

УДК 338.47:656

Каниякбаров Еркебулан Кайратулы – магистрант (г.Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

ОЦЕНКА ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ КЛЮЧЕВЫХ УЗЛОВ ВДОЛЬ КОРИДОРА «ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» И ИХ ПРИГОДНОСТИ ДЛЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Оценка действующей логистической инфраструктуры потенциальных мультимодальных ключевых узлов вдоль коридора «Западная Европа – Западный Китай» и их пригодности для мультимодальных операций основывается на анализе возможностей существующих, строящихся и планируемых транспортно-логистических центров для удовлетворения специфических потребностей при мультимодальной транспортировке крупнотоннажных контейнеров.

Железнодорожный коридор географически в основном совпадает с автодорогой, но эти два коридора функционально мало связаны. Предполагается, что увеличение интермодальности железнодорожного и автомобильного коридоров расширит возможности и увеличит эффективность Казахстанской части коридора Западная Европа – Западный Китай. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по «Транссибу» – 14 суток, то по коридору «Западная Европа – Западный Китай», от порта Ляньюньгань до границ с европейскими государствами, время в пути составит около 10 суток. На основании имеющихся данных по общему грузопотоку через Достык и Хоргос построены прогнозы общего и контейнеризированного грузопотоков (включая экспорт, импорт и транзит) в/из КНР через КПП Достык и Коргас на 2015-2020годы.

Более 95% грузов между Китаем и Западной Европой перевозится морским транспортом. Увеличение заборов и удлинение сроков перевозок вынуждают участников ВЭД и глобальную отрасль логистики искать новые маршруты доставки товаров. В течение последних десяти лет сухопутный мост через Казахстан (станция Достык) подтверждает свое устойчивое развитие. На сегодняшний день до 3 контейнерных поездов ежедневно совершают перевозки между различными пунктами назначения вдоль коридора от Китая до Европы через Казахстан.

Данный коридор имеет потенциал для дальнейшего развития, поскольку западные регионы Китая развиваются в рамках программы «Go West» (Вперед на Запад) и будут способствовать увеличению объемов торговли и перевозок.

Основными пользом результатов исследования в аспекте мультимодальных перевозок вдоль коридора «Западная Европа – Западный Китай» являются АО НК «Казахстан темир жолы» и дочерние компании, транспортно – логистические центры Алматы (алматинский хаб) и других узлы вдоль маршрута, а также операторы маршрутных контейнерных поездов из Европы, Белоруссии и России в направлении Актобе (Озинки) – Шымкент (Арысь) – Алматы.

Основными точками входа на транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» из Китая являются железнодорожный и автомобильный пограничный переход Достык-Алашанькоу и автомобильный пограничный переход Коргас, в скором времени будет функционировать и железнодорожный погранпереход. В данном разделе рассмотрена существующая инфраструктура, оценка их текущей и перспективной мощности, даны рекомендации по развитию. Далее будем сравнивать погран – переходы между станциями Достык и Хоргос.

Основными грузопотоками по автотрассе будут являться:

- Юго-Восточное направление: – грузопоток, формируемый от Урумчи (КНР), вновь строящейся станции Коргас (Хоргос), автомобильного пункта пропуска Коргас в направлении г. Алматы, являющегося самым крупным, как в регионе, так и в Казахстане распределительным - логистическим центром. В Алматы находятся самые крупные логистические центры – ИЛЦ ДАМУ, ТЛЦ Астана контракт, Тау Терминал, объекты АО «Кедентранссервис».

- Южное направление: Алматы – Шымкент, с дополнением грузопотока, следующего через станции Арысь и Сары-Агаш из/через Узбекистан, Туркмению и Таджикистан.

- Юго-Западное направление, обслуживающий грузопоток, следующий в западном направлении через Кызыл-Орду, Актобе (Актюбинск) и в обратном направлении. (рис. 1).

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО КОРИДОРУ

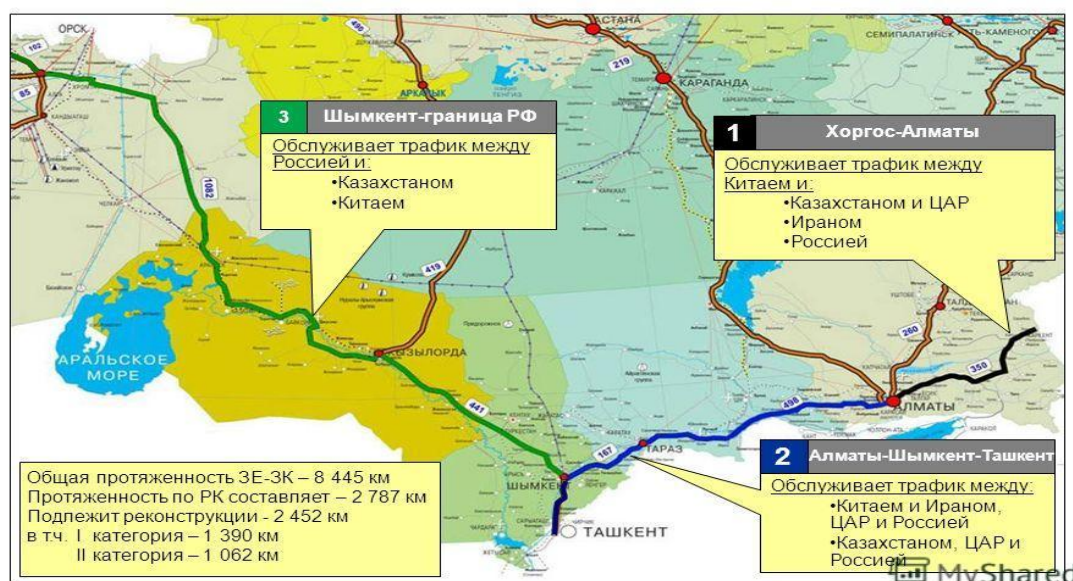


Рисунок 1 – Основные направления грузоперевозок по коридору «ЗЕ-ЗК»

