными поездами по направлениям Китай-Европа-Китай с оптимальным сроком доставки - 14 суток. Сервис реализуется в партнерстве с совместными предприятиями Far East Land Bridge, Ltd. (FELB), базирующемся в Австрии, и YuXinOu в Китае.

Транзитные перевозки осуществляются по трем основным маршрутам:

- Через РФ - погранпереход Забайкальск;
- Через Монголию - погранпереход Наушки;
- Через Казахстан - погранпереходы Достык, Алтынколь

Преимущества сервиса МТК «ВОСТОК–ЗАПАД»:

- Высокая скорость доставки;
- Доставка «от двери до двери»;
- Сохранность груза;
- Информирование о дислокации контейнера;
- Круглосуточный сервис;
- Экономия денежных средств;
- Возможность отправки по расписанию

Логистическая инфраструктура транспортных коридоров ОТЛК в ее международном аспекте значительно отстает от достижений развитых стран в данной области. В первую очередь это связано с неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры, обусловленным замедленным процессом ее обновления, отсутствием инвестиций в модернизацию портов, дорог и аэропортов, в строительство интермодальных терминалов. Это отставание предопределяет более слабые конкурентные позиции страны по сравнению с соседними странами, в отношении привлечения международных транзитных

товаров из-за низкого уровня инфраструктуры транспорта. Тем самым ограничиваются возможности увеличения объема комбинированных, в т.ч. контейнерных перевозок.

Развитие интермодального транспорта является важным шагом на пути создания современных международных логистических центров, которые будут соответствовать мировым стандартам и увеличивать международный товарный трафик. Об этом свидетельствует опыт западноевропейских стран. Развитие крупных западных портов, таких как Роттердам, Гамбург, Бремен, Марсель и др., осуществлялось преимущественно на интермодальной основе и в течение двадцати лет главное место в их деятельности постепенно заняли логистические услуги. На этой основе создаются интегрированные логистические сети, действующие на территории Западной Европы, а в последние годы - и в Восточной Европе [4].

Для создания современной логистической инфраструктуры транспортных коридоров и реализации перечисленных преимуществ, благоприятное воздействие может оказать целый ряд факторов:

- географическое положение;
- проходящие через страну международные транспортные коридоры;
- высокий темп роста сектора логистических услуг в соседних странах;
- изменения в секторе логистических услуг в мировой экономике, которые характеризуются тенденцией к постепенному превращению его участников из партнеров производственных и торговых фирм при осуществлении логистических операций и функций в так называемых интеграторов, координирующих взаимодействие между всеми участниками определенной логистической системы;

- увеличение доли участников проектов, участвующих в международных логистических сетях;

- развитие рынка логистических услуг. Формируется тенденция, согласно которой идет постепенный переход от оказания отдельных традиционных услуг (транспортировка, складирование, экспедиция) к обеспечению комплексных логистических услуг, предлагаемых специализированными фирмами – международными и отечественными.

На основе проведенного SWOT анализа, необходимо сформировать транзитный потенциал, развивать с перспективой выхода на международную арену.

В целях реализации транзитной политики Координационным комитетом по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута и ОТЛК, принимаются следующие меры [5]:

- на уровне межгосударственных отношений политическое содействие решению вопросов развития транзитных перевозок, в том числе формирования сквозного единого тарифа со всеми государствами-участниками транспортного коридора;

- приоритетное согласованное развитие инфраструктуры транзитных транспортных коридоров, включая восстановление существующих и строительство новых элементов транспортной инфраструктуры;

- повышение конкурентоспособности транзитных транспортных коридоров посредством доведения их технического и сервисного уровня до мировых стандартов, включая развитие объектов придорожного сервиса;

- обеспечение приоритетного, беспрепятственного и безопасного следования транзитных грузов через границы;

- внедрение современных систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных, которая позволит накапливать, анализировать и прогнозировать данные по объемам, видам грузов и направлениям перевозок по видам транспорта как на внутреннем, так и международном сообщении, а также осуществлять сбор информации о местонахождении грузов;

- заключение двусторонних международных договоров, исключающих двойное страхование;

- создание благоприятных условий для привлечения отечественных и иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры;
- создание региональных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в транспортных узлах регионов для более качественного обслуживания международных и транзитных перевозок;
- развитие мультимодальных и контейнерных перевозок.

Таким образом, в условиях глобализации мирового рынка, усиления конкуренции в рамках Таможенного союза и единого экономического пространства, ужесточающейся конкуренции со стороны альтернативных маршрутов, усложнения цепочек поставок – развитие и повышение конкурентоспособности транспортно-логистической системы и контейнерных перевозок является жизненной необходимостью.

ЛИТЕРАТУРА

1. Электронный ресурс: <https://ru.sputniknews.kz/economy> Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше.
2. Техничко-экономическое обоснование «Создание Специальной экономической зоны «Приграничная торгово-экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота»».
3. Повышение конкурентоспособности транзитного потенциала Республики Казахстан в условиях глобализации мировой экономики. Е.С. Искалиев, ОТЛК, Астана – 2015 г.
4. Транспортной инфраструктуре - новое качество. Электронный ресурс: www.zakon.kz/4589110-k-2020-godu-tranzitnye-perevozki-cherez.html Послание
5. Интернетпортал 2011-2017 ТОО "Total.kz Media Group".