

УДК 338.47:656

Рсымбетова Нургул Дарханкызы – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

К ВОПРОСУ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРИНЦИПОВ РАЗВИТИЯ СТАНЦИИ ДОСТЫК

Обеспечение экономики Казахстана надежными, бесперебойными, кратчайшими и недорогими путями сообщения для выхода в сопредельные страны и международные экономические центры, полной реализации экспортного потенциала республики; полномасштабное использование возможностей экономической региональной интеграции; укрепление транзитного потенциала республики за счет формирования оптимальной схемы международных транспортных коридоров - основные задачи в развитии международных транспортных перевозок в Казахстане.

Первая инновационная Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. была принята в 2013 г. Главной целью программы является создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории республики и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта. Также ведется работа по созданию стратегии развития транспортно-логистической системы (ТЛС). [1]

Увеличение транзитных перевозок через территорию государства способствует не только резкому увеличению доходов перевозчиков транспортных предприятий и экспедиторских компаний, но и ведет к соответствующему росту поступлений в государственный и местный бюджеты и увеличению количества рабочих мест, стимулирует развитие других реальных секторов экономики. По оценкам экспертов, размер возможных доходов от организации транзитных перевозок через территорию Казахстана оценивается в сумму порядка 2 млрд. долл. в год [2].

В числе приоритетных проектов по расширению возможностей железной дороги для развития международных перевозок на период до 2020 года выделено развитие станции Достык и усиление железнодорожного участка Актогай – Достык. При этом прогнозируется рост объемов перевозок (рис.1).



Рисунок 1– Прогнозируемые объемы через Достык – Алашанькоу на 2012-2020 годы, млн.т

Логистическая система Казахстана включает совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности и будут формироваться ТЛЦ. Вместе с тем необходимо развивать и оптово-логистические (торговые), и многофункциональные логистические центры.

Речь идет о стратегии развития логистической инфраструктуры многоуровневой региональной логистической системы: развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры; развитие логистической инфраструктуры на территории Казахстана в зонах тяготения к международным транспортным коридорам; развитие логистической инфраструктуры торговли в регионах; развитие логистической инфраструктуры на предприятии.

Развитие логистической инфраструктуры по этим направлениям, на наш взгляд, должно заключаться в следующем.

Создание ТЛЦ общего пользования, которые могут быть территориального и регионального назначения. Территориальные ТЛЦ предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиентов и осуществления транспортно-экспедиционных услуг.

Основные из них расположены в крупных общесетевых узлах и морских портах. ТЛЦ общего пользования предназначены для обслуживания экспорта, импорта и транзита.

Совершенствование транспортной инфраструктуры в Казахстане предполагает открытие нескольких ТЛЦ в ключевых транспортных узлах страны: морские «Западные ворота» (морской порт Актау с выходом на Кавказ и Южную Европу); сухопутные «Восточные ворота» (станция Достык, в перспективе — Хоргос с выходом на страны СНГ и ЕС); «Центральные ворота» (Караганда); «Северные ворота» (Семей с выходом в Алтайский край и Сибирь); «Южные ворота» (Шымкент с выходом в страны Центральной Азии) и «Западные ворота» (Актобе с выходом на страны СНГ, Балтии и ЕС).

Использование в качестве основополагающего ядра сети действующих терминалов и складов позволит осуществлять поэтапный ввод очередей развития терминалов за счет подключения действующих коммуникаций и основных производственных фондов, сократить инвестиции в дорогостоящие объекты терминальной инфраструктуры.

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Алматы, Астана, Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау и Атырау. Здесь необходимо создать территориальные ТЛЦ общего пользования. Местные региональные власти совместно с Минтрансом обеспечивают привлечение инвесторов для строительства в этих городах ТЛЦ общего пользования и подвод, при необходимости, инженерной и транспортной инфраструктуры. Формирующийся грузопоток экспортных грузов будет консолидироваться с транзитным грузопотоком региональных ТЛЦ. Свидетельством является планирование строительства ТЛЦ в приграничных районах с привязкой к таможенным пунктам пропуска, расположенным на казахстанской границе: Коргас, Калжат, Майкапчагай, Бахты, Достык и др. Для этого перед АО «НК «Казахстан Темир Жолы» в 2013 г. поставлена задача создания национального железнодорожного перевозчика грузов и компании, оказывающей инфраструктурные услуги.

Для реализации транзитного потенциала Казахстана вдоль международных транспортных коридоров (МТК) в крупных городах необходимо создать многофункциональный терминальный комплекс для интеграции железнодорожного, водного, авиа- и автомобильного транспорта, предоставляющий полный спектр сервисных и коммерчески-деловых услуг, включая производственно-техническое, банковское,

информационное, консалтингово-аналитическое обслуживание и другие виды транспортно-логистического сервиса.

Всего на территории Казахстана правительством предлагается формирование 34 крупных ТЛЦ, из них 4 — международного, 12 — регионального уровня и 18 — средних по мощности грузопереработки.

Международный переход Достык и международные грузовые перевозки АО «НК КТЖ» обладают значительным потенциалом по перевозке контейнеропригодных грузов, основу которого составляют: по отправлению - цветные металлы, по прибытию - грузы народного потребления. В составе контейнеропотоков по Северному коридору на перспективу условно учтен минимальный транзитный поток контейнеров в сообщении Восток-Европа в объеме 20-30 тыс. ДФЭ в год. Реально объем этих перевозок будет зависеть от конкурентоспособности рассматриваемого коридора в системе трансасиатских маршрутов. Основным объемом переработки международных контейнеров в регионе производится на девяти основных терминалах, из которых четыре: Достык, Караганда, Астана и Кокшетау - расположены непосредственно по трассе коридора. Эти терминалы оснащены техникой для переработки крупнотоннажных контейнеров и имеют значительный резерв перерабатывающей способности. [4]

Повышение технической оснащенности международного перехода Достык и железнодорожных линий, входящих в состав коридора, позволит уже в настоящее время осуществлять пропуск ускоренных контейнерных поездов по графику пассажирских с достижением в целом, в границах коридора, маршрутной скорости продвижения груза порядка 47-48 км/час. Эксплуатация грузовых терминалов не требует дополнительных инвестиций и выполняется за счет текущих доходов АО «НК КТЖ». Имеются узкие места как на станции Достык, на которой производится значительная перегрузка из-за разницы ширины колеи железных дорог Казахстана и КНР. Для механизации перегрузки за счет кредита приобретаются электрические автопогрузчики в необходимом количестве и дизельные автопогрузчики грузоподъемностью 20 т, и 40 т - на общую сумму около 1.5 млн. долл. [5]

Факторный анализ деятельности станции Достык как международного пограничного пункта показал негативное влияние на рост перевозок грузов между Казахстаном и Китаем:

- систематическое несоблюдение сроков оборота казахстанских вагонов с китайской стороны, а также недостаточное количество порожних вагонов со стороны Китая;
- некачественное оформление сопроводительных и перевозочных документов с китайской стороны, а также длительное таможенное оформление, таможенной очистки;
- низкое качество работы брокерских компаний;
- закрытость информации по действующим тарифам на китайских железных дорогах;
- технологическая несовместимость программных средств железных дорог КНР и РК, отсутствие обмена необходимой информацией;

К основным проблемам деятельности станции Достык можно отнести и:

- время прохождения таможенной очистки;
- низкая пропускная способность пограничного пункта Достык;
- нетранспортность.

При этом Концепция развития станции Достык должна включать следующие мероприятия по развитию станции как крупного ТЛЦ:

- инженерно-технические мероприятия по развитию станции Достык и железнодорожных участков Актогай- Достык, Мойынты-Актогай и Алматы-Актогай на 2012-2020 годы;
- работа с государственными органами по совершенствованию и упрощению разрешительной и контрольно-надзорной деятельности при пересечении границ;

- реализация маркетинговой стратегии привлечения грузопотока на транспортные маршруты через станцию Достык.

- создание системы электронного взаимодействия АО «НК «КТЖ» с таможенным органом в рамках Пилотного Проекта - Достык Зеленый коридор.

Анализ индикаторов Казахстана в международной торговле показал наличие узких мест в работе (табл. 1).

Таблица 1–Показатели Казахстана в международной торговле (место 176)

Индикаторы	Казахстан	Европа и ЦА	Развитые страны
Экспорт			
Кол-во документов	9	7	4
Время (дни)	76	27	10
Стоимость (US\$ за контейнер)	3130	1 774	1032
Импорт			
Кол-во документов	12	8	5
Время (дни)	62	29	11
Стоимость (US\$ за контейнер)	3290	1990	1085

В ТЛЦ планируется оказывать следующий комплекс услуг:

- участие в государственных программах по обслуживанию внешнеторгового оборота Казахстана;

- организация перевозки грузов различными видами транспорта;
- оптимизация условий внешнеторговых сделок и таможенных процедур;
- обеспечение уплаты либо уплата таможенных платежей;

- обеспечение предварительного уведомления таможенных органов и других органов государственного контроля о ввозимых товарах и транспортных средствах, получение разрешений нетарифного характера и выполнение других требований законодательства государств, между которыми перемещаются грузы;

- организация страхования и таможенного оформления товаров, в том числе на территории иностранных государств;

- оформление перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;

- погрузка (выгрузка), консолидация (дробление), хранение, упаковка, маркировка, сортировка товаров;

- сертификация товаров;

- перевалка товаров, консигнационная торговля;

- организация сопровождения груза;

- организация доставки получателю «очищенного» товара.

Для повышения эффективности деятельности международного железнодорожного перехода Достык и международных перевозок необходимо внедрение ресурсосберегающих технологий в организации перевозочного процесса. Источником сокращения текущих затрат и повышения эффективности является внедрение высокоэффективных ресурсосберегающих технологий, техники и механических средств, последовательно осуществляемое АО «НК КТЖ». В течение ближайшего периода планируется введение новых технологий, техники и механических средств в перевозочном процессе и переработке грузов на международном переходе Достык и на терминалах.

Реализация инвестиционных проектов позволят повысить эффективность системы управления деятельностью перехода Достык и международных железнодорожных перевозок на базе АЦУП и ДЦ железнодорожного транспорта республики. Современный уровень требований к эффективному управлению перевозками, с технической точки

зрения сводится к обеспечению высокого уровня информатизации. Информационно-коммуникационные технологии стали образующим фактором для международных перевозок и определяют качество и эффективность перевозочного процесса. В целях разработки оптимальных и наиболее эффективных с точки зрения перевозочного процесса в международном сообщении и в рамках АЦУП и ДЦ необходимо внедрить современные технологии системы управления. Использование новейшего инструментария системы управления перевозками необходимо для принятия оперативных и стратегических решений по управлению перевозочным процессом с полным учетом переменных условий, факторов состояния рынка транспортных услуг и внешней среды [70].

В настоящее время АО "НК "КТЖ" прорабатывает с причастными структурами проблемные вопросы, которые отрицательно влияют на привлечение грузов для перевозки в контейнерах. Большое внимание уделяется снижению времени транзита через территорию Казахстана. В этом плане постоянно проводится работа с таможенными органами по сокращению времени простоя на пограничных переходах и облегчения таможенных процедур, оптимизируется работа диспетчерских служб, обновляется вагонный и локомотивный парки, проводится модернизация путей. Кроме того, решаются вопросы:

- по дефициту контейнеров в СУАР КНР;
- по уменьшению времени простоя контейнеров на ст. Достык в ожидании перегруза;
- по уменьшению стоимости перевозки контейнеров по территориям РФ и КНР.

Параллельно с оптимизацией качества улучшается сервис - оперативное обеспечение клиентов полной информацией о местонахождении груза, состоянии перевозки, планируемых сроках перевозки и т.д. Улучшению сервиса способствует здоровая конкуренция между экспедиторскими компаниями, обслуживающими транзитные перевозки.

В этом контексте основная задача заключается в реализации целого комплекса мер по обеспечению максимальной реализации имеющегося потенциала, по поддержанию конкурентоспособности национального транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке услуг и стимулированию роста торговых потоков, проходящих через территорию республики. Решение этой задачи требует выработки концептуального подхода, который отразил бы в себе целостность, системность и последовательность конкретных практических шагов технического, нормативно-правового, рекламного и другого характера.

Выводы. Пропускная способность станции Достык приблизилась к своему максимуму пропускной способности и для ее увеличения необходимо стремиться к увеличению ее пропускной способности за счет ввода дополнительных перегрузочных мест, специализированных парков, выставочных и сортировочных путей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года // Указ Президента РК от 13 января 2013 года № 725. — Астана, 2013.
2. Искалиев Е. Развитие транспортно-логистической системы Республики Казахстан. — 20 сентября 2012 г. // [ЭР]. Режим доступа: [www//«kazlogistics»](http://www.kazlogistics.kz)
3. Прокофьева Т. А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект. — М.: РосКонсульт, 2003. — 400 с.
4. Сыздыкбаева Б.У., Раимбеков Ж.С. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизмы формирования и развития. — Астана: «VI-print», — 328 с.
5. Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У., Жуматаева Б. Исследование приоритетов развития инфраструктуры транспортно-логистической системы // Вестн. ЕНУ им. Л.Н.Гумилева. Сер. Экономическая. — 2012. — № 2. — С. 43-52.