Оценка действующей логистической инфраструктуры потенциальных мультимодальных ключевых узлов вдоль коридора «Западная Европа – Западный Китай» и их пригодности для мультимодальных операций основывается на анализе возможностей существующих, строящихся и планируемых транспортно - логистических центров для удовлетворения специфических потребностей при мультимодальной транспортировке крупнотоннажных контейнеров:

- Контейнерные терминалы рассматриваемых ТЛЦ для осуществления мультимодальных операций должны обладать возможностями для приема вагонов и грузовых автомобилей;
- фронт выгрузки железнодорожных вагонов должен позволять работу с контейнерными поездами;
- размеры контейнерных площадок должны соответствовать текущим и будущим потокам контейнеризированных грузов;
- для обеспечения полного комплекса погрузо - разгрузочных работ контейнерный терминал должен иметь козловые краны в достаточном количестве и необходимой грузоподъемности, ричстакеры и другие средства для погрузки/разгрузки крупнотоннажных контейнеров;

➤ желательна наличие площадей для стоянки большегрузных автомобилей и соответствующей парковочно-маневровой зоны.

Многое зависит от объема и преобладающего вида грузопотока. Скажем, небольшие грузопотоки в случае своевременной подачи вагонов и автотранспорта могут быть обработаны и при отсутствии контейнерной площадки, склада и стоянки. При преобладании транзитных перевозок потребности в складских площадях ниже чем при местной дистрибуции и т.п. В то же время большие объемы грузопотоков в сочетании с разнообразием режимов (транзит, импорт и экспорт) предъявляют к ТЛЦ гораздо большие требования, чем перечисленные ранее. Возрастают требования к информационному сопровождению контейнеров, требуется большая номенклатура необходимых сопутствующих услуг – растаможка, уплата налогов, страхование, упаковка и т.п.

Для транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» несомненно важнейшее значение имеет уровень соответствия требованиям к мультимодальным контейнерным терминалам транспортно-логистических центров такого грузоинтенсивного хаба, как алматинский.

Реализация проекта автотрассы «Западная Европа – Западный Китай» значительно расширит возможности транспортировки грузов по следующим ключевым направлениям:

1. Внешнеторговые перевозки Республики Казахстан;
2. Внутренние грузоперевозки РК;
3. Транзит грузов через РК.

Рассматривая эти направления в контексте данного исследования, можно далее разбить их на под-направления:

- I. Внутренние грузоперевозки по Республики Казахстан

В данном исследовании рассматриваются межобластные грузовые перевозки в г. Алматы и Алматинскую область из остальных 4 регионов, через которые проходит транспортный коридор и в обратном направлении. Аналогично – в Жамбылскую, Южно-Казахстанскую, Кызылординскую и Актюбинскую области.

II. Внешнеторговые перевозки Республики Казахстан – Экспорт/Импорт из следующих стран:

- 1) КНР и страны Восточной Азии (Южная Корея, Япония, КНДР), страны ЮВА, США (через порты КНР);
- 2) страны Таможенного Союза (РФ, Белоруссия);
- 3) страны Центральной Азии;
- 4) Турция и Иран;
- 5) Западная Европа;
- 6) другие страны.

III. Транзит грузов через РК в/из следующих стран:

- 1) КНР и страны Восточной Азии (Южная Корея, Япония, КНДР), страны ЮВА, США (через порты КНР);
- 2) страны Таможенного Союза (РФ, Белоруссия);
- 3) страны Центральной Азии;
- 4) Турция и Иран;
- 5) Западная Европа;
- 6) другие страны.

Внешние направления перевозок по рассматриваемой трассе можно также рассмотреть, объединяя по группам погранпереходов со следующими странами:

1. КНР;
2. РФ;
3. Узбекистан;
4. Кыргызстан.

Вывод. Для модернизации транспортной инфраструктуры РК необходимо решить следующие задачи:

- увеличить капитальные вложения в транспортную инфраструктуру на базе государственно-частного партнерства;
- снизить налоговое бремя на инфраструктурные проекты, представляющие стратегическое значение для страны, в первую очередь за счёт НДС и таможенных пошлин.
- важность принятия во внимание таких факторов, как: качество инфраструктуры участка маршрута и плотность движения.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Проблемы формирования единой таможенной территории СНГ и ЕврАзЭС, Горев А.Э. Проблемы современной экономики, N 1(13).
- 2 Прокофьева Т.А., Аубакиров У.С.. Стратегические аспекты сотрудничества России и Казахстана в развитии логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров // Логистика сегодня. - 2006. - № 2 (14).
- 3 Миротин Л.Б., Боков В.В. Современный инструментарий логистического управления. – М.: издательство «Экзамен», 2005. – 496 с.
- 4 http://www.kazpravda.kz/index.php?status=banner&list_id=17&banner_uin=1198790607&lang=rus
- 5 <http://www.logistpro.ru/540>
- 6 <http://www.kazyna.kz/index.php?id=570&PageLevelID=525>
- 7 <http://www.stat.gov.kz/publishing/20111/PredvDan2010.pdf>
- 8 <http://www.newskaz.ru/economy/20110222/1175685.html>