

ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО - ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

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 [1].

Приоритетными направлениями для организации перевозки транзитных и экспортно - импортных грузов через территорию Республики Казахстан являются:

1. Корейский полуостров - Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа ("Восток - Запад");
2. Европа - Турция - Иран - Центральная Азия - Китай;
3. Северная Европа - Россия - Центральная Азия - Персидский залив ("Север - Юг");
4. Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА);
5. Россия - Казахстан - Центральная Азия.

2) Основными целями развития транспортных коридоров исходя из решения актуальных в настоящее время вопросов, являются: [3]

- формирование государственной транзитной политики;
- формирование инвестиционной составляющей транспортно - технологического обеспечения транзита грузов через территорию Казахстана;
- обеспечение эффективного и сбалансированного развития транспортно - технологической инфраструктуры территорий и сферы сопутствующего сервиса,;
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан;
- обеспечение реальной государственной поддержки (в организационном, правовом и экономическом отношениях) реализации новых проектов;
- комплексное развитие международных транспортных коридоров с учетом увеличения мультимодальных перевозок;
- создание необходимых условий для снижения зависимости от альтернативных транзитных транспортных коридоров сопредельных стран;
- создание организационных, экономических, правовых и социальных условий развития и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры;
- проведение эффективной кадровой политики (выработка требований, предъявляемых к обслуживающему персоналу, участвующему в организации транзитных перевозок и привлечении грузопотоков на казахстанские транспортные коридоры, создание условий по подготовке и переподготовке кадров);
- координация строительства новых и реконструкции существующих транзитных мощностей с учетом региональных и экспортно - импортных грузопотоков и др.

Кроме увеличения пропускной способности железных дорог также необходимо проведение ряда мероприятий для привлечения грузоотправителей: внедрение автоматической системы слежения за продвижением грузов, гарантийной сохранности грузов, современных средств связи, увеличение скоростей движения поездов и строительство объектов сервисного обслуживания, регулярная разработка прогнозов грузоперевозок, что требует значительных инвестиций. [4]

Приоритетными задачами в этом плане в ближайшее время могут стать: [5]

- 1) развитие мощностей железнодорожного транспорта (Дружба, вторая очередь), усиление железнодорожной линии Актогай - Дружба (253 км);
- 2) модернизация участка Саяк - Моинты 338 км;
- 3) строительство новой железнодорожной линии Чарская - Усть - Каменогорск 150 км;
- 4) реконструкция автомобильных дорог Алматы - Астана, Алматы - Бишкек, Алматы - Хоргос;

5) строительство и реконструкция отдельных участков автодороги Шымкент - Кызыл-Орда - Иргиз - Актобе и Атырау - Уральск - Актобе - Карабутақ - гр. Костанайской области.

Ввод в эксплуатацию новых трасс и путей сообщения позволит значительно сократить протяженность перевозок и стоимость транзита грузов, будет содействовать расширению торгово-экономических взаимосвязей внутри Центральноазиатского региона. Безусловно, в дальнейшем потребуются проведение глубоких комплексных исследований по экономической эффективности этих проектов на основе прогнозов увеличения транзитных потоков.

Однако, дальнейшее увеличение объемов грузоперевозок на перспективу до 2010 года потребует инвестиций в инфраструктуру, а также технического и технологического переоснащения транзитной системы [1]

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры страны в целом, а не только проблему одной транспортной отрасли или нескольких смежных отраслей необходимо обозначить следующие задачи:

- разработать государственную идеологию привлечения транзита, взяв в качестве примера достижения других стран, таких как Голландия, страны Центральной и Восточной Европы и т.д. При этом необходимо иметь в виду бурно развивающуюся систему электронной торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортного обеспечения;

- разработать программу развития транзитных (международных) транспортных коридоров с учетом того, что она должна обслуживать также и внутренние потребности Казахстана;

- внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, применяемые многими странами (концессии, ВОТ/ВОО);

- увеличить объем привлечения средств международных займов на развитие инфраструктурных проектов;

- принимать меры разумного протекционизма в отношении казахстанских транспортных компаний, потенциальных судовладельцев, портов и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;

- развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу геополитического положения, к казахстанскому транзиту;

- проводить активную имиджевую кампанию для содействия и координации усилий государственных и коммерческих структур в области развития транзита.

Это задача национального масштаба имеет прямую связь с изменением структурной политики и экономической стратегии государства.

Она коренным образом влияет на роль и место Казахстана в региональном масштабе и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики Казахстана в целом. [3]

6. Пути решения проблем развития транспортного транзита

1. Проведение согласованной транзитной политики с сопредельными государствами.

2. Работа по приведению нормативно - правовой базы в области международных транспортных коридоров в соответствие с международными стандартами.

3. Модернизация и реконструкция участков транзитных коридоров.

4. Укрепление и расширение многостороннего международного сотрудничества.

5. Проведение разумной тарифной и инвестиционной политики.

6. Разработка и реализация программ и проектов, направленных на формирование международных транспортных коридоров и развитие инфраструктуры, в том числе системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг и системы обслуживания транспортных средств.

7. Развитие мультимодальных перевозок. [1]

Для решения первоочередных проблем развития транспорта и достижения оптимального взаимодействия видов транспорта в условиях ускоренного развития международного сотрудничества необходимо научно - обоснованное законодательство: по видам транспорта, в соответствии с требованиями современных международных правил в международных сообщениях перевозок в системе международной торговли. [1]

На современном этапе ведущую роль в решении упомянутых проблем правового и нормативного обеспечения комплексного развития и взаимодействия видов транспорта в Казахстане может сыграть широкое международное сотрудничество.

Восстановление научно - технического потенциала всей транспортной системы и отдельных видов транспорта, координация работы по решению задач транспортной системы являются одним из инструментов в реализации поставленных целей. [2]

Кроме того, необходимо решить следующие основные задачи:

- укрепление производственно - технической базы транспортных организаций и развитие объектов инфраструктуры на основе активизации инвестиционной деятельности и проведения эффективной инновационной политики;

- развитие транспортно - экспедиционного обслуживания, включая терминальное хозяйство;

- разработка предложений по совершенствованию и координации взаимодействия всех видов транспорта на региональном и республиканском уровнях исполнительной власти и в международных организациях.

В качестве методологической базы создания модели единой транспортно-логистической системы Казахстана целесообразно использовать концепцию, представляющую собой синтез разноуровневых подходов: микроэкономического, мезоуровня, макроэкономического. Этот подход подтверждается выделенными в исследованиях [1, 2] критериями и принципами, которые, опираясь на теорию системного анализа, рассматривают развитие транспортно-логистических систем как объективной возможности удовлетворять потребности в региональных транспортно-логистических услугах.

В соответствии с теорией систем единая интегрированная транспортно-логистическая система (ТЛС) определен нами, как многоуровневая и многофункциональная система, состоящая из микро-, мезо- и макроуровней, удовлетворяющая не только потребности в транспортно-логистических услугах, но и повышающая конкурентоспособность региона.

Таким образом, методология формирования единой интегрированной ТЛС многоэтапна и многоуровневая, состоит из следующих уровней:

- первый уровень - самый низкий уровень взаимодействия терминальных и грузовых комплексов, складских хозяйств, транспортных предприятий;

- на втором уровне должны быть сформированы транспортно-логистические центры различных уровней (местные, региональные и международные);

- на третьем уровне формируются региональные транспортно-логистические системы;

- на четвертом уровне происходит формирование транспортно-логистических кластеров;

- на пятом уровне, на основе региональных ТЛС и транспортно-логистических кластеров, формируется многоуровневая единая интегрированная транспортно-логистическая система как подсистема макрологистической системы страны.

Рассмотрим каждый из указанных уровней развития транспортно-логистического комплекса.

Первый уровень характеризуется низким уровнем взаимодействия по сути разрозненных и разобщенных транспортно-логистических инфраструктур. В настоящее время этот уровень развития не удовлетворяет потребности казахстанской экономики.

На втором уровне должны создаваться транспортно-логистические центры с понятными и общепринятыми для потребителей правилами и принципами работы. При этом необходимо учесть то обстоятельство, что перед каждым участником транспортно-логистического рынка стоят свои задачи.

В результате за счет эффективного управления общими административными и эксплуатационными издержками и преференций по земельным налогам, полученным от местных властей, повысится конкурентоспособность транспортно-логистической отрасли в целом. В настоящее время при создании транспортно-логистических центров необходимо вести их многоуровневое планирование [4].

Для вхождения казахстанской логистики в мировую логистическую сеть необходимо создать национальные, региональные, местные и локальные транспортные логистические центры, включая как транспортную инфраструктуру, так и складскую логистику.

Обобщая зарубежный опыт, прежде всего стран ЕС, по планированию логистических центров, вытекают следующие основные рекомендации:

- сосредоточение внимания на взаимодействии узлов грузопотока для лучшего планирования и интеграции между существующими транспортными узлами, вместо развития новых;

- планирование на национальном, региональном и местном уровнях должно проводиться совместно;

- управление логистическими парками и их развитие осуществляется по моделям государственно-частного партнерства.

Стратегия развития транспортно-логистических центров в стране и программа создания транспортной инфраструктуры должны быть обсуждены государством, бизнес-сообществом и общественными организациями [5].

