

## СЕКЦИЯ № 5

### ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

УДК 656.212

**Ж. М. Абдирасилов<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева, г. Алматы, Казахстан,  
[zhomart23@mail.ru](mailto:zhomart23@mail.ru)

#### КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СЕГМЕНТЕ ТРАНЗИТНЫХ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

**Аннотация.** В статье проанализировано современное состояние контейнерных перевозок в мировом пространстве с предложением стратегии развития инфраструктуры для транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг.

**Аңдатпа.** Бұл мақалада мультимодалды транспорттық-логистикалық және транзиттік қызметке арналған инфрақұрылымның стратегиялық дамыуына ұсыныс дүниежүзілік аралықта заманауи жағдайда контейнерлік тасымалдау талдауы қарастырылған.

**Abstract.** The article analyzes the current state of container transportation in the world space with the proposal of an infrastructure development strategy for transit and multimodal transport and logistics services.

**Ключевые слова:** контейнерные перевозки, инфраструктура, транзит, мультимодальные перевозки, транспортно-логистическая компания, логистический хаб.

**Түйінді сөздер:** контейнерлік тасымалдар, инфрақұрылым, транзит, мультимодалды тасымалдар, транспорттық-логистикалық компания, логистикалық хаб.

**Keywords:** container transportation, infrastructure, transit, multimodal transport, transport and logistics company, logistics hub.

На рынке перевозок в последнее время характер грузов и контейнеры идеально подходят под увеличивающийся грузовой поток, Казахстанская железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ), СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» рассчитывает к 2020 году получить доход от контейнерных перевозок в размере 4 миллиардов долларов. В сегменте транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг компания в ближайшие годы прогнозирует рост и отмечены перспективы в сфере формирования транспортно-логистического хаба и развития транзитного потенциала, что обеспечит 1% прироста ВВП. 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», расширение порта Актау в северном направлении, введены в эксплуатацию первые пусковые комплексы порта Курык и железнодорожной линии Алматы-Шу, в Астане завершилось строительство терминала международного аэропорта и нового вокзального комплекса. В 2016 году объем перевозок контейнеров в направлении Азия-Европа в 100 раз превысил уровень 2011 года. Будущее – за контейнерными и мультимодальными перевозками, объемы контейнерных перевозок будут доведены до 1,7 миллиона ДФЭ к 2020 году 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, развиваются транзитные перевозки по коридору Север – Юг, что улучшает позиции Казахстана в рейтинге Индекса эффективности логистики LPI [1].

Специальная экономическая зона «Хоргос Восточные ворота», инфраструктура которого строится на границе с Китаем, создается Казахстаном для реализации экспортно-транзитного потенциала страны в евразийском регионе и готовится к увеличению грузовых потоков. Прямо по коридору еще один крупный экономический проект — международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос», который реализуется на границе с Китаем. Центр станет платформой для коммерческих сделок, приграничных торговых операций, активного развития бизнес-сотрудничества, в настоящее время производятся корректировки в Генеральный план застройки и концепцию развития центра, ведется работа по вопросам прибытия и убытия граждан с территории МЦПС, усовершенствован прием багажа. Планируется ввести систему единой платежной карты для посетителей центра. Полномасштабный ввод МЦПС запланирован на 2018 год. Таможня МЦПС «Хоргос» официально начала работу и расположена на пересечении важных маршрутов из Китая и Юго-Восточной Азии в СНГ, Европу, Турцию, страны Персидского залива, что позволяет ей стать перспективным дистрибуционным центром мирового уровня. В технологической увязке с железнодорожными линиями Жетыген – Коргас и Жезказган – Бейнеу, автомобильным коридором «Западная Европа – Западный Китай» и портом Актау, СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» обеспечивает дальнейшую интеграцию Казахстана в мировую транспортную и торговую системы. Ключевым элементом СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» является Сухой порт. Это первый наземный порт в Казахстане с самым крупным логистическим парком в Центральной Азии. На сегодняшний день перегружено контейнеров в объеме 73 234 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент — единица измерения вместимости грузов). Контейнерооборот с января по октябрь 2016 года составил 59 106 ДФЭ. По прогнозу Китайских железных дорог и статистических органов КНР, объем контейнерных поездов по направлению КНР-ЕС составит к 2020 году 5000 единиц в год или около 500 тысяч ДФЭ. На сегодняшний день по данному направлению за 2016 году составило около 95 тысяч ДФЭ, если сравнивать с данными пять лет назад, то в 2011 году по железным дорогам было провезено 1100 ДФЭ. Объем контейнерных перевозок КТЖ планируют увеличить до 800 тысяч контейнеров к 2020 году [3].

Россия и Казахстан отвоевывает транзит, общее время транзита по железнодорожному маршруту из Ляньюньганя в Санкт – Петербург составляет от 10 до 13 дней, из Ляньюньганя в Стамбул — от 20 до 23 дней. Транзит по железнодорожному маршруту из Восточного Китая в Европу займет 14-15 дней. К Сухому порту прилегает логистическая зона, где размещены оптовые склады, базы для сбыта и хранения. В индустриальной зоне будут располагаться производства в сфере сельскохозяйственной, пищевой, легкой и тяжелой промышленности. В настоящее время сданы в эксплуатацию завершающие очереди строительства Сухого порта, индустриальной и логистической зоны.

В национальной компании «Қазақстан темір жолы» (КТЖ), превратившейся в последнее время в полноценный транспортно-логистический холдинг, рассчитывают резко увеличить количество контейнерных перевозок между Китаем и Европой транзитом через Казахстан, более половины экспортируемой из РК пшеницы и муки доставлено в страны ЦА, при этом в 2015 году соответствующий показатель составил 46 тысяч контейнеров, рост контейнерных перевозок тогда составил 129% по сравнению с 2014 годом. За счет же чего в КТЖ рассчитывают увеличить контейнерные перевозки в разы, особенно на фоне общего снижения железнодорожных перевозок между двумя странами. Потеря связана с макроэкономической ситуацией, но с общим снижением перевозок с участием Казахстана и России достигнут существенный рост в контейнерных транзитных

перевозках в направлении в КНР и из КНР. Этот парадокс связан с целым комплексом долгосрочных и краткосрочных факторов. Из краткосрочных факторов следует выделить общее снижение потребительского спроса и ценовую конъюнктуру на сырьевых рынках, приводящих к снижению транспортировки этих грузов. А вот долгосрочные факторы играют на руку контейнерным и мультимодальным перевозкам. Речь идет о переходе потребителей на новые экологические уклады, снижение материалоемкости производства, появлении новых видов материалов и технологий – все это меняет структуру потребления, и, соответственно, и транспортировку традиционных грузов [2].

Стратегия развития КТЖ до 2020 года нацелена на рост транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг – эту стратегию реализуется с 2010 года, и направлена на рост целевых сегментов, которыми были определены мультимодальные перевозки и транзитные перевозки сообщением между крупнейшими рынками евразийского континента. Сейчас проводится работа, чтобы предусмотреть в новой редакции таможенного кодекса Евразийского Экономического Союза возможность таможенного администрирования перевозок, чтобы не приходилось при каждой перевалке заново осуществлять таможенные процедуры, поэтому существует такое понятие про станцию Петропавловск, как «вокзал для двоих». Станция относится к России с учетом компенсаций потерь, связанных с падением традиционных грузов, т.е. устранены административные препоны [4]. В этой связи в Казахстане с прошлого года были законодательно урегулированы вопросы, связанные с контейнерными перевозками, что позволяет услугодателям предоставлять гибкие услуги и высокий уровень сервиса. Также была сформирована законодательная база для осуществления смешанных перевозок, позволяющая осуществлять перевозки различными видами транспорта по единой транспортной накладной. В торговле с Россией: нужен новый импульс, эта законодательная платформа и станет одной из причин того, что к 2020 году объем контейнерных перевозок достигнет до 800 тысяч контейнеров, а доля доходов компании от транзитных перевозок, которая сейчас достигла 35%, в среднесрочной перспективе повысится до 50%. Помимо законодательного обеспечения отрасли, причины роста нового сегмента заключаются также в модернизации транспортно-логистического комплекса и концентрации ключевых логистических активов страны в КТЖ. В Казахстане построено 2,5 тысячи километров железнодорожных линий, формирующих новую архитектуру транспортных коридоров в направлениях восток – запад и север – юг. В настоящее время реализуются проекты по расширению пропускной способности магистральной железнодорожной сети, развитию сети автомобильных дорог и портовой инфраструктуры на Каспии. Общий объем инвестиций в развитие инфраструктуры в период с 2010 по 2020 годы составляет около 34 миллиардов долларов, из которых на сегодня освоено уже 23 миллиарда. Транзитные коридоры = логистические центры. Сейчас же нацкомпания в партнерстве с частным сектором активно формирует сеть транспортно-логистических центров, причем не только внутри страны: так, в 2014 году компания разместила терминальную инфраструктуру на восточном побережье Китая, в порту Ляньюньгань. В прошлом же году был введен в эксплуатацию крупнейший в Центральной Азии транспортно-логистический центр в Астане, в конце года аналогичный центр будет запущен в Шымкенте, в среднесрочной перспективе планируется строительство таких центров в Актобе, Усть-Каменогорске, Актау и ряде других городов. Каждый из них будет включать в себя склады временного хранения, холодильные овощехранилища, оказывать услуги стелажного хранения – оказывать весь спектр услуг. Формирование внутренней сети таких складов обеспечит удовлетворение потребностей в современных логистических мощностях не только Казахстана, но и регионов сопредельных с ним стран. Разворачивание таких центров вдоль транзитных коридоров направлено на создание условий для роста высокодоходного контейнерного трафика. Наша стратегия предусматривает строительство таких центров и развитие терминального сервиса в Китае,

в странах Центральной Азии, в Турции, в странах Персидского залива. Формирование логистической архитектуры на базе новой сети центров дает новые возможности для развития международного ритэйла, что может быть особенно интересно для крупных торговых сетей России с учетом дислоцирования этих центров на единой таможенной территории. В частности, россиянам особенно может быть интересен сухой порт «Хоргос-Восточные ворота», созданный на границе Казахстана и Китая: с учетом интенсивного развития центральных и западных регионов Китая и тесного торгово-экономического сотрудничества России и КНР, разворачивание на территории Хоргоса российского бизнеса позволит последнему оптимизировать логистические цепочки с покрытием регионов России, Казахстана, а также стран Центральной Азии. Руководство нацкомпании заверяет, что КТЖ готово предоставить российским партнерам необходимые условия инфраструктуры, логистический сервис, а также сервисы для транспортировки грузов из Сибири, Урала, в регионы Центральной Азии и Западного Китая – и в обратном направлении. [3].

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] [www.inform.kz/.../plan-nacii-100-shagov-po-realizacii-pyati-institucional-nyh-reform...](http://www.inform.kz/.../plan-nacii-100-shagov-po-realizacii-pyati-institucional-nyh-reform...)
- [2] [www.akorda.kz/.../poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nnazarbaeva-narodu-kaz...](http://www.akorda.kz/.../poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nnazarbaeva-narodu-kaz...)
- [3] <http://www.railways.kz/.../transit>
- [4] Исингарин Н.К. Казахстан и содружество: проблемы экономической интеграции. – Алматы: ОФ “БИС”- 2000 – С.216.