

УДК 338.47:656

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

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА ПО НАПРАВЛЕНИЮ «ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА- ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Занимая центральную часть Евразийского континента, Казахстан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая системой космической, воздушной, морской навигации, Казахстан владеет и уникальными возможностями участия в международном транзите. Однако, в настоящее время транзит через территорию Казахстана составляет менее 1% существующего товарооборота между странами Европы и Азии [23]. Общий объем транзитных перевозок, осваиваемый всеми видами казахстанского транспорта, составляет лишь около 30 млн. тонн в год, или менее 40% имеющегося потенциала. Неполное использование транзитного ресурса страны является упущенной выгодой и, по экспертным оценкам, эквивалентно 5-6 млрд. долларов США в год [30].

Транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай» проходит по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган. Он охватывает территорию 5-ти областей РК - Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской, - где проживает 7,9 миллиона человек, то есть половина населения Казахстана. Реконструкции подлежат 2452 километра дороги: в Актюбинской области - 358, Кызылординской - 817, ЮКО - 458, Жамбылской - 480, Алматинской – 339 километров.

Основными преимуществами данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами - автодорожный Транссиб, морской путь через Суэцкий канал, - является его протяженность и время нахождения в пути. Власти РК надеются извлечь выгоду из растущей мощи Китая как экспортного гиганта. Исследования, проведенные при разработке технико-экономического обоснования проекта, показывают, что к 2020 году объем грузоперевозок увеличится в 2,5 раза - с 13 миллионов тонн до 33 миллионов тонн в год.

Проект будет обеспечивать грузоперевозки по трем основным направлениям: Китай - Казахстан; Китай - Центральная Азия; Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа. Полное завершение строительства коридора по территории Казахстана предусмотрено на декабрь 2012 г. Обустройство и рекультивация земель продолжится до середины 2013 г. 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.

Скорость движения по усовершенствованному автотранспортному коридору составит 80 км/ч, тогда как средняя альтернативная скорость составляет 30 км/ч. Часть трассы будет состоять из новых участков, часть из реконструированных старых.

Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно составит, без учета влияния уровня инфляции: от сокращения времени пути - 33,9 миллиарда тенге (порядка 282,8 миллиона долларов США); от сокращения количества ДТП - 49,9 миллиона тенге (0,42 миллиона долларов США); от числа погибших в результате ДТП - 19,3 миллиарда тенге (161 миллион долларов США); от

сокращения затрат на эксплуатацию автотранспортных средств - 9,5 миллиарда тенге (79,3 миллиона долларов США); в связи с ростом валового регионального продукта - 82,9 миллиарда тенге (691,6 миллиона долларов США).

Представленная множеством различных видов услуг и производства, транспортная инфраструктура представляет собой отдельную отрасль хозяйства, которая оказывает серьёзное влияние на связанные с ней области деятельности. Транспорт структурирует рыночную экономику, формирует единое экономическое пространство, являясь инструментом интеграции национальной экономики в систему внешнеэкономических связей, что позволяет рассматривать транспорт в качестве важнейшего фактора экономического роста и создания конкурентных преимуществ для национальной экономики. Одновременно транспорт является энерго- и материалоемким сектором хозяйства с длительным инвестиционным циклом, поэтому на его долю приходится около 20% мировых основных фондов, и он заметно влияет на формирование ВВП, составляя в разных странах от 4 до 9% его структуры. По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 2,2 трлн. долл. США (6,8% мирового ВВП) [22]. Под транспортной инфраструктурой понимаются как транспортные объекты, так и предприятия, оказывающие различные транспортные услуги.

В последние годы Казахстану удалось создать благоприятные условия для привлечения транзитных грузопотоков, следующих в частности из Китая в Европу. Была создана инфраструктура и совместными усилиями с зарубежными ж/д операторами улучшена организация маршрута контейнерных составов. 1 Описание транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и проекта реабилитации.

Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» проходит по маршруту Санкт - Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган. Он охватывает территорию 5-ти областей РК – Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской, - где проживает 7,9 миллиона человек, то есть половина населения Казахстана. Реконструкции подлежит 2452 километра дороги: в Актюбинской области - 358, Кызылординской - 817, ЮКО - 458, Жамбылской - 480, Алматинской – 339 километров. Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» показаны на рисунке 1.

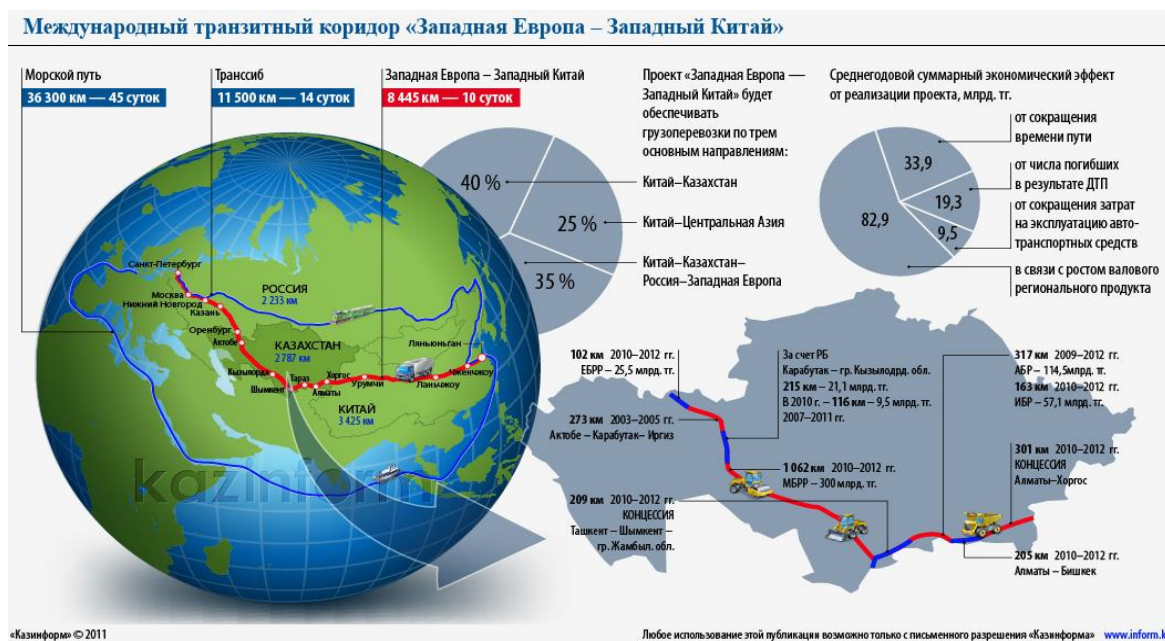


Рисунок 1 – Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай»

Основными преимуществами транспортного коридора по сравнению с существующими альтернативными коридорами – автодорожный Транссиб, морской путь через Суэцкий канал, является его протяженность и время нахождения в пути. Власти РК надеются извлечь выгоду из растущей мощи Китая как экспортного гиганта.

Транспортный коридор будет обеспечивать грузоперевозки по трем основным направлениям: Китай – Казахстан; Китай – Центральная Азия; Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа. Полное завершение строительства коридора по территории Казахстана предусмотрено на декабрь 2013 г. Обустройство и рекультивация земель продолжится до середины 2014 г. 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.

Выводы. Занимая центральную часть Евразийского континента, Казахстан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Занимая выгодное географическое положение, Казахстан владеет и уникальными возможностями участия в международном транзите. Однако в настоящее время транзит через территорию Казахстана составляет менее 1% существующего товарооборота между странами Европы и Азии

В последние годы Казахстану удалось создать благоприятные условия для привлечения транзитных грузопотоков, следующих в частности из Китая в Европу. Была создана инфраструктура и совместными усилиями с зарубежными ж/д операторами улучшена организация маршрута контейнерных составов. В результате этого количество контейнерных поездов увеличивается из года в год.

При всем том, железнодорожные перевозки в Казахстане отличаются высокими постоянными издержками в связи с большой стоимостью рельсовых путей, подвижного состава, сортировочных станций и депо. Значение железных дорог до сих пор определяется их способностью эффективно, регулярно и относительно дешево перевозить большие объемы грузов на дальние расстояния. В этой связи, необходимо провести анализ мирового опыта по эффективности работы железнодорожного транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Дональд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Класс. Логистика. Интегрированная цепь поставок., 2001. 639 с.
- 2 Проблемы формирования единой таможенной территории СНГ и ЕврАзЭС, Горев А.Э. Проблемы современной экономики, N 1(13).
- 3 Прокофьева Т.А., Аубакиров У.С.. Стратегические аспекты сотрудничества России и Казахстана в развитии логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров // Логистика сегодня. - 2006. - № 2 (14).
- 4 Миротин Л.Б., Боков В.В. Современный инструментарий логистического управления. – М.: издательство «Экзамен», 2005. – 496 с.
- 5 Никитинский В.Н. Новые подходы к созданию региональных транспортно-логистических центров. // Логистика сегодня. – 2005. – №4. – С. 44
- 6 http://www.kazpravda.kz/index.php?status=banner&list_id=17&banner_uin=1198790607&lang=rus
- 7 <http://www.logistpro.ru/540>
- 8 <http://www.kazyna.kz/index.php?id=570&PageLevelID=525>
- 9 <http://www.stat.gov.kz/publishing/20111/PredvDan2010.pdf>
- 10 <http://www.newskaz.ru/economy/20110222/1175685.html>