При этом планы создания транспортно-логистических центров на региональных и городских уровнях должны быть синхронизированы с планами регионального развития руководства областей.

Требования к планам создания транспортно-логистической инфраструктуры должны быть детализированы - внутренние коммуникации, конкретные точные размеры логистических центров, их местоположение и возможность беспрепятственного доступа к ним [2].

Таким образом, усилиями всех заинтересованных сторон возможно создать эффективную транспортно-логистическую систему, включающую мультимодальные и интермодальные перевозки; современные логистические терминалы; логистические компании по экспедированию грузов; развитие стандартных транспортных маршрутов, позволяющих осуществить комбинированное перемещение грузов.

Третий уровень. Создание современной транспортно-логистической системы, интегрированной в международную транспортно-логистическую цепь поставок, способно предложить качественные услуги добавленной стоимости. Региональные ТЛС можно рассматривать как подсистему макрологистической системы данного региона и также как подсистему транспортно-логистического кластера. РТЛС имеет главное ограничение по территориальному признаку - границы региона, транспортно-логистические субъекты, которые она объединяет. Система направлена на оптимизацию движения грузопотоков на территории региона. Система должна стремиться к полному охвату всех транспортных потоков в пределах региона, то есть вовлечению всех грузоотправителей и грузополучателей.

Тогда как транспортно-логистический кластер имеет главное ограничение не по территориальному признаку, а по близости расположения к транспортным коридорам группы взаимосвязанных компаний - транспортно-логистические субъекты, которые она объединяет. Система направлена на оптимизацию движения грузопотоков в международных транспортных коридорах. Четвертый уровень состоит из обоснования стадии формирования транспортно-логистических кластеров. Транспортно-логистический кластер позволит сконцентрировать в себе все промышленные организации и логистические организации, работающие в сфере грузовых и пассажирских перевозок, грузоотправители, логистические и транспортно-логистические компании, а также организации, оказывающие сопутствующие услуги [2].

На основе анализа и обобщения теории и практики создания кластеров, авторами разработан алгоритм формирования транспортно-логистических кластеров с учетом целей региона (экологических, экономических и др.). Алгоритм для формирования региональных транспортно-логистических кластеров включает следующие этапы.

Первый этап. Установление ограничений внешней и внутренней среды: целевые, ресурсные, законодательные, научно-технические. Второй этап. Формулировка цели и задач исследования, исходя из особенностей региона, его потенциала и роли в рамках единой макрологистической системы страны. Третий этап. Проведение исследования элементов транспортно-логистической системы региона с целью выявления состава и структуры транспортно-логистического кластера. На четвертом этапе проводится маркетинговый анализ конкурентных преимуществ и потребительских предпочтений предприятий различных отраслей, расположенных в регионе. Необходимость проведения исследования на этом этапе обусловлена, во-первых, определением перечня работ и услуг, характерных для транспортно-логистической инфраструктуры, существующей номенклатуры услуг, оказываемой в регионе. Во-вторых, для определения перспективных направлений развития услуг в формируемой ТЛС и кластере области [2].

Результатом будет являться уточнение участников кластера.

На пятом уровне формируется многоуровневая единая интегрированная транспортно-логистическая система Казахстана, которая включает в себя системы первого, второго, третьего и четвертого уровней [4].

Таким образом, транзит может сыграть большую роль в экономике Казахстана, Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по

сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом по территории России.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Сергеев В.И.* Логистика в бизнесе: Учебник. - М.: ИНФРА — М. 2001-608 с.
2. *Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И.* Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития. Монография - Иркутск.: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
3. *Ермаков В.* Казахстан в современном мире. Издание 4-е.- Алматы: ИД «Жибек Жолы», 2007.- 208 с.
4. *Назарбаев Н.А.* Казахстан 2030. Процветание безопасности и процветания всех казахстанцев: Послание Президента страны народу Казахстана. Алматы. Білім, 1997. – 32с.
5. *Назарбаев Н.А.* Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, проект Специальная экономическая зона «Западные ворота Казахстана» - 29с.

Резюме

Көлік жүйесі тиімділігінің артуы – оның Қазақстан экономикасының бәсекелестікке қабілетті элементі болуына мүмкіндік береді. Жолаушы және жүк тасымалдарының едәуір өсуі қамтамасыз етіледі.

Summary

The main advantage that transit corridors passing through the territory of Kazakhstan, lies in the substantial reduction in the distance. In the implementation of communication between Europe and China via Kazakhstan distance transport is reduced by half compared with the sea and a thousand kilometers, compared with the transit through the territory of Russia.

КазАТК

Поступила 20.04.12 г.