



ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ

по теме:

«ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЦИОНАЛЬНЫХ СХЕМ ТРАНСПОРТИРОВКИ ТОВАРА ИЗ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ В КАЗАХСТАН И ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН»

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Исполнитель:

Объединение юридических лиц
«Союз международных
автомобильных перевозчиков Республики
Казахстан» (КазАТО)

Президент

М. Сактаганов

Астана, 2017 г.

Список исполнителей
«Определение рациональных схем транспортировки товара из
Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через
Казахстан»

№ п/п	ФИО	Должность	
1.	Сактаганов М.А.	Руководитель проекта, Президент КазАТО	
2.	Каплан Т.Л.	Генеральный секретарь КазАТО	
3.	Сактаганова Д.М.	Заместитель Генерального секретаря КазАТО	
4.	Абильдаев А.А.	Заместитель Генерального секретаря КазАТО	
5.	Ермеккалиева С.Е.	Заместитель Генерального секретаря КазАТО	
6.	Передерий В.А.	Менеджер отдела МАП	
7.	Рахметжанова С.О.	Менеджер отдела МАП	
8.	Жакупов Т.Б.	Главный специалист отдела МАП	
9.	Баймагамбетов Е.С.	Менеджер отдела МАП	
10.	Раимбекова Д.М.	Менеджер отдела МДП	
11.	Баймухамедов А.Е.	Менеджер отдела МДП	
12.	Ниязова Р.А.	Главный бухгалтер КазАТО	

СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ	4
ВВЕДЕНИЕ.....	6
1. КИТАЙ – ВТОРАЯ ЭКОНОМИКА МИРА	8
1.1. Экспортно-импортный потенциал Китая	8
1.2. Состояние транспортно-логистического комплекса Китая	15
1.2.1. Структура транспортно-логистического комплекса	16
1.2.2. Морские перевозки.....	18
1.2.3. Железнодорожные перевозки	21
1.2.4. Автомобильные перевозки.....	23
1.2.5. Воздушные перевозки	27
1.2.6. «Один пояс – один путь».....	29
2. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА.....	33
2.1. Экспортно-импортный потенциал Казахстана.....	33
2.1. Структура транспортно-логистического комплекса	34
2.1. Железнодорожный транспорт.....	36
2.3. Автомобильный транспорт	39
2.5. Морской транспорт	45
2.6. Воздушный транспорт	46
2.7. Дорожная инфраструктура.....	47
3. ТРАНСПОРТНО–ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА.....	64
3.1. Транзитный потенциал Казахстана	64
3.2. Автомобильные перевозки.....	77
3.3. Железнодорожные перевозки	92
3.4. Барьеры на пути международных перевозок	96
3.5. Определение наиболее эффективных маршрутов перевозки товара из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан	100
4. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	112
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	117
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	119

СОКРАЩЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

АО – Акционерное общество
АО «НК «КТЖ» - Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
АСМАП – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков
АТЭС – Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество
БРИКС – неофициальное объединение из пяти стран (Brazil, Russia, India, China, South Africa)
ВВП – Валовый внутренний продукт
ВВП ППС – Валовый внутренний продукт по паритету покупательной способности
ВТамО - Всемирная таможенная организация
ВТО – Всемирная Торговая Организация
Госсовет – Государственный совет
ГТУ КНР – Главное таможенное управление Китайской Народной Республики
ДАФ – нидерландская фирма-производитель грузовых автомобилей
др. – другие
ДФЭ - двадцатифутовый эквивалент
ЕАЭС – Евразийский экономический союз
ЕС – Европейский союз
ж/д транспорт – железнодорожный транспорт
КГД МФ РК – Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан
кг – килограмм
км – километр
КНР – Китайская Народная Республика
КТ МИР РК – Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
МАН – немецкая машиностроительная компания
МВФ – Международный валютный фонд
МДП – международные дорожные перевозки
млн – миллион
млрд – миллиард
ОАЭ – Объединенные Арабские Эмираты
ООН – Организация Объединенных Наций
п. Самсы, Таргап – поселок Самсы, Таргап
п·км – пассажиро-километр
п/п Достык – пограничный переход Достык
ПСД - Проектно-сметная документация
РГП – Республиканское государственное предприятие
РК – Республика Казахстан

РФ – Российская Федерация
 СВХ – склад временного хранения
 СНГ – Содружество Независимых Государств
 «Совтрансавто» - транспортные предприятия и логистические фирмы, находящиеся на территории России, в странах СНГ и Европы
 СП «КазРосГаз» - Совместное предприятие «КазРосГаз»
 ст. – станция
 СУАР – Синьцзян-Уйгурский автономный район
 США – Соединенные Штаты Америки
 т·км – тонно-километр
 ТЛК – транспортно-логистический комплекс
 ТМТМ - транкаспийский международный транспортный маршрут
 ТНК – Транснациональная компания
 ТНП – товары народного потребления
 ТОО – товарищество с ограниченной ответственностью
 ТРАСЕКА – Межд. транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
 трлн – триллион
 тыс. – тысяч
 ТЭО – Техничко-экономическое обоснование
 УТСЦ – Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС
 ФТС России – Федеральная таможенная служба России
 фут. контейнер – футовый контейнер
 фут. рефконтейнер – футовый рефрижераторный контейнер
 ЦАРЭС – Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
 ШОС – Шанхайская организация сотрудничества
 шт. – штук
 ЭВМ – электронно-вычислительная машина
 ЮКО – Южно-Казахстанская область
 A.P. Moller-Maersk Group – датская компания, известна портовым и грузовым судоходным бизнесом (Arnold Peter Moller- Maersk Group)
 BAF – бункерная надбавка – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от стоимости топлива на международном рынке.
 CAF – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от изменения курса валют.
 CRTA – Китайская автотранспортная ассоциация
 Latvijas Auto – Латвийская национальная ассоциация автомобильных перевозчиков
 LINAVA – Литовская национальная ассоциация автомобильных перевозчиков
 NCTS - Новая компьютеризированная транзитная система
 USD – доллар США
 ZMPD - Ассоциация международных автомобильных перевозчиков в Польше

ВВЕДЕНИЕ

Казахстан, располагаясь в центре Евразийского субконтинента, служит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. Сухопутная граница Казахстана с Китаем имеет протяженность 1783 км. В древние времена через сегодняшнюю территорию Казахстана проходил один из северных степных маршрутов Великого Шелкового пути. Сегодня на казахстанско-китайской границе функционируют два железнодорожных и пять автомобильных переходов.

Китайская Народная Республика является второй экономикой мира по объему годового ВВП и по паритету покупательской способности. Китай является крупнейшим экспортером в мире, и вторым по объемам импортером.

На сегодняшний день из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан доставляется продукция, произведенная в основном на предприятиях СУАРа. Европейские государства отказываются от данной продукции и закупают товары, производимые на Юго-Восточном побережье Китая и доставляемые морем в северные и южные порты Европы. Известно, что в настоящее время политика КНР направлена на развитие Западных районов Китая. В этих условиях Западно-Европейские инвесторы и импортеры, а также китайские компании экспортеры оценят возможности формируемых наземных коридоров по маршрутам Великого и Нового Шелкового пути и организуют производство высококачественной конкурентоспособной продