**АННОТАЦИЯ**

В статье рассмотрены некоторые аспекты эффективности использования железнодорожных транспортных коридоров Республики Казахстан.

**ABSTRACT**

In article some aspects of efficiency of use of railway transport corridors of the Republic of Kazakhstan are considered.

**Ключевые слова:** транспорт, груз, таможня, транзит, потенциал, Шелковый путь, бизнес.

**Keywords:** transport, freight, customs, transit, potential, Silk way, business.

Внешняя торговля и транспорт всегда являлись факторами, способствующими развитию конкурентоспособности государства. Сегодня успешно развиваются те страны, которые способны в сжатые сроки совершенствовать свои технологии, успешно развивающие свои географические, пограничные преимущества, умело использующие возможности и преимущества своего транспортного сообщения.

На протяжении долгих лет, несмотря на незначительные колебания товарооборота железнодорожный транспорт является лидирующим по объему грузоперевозок. Важное значение для интеграции национальной экономики в мировое экономическое пространство, учитывая внутриконтинентальное расположение страны, имеет расширение транспортных потоков по железной дороге из Китая, России, стран Юго-Восточной Азии и ближнего востока с подключением их к европейским транспортным путям. Таким образом, основными факторами, во многом определяющими стратегию развития транспортной системы Казахстана, являются те выгоды и преимущества, которые страна может получить благодаря своему географическому положению.

Сегодня по территории Казахстана пролегают так называемые международные маршруты, которые классифицируются как Северный, Центральный и Западный коридоры. Западные территории КНР включают в себя 12 провинций и районов, из которых 6 находится на северо – западе и 6 на юго-западе страны. При этом наиболее крупный из них по валовому продукту является Синцян -Уйгурский автономный район. Как в России, так и в Казахстане достаточно остро стоит вопрос о выборе перспективной стратегии развития транспортной отрасли экономики, не без проблем, но развивается новая транспортная идеология, составной частью которой должна стать Система транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Данная система призвана обеспечить безопасность и надежность функционирования континентальных транспортных маршрутов, а также дать толчок к развитию территориально-производственных комплексов (ТПК). К сожалению, есть определенные нерешенные проблемы, как внутренние, так и межгосударственные, которые тормозят решение как первой, так и второй задачи [2]. Специалисты Казахстана отмечают, что существуют нерешенные вопросы, отрицательно действующие на поступательное развитие железных дорог, которые необходимо устранить в целях усиления конкурентоспособности и реализации богатого транспортно - транзитного потенциала республики. В частности, на не достаточном уровне решаются:

1. Вопросы технического и технологического взаимодействия различных служб;
2. Плохое, недостаточное информирование предпринимательских структур о причинах задержек груза;
3. Пока участник внешней экономической деятельности узнает о задержке, проходят минимум сутки, а на устранение и получение сообщения решения об отправке грузов – еще больше времени, хотя существуют определенные нормативы и правила. Понятно, это не способствует эффективному использованию таможенных процедур.
4. Нет эффективного взаимодействия сменных, оперативных работников пограничных станций, таможни, экспедиторских компаний, грузоотправителей и получателей.
5. Оказывает влияние на организацию пропуска грузов также отсутствие предварительной информации о весе, количестве мест, стоимости груза и наименовании отправителя и получателя.
6. Проблемой является также недостаточная пропускная способность в расчете на перспективы дальнейшего развития пограничных железнодорожных хабов. В частности, пограничный железнодорожный переход Достык - Алашанькоу в течении ближайших 3-4 лет может достигнуть максимальной пропускной способности при заявленных Китаем 25 млн тонн [4. 285с]. При этом предполагается, что основную часть грузооборота будет составлять межграничный товарный обмен между Казахстаном и Китаем, а никак не транзитные перевозки.
7. Присутствуют также довольно многочисленные технические недоработки в большинстве пути: отсутствие автоматизации, одноколейность железной дороги, устаревшие средства связи и т.д., и т.п.

Мы думаем, что одна из основных причин низкого качества и высокая стоимость железнодорожных услуг на пограничной станции Достык, которые выполняет одна компания АО «Кедентранссервис» - это отсутствие конкуренции. Справедливости ради надо отметить, что за последние годы компания существенно нарастила объемы перегруза, устранены определенные недостатки, модифицированы многие работы с документами, и в то же время, позиция монополиста привели к накоплению большого количества претензий, которые в последние время стали перевешивать положительные достижения. В частности, при таможенном досмотре на пограничных железнодорожных станциях, в отдельных случаях, требуют задержки для осмотра с вскрытием вагона, контейнера и перемещения груза (выгрузка, погрузка и т.д.) Эти работы выполняются по требованию таможенных органов, АО НК «КТЖ» и транспортно - экспедиционными компаниями. До сих пор плохо решен вопрос, кто должен оплачивать такие работы, если при данной процедуре подтверждается, что участник внешнеэкономической деятельности выполнил все требования законодательства и не допускал каких-либо нарушений. Нерешенность данной проблемы, не урегулированность, задержки создают почву для постоянных противоречий оплаты таких работ, определенной напряженности, недоверию, особенно с зарубежными партнерами и приводит к отказу в исполнение транзитных возможностей страны, понятно, для устранения таких «казусов» необходимо принять конкретные меры, в том числе по линии автоматизации данных процедур на самом современном уровне.

Считается, что путь через Казахстан - наиболее короткий и быстрый, например, на дорогу из Китая до Великобритании уходит где-то до 20-25 дней меньше чем, чем у грузового судна с восточного порта КНР. При этом основные маршруты железнодорожных поездов идут из центрального, юго-восточного и южного Китая, где сосредоточены основные производственные площадки. И по стоимости доставка груза через Казахстан может обходиться примерно в 5-6 раз дешевле самолета [1]. В то же время, хорошо известно, что транспортировка груза судном контейнеровозом из восточных портов поднебесной практически в разы дешевле и главное присутствует полная прозрачность самого маршрута: «без остановок», «без задержек», «без бюрократии», тем более, что имеется техническая поддержка международного порта Мумбаи, В свою очередь, Египтом проведена полная технологическая модернизация Суэцкого канала, который на сегодня способен проводить суда любого существующего типа современных контейнеровозов. Внушает уважение показатель выручки этой страны за проход судов 2017-2018 гг. в размере $5,585 млрд [6.263с] долларов США, рекордной - за весь исторический период функционирования данной водной артерии. Таким образом, на сегодня в межконтинентальных грузовых маршрутах прежде всего в транзитных коридорах КНР - Европа, странами Юго-восточной Азии и ЕС в основном преобладает морской транспорт, на долю которого приходится почти 98,3%. Тем не менее, возможность использования внутриконтинентальных коридоров дает Казахстану уникальный шанс занять достойное место в континентальных железнодорожных транспортных перевозках. В частности, Казахстан планирует, судя по заявлению вице-президента АО «НК «КТЖ»» Бауыржана Урынбасарова, к 2020 году общий грузопоток по железнодорожным маршрутам Казахстана увеличить более чем на 10 млн. тонн [5]. При этом, имеется рост 2,5 раза (по данным «Central Azia monitor») транзитных поездов направлении Европа - Китай и обратно (с 179 до 429 поездов) только за один 2016 год, что говорит о качественном увеличении интереса зарубежного бизнеса к транзиту через Казахстан. И все же, с нашей точки зрения, перспективы Казахстана на транзитном поприще не так радужны, как видится ответственным казахстанским чиновникам. К примеру, судя по финансовым итогам АО «НК «КТЖ»» 2017 года доходы от транзитных перевозок составили 209,4 млрд. тенге, что ниже уровня 2016 года на 15%. Доходы от транзита в 2017 году составили 27% в общей структуре доходов Компании, занимая 13% в общем объеме грузооборота. Для сравнения: в 2011 году доходы от транзита занимали в структуре доходов Компании – 22% [8]. По нашему мнению, бизнес КНР, как и Юго-Восточной Азии, пока не развернулся лицом к казахстанскому транзиту. Грузы морем везти дольше, но все также - дешевле, надежнее. Какого-либо системного коренного перелома в области роста транзитных перевозок не произошло, несмотря на различные правительственные договоренности, усилия Президентов двух стран по возрождению древнего «Шелкового пути». Возможно это вопрос времени, если судить, по публикуемым официальным статданным. При этом, если судить по озвученным прогнозным «стратегическим» планам Республики Казахстан предполагалось к 2020 году довести объем транзитных перевозок до 70-75 млн. тонн. На сегодня этот показатель не дотягивает и до 30 млн. тонн. «План» со скрипом выполнен лишь на 39%. И какой-либо его дальнейший «усиленный» рост к дате «2020» - лично у нас, вызывает определенные сомнения. С нашей точки зрения, здесь могут быть как внешние, так и внутренние причины, тормозящие данный процесс. Ситуация требует дальнейшего критического анализа.

По мнению, казахстанских специалистов маршрут через Казахстан будет играть ключевую роль в реализации проекта экономического пояса «Шелковый путь» в той части, которая касается связей с Европой. В то же время, маршрут Транссибирской магистрали поднебесная может использовать в первую очередь для торговли с Россией, в меньшей степени - для транзита. С точки зрения китайских экспортеров преимущество данного направления - меньшая загруженность. В целом, на сегодня Китаем заявлено почти сорок транзитных коридоров – по направлениям европейских стран. Из них железнодорожных маршрутов, проходящих по территории Казахстана -9 [7]. Думается, что один из фактов, влияющих на снижение транзитного потока, может быть уменьшение темпов экономического развития поднебесной в 2016 году почти на 5 трлн. долларов, 2017 - 4 трлн. долларов по отношению к 2015 году. В народном хозяйстве Китая фиксируется определенная стабилизация, точнее сказать спад, сравнительно с прошлыми периодами довольно значительное падение темпов экономического роста, который как отмечают международные эксперты стал наиболее низким за последние 25 лет [3]. Также одной из проблем является крайне жесткая экономическая политика Китая, заключающаяся в том, что КНР не заинтересован в импорте, за исключением сырьевых поставок. Это приводит к удорожанию всей цепочки транзита, порожнему пробегу вагонов, так как поток товаров из Европы в Китай по обратному маршруту довольно слабый.

Хочется сказать в заключение, что в настоящее время транспортный комплекс Республики Казахстан переживает период организационных и правовых реформ, иногда весьма болезненных, которые направлены на изменение взаимоотношений транспортного комплекса и государства. Данные реформы предусматривают разделение функций управления перевозками и инфраструктурой с обеспечением свободного участия трех сторон в транспортном процессе за счет приватизации, акционирования и приобретения хозяйственной независимости с полной финансовой ответственностью за результаты деятельности. Таким образом, производственная структура влияет на получение максимальных результатов от предлагаемого сервиса с наименьшей затратой средств и наиболее эффективным вкладом капитальных вложений, создающей дополнительные условия динамики народнохозяйственного комплекса Казахстана. Мы надеемся, что все это в конечном счете должно дать синергетический эффект по созданию условий для участия в совместном углубленном международном разделении труда, одним из которых должен выступать проект дальнейшего развития железнодорожного транзита, повышения эффективности использования международных транспортных коридоров Республики Казахстан.

**Список литературы:**  
1.Акбота Тлеу. «Казахстанские железные дороги: традиции и инновации».  
Central Asia Monitor: сайт. - URL: https://camonitor.kz/24866-kazahstanskie-zheleznye-dorogi-tradicii-i-innovacii.html (Дата обращения: 28.03.2019)  
2.Елемесов Марат, «Перспективы, проблемы развития и использования сети международных транспортных коридоров с участием РК»: сайт. - URL: https://yvision.kz/post/368548 (Дата обращения: 30.03.2019)  
3.Зубов Андрей «Какую прибыль получит Казахстан от китайского транзита»: сайт. - URL: https://365info.kz/2016/02/kakuyu-pribyl-poluchit-kazahstan-ot-kitajskogo-tranzita (Дата обращения: 29. 03. 2019)  
4.Нефедова Л.Ф. «Перевозка массовых грузов железнодорожным транспортом: зарубежный опыт». Материалы научно-практической конференции «Совершенствование финансово-экономического механизма развития транспортно-коммуникационного комплекса» - Алматы, 2016 - 285с.  
5.Нургалиев Досжан. «Транспортные коридоры Евразии»: сайт. – URL:https://www.kazpravda.kz/articles/view/transportnie-koridori-evrazii (Дата обращения: 29.03.2019)  
6.Шайманова М.И., Саукенова И.К. «Участие Казахстана в системе евразийских транспортных коридоров». Материалы научно-практической конференции «Совершенствование финансово-экономического механизма развития транспортно-коммуникационного комплекса» - Алматы, 2016. – 263c.  
7. Шемяко Андрей. «Порты Украины: сайт. - URL: https://ports.com.ua/news/v-2017-g-trafik-cherez-suetskiy-kanal-uvelichilsya-na-5 (Дата обращения 29. 03.2019)  
8. Годовой отчет за 2017 год АО «НК «КТЖ»»: сайт. - URL: https://www.railways.kz/upload/docs. (Дата обращения 26.03.2019)

Пожалуйста, не забудьте правильно оформить цитату:  
Гималетдинов К.В., Демеуова К.Ж., Бейсахметова Ж.А. Вопросы эффективности использования железнодорожных транспортных коридоров республики Казахстан // Universum: Экономика и юриспруденция : электрон. научн. журн. 2019. № 5(62). URL: http://7universum.com/ru/economy/archive/item/7129 (дата обращения: 28.05.2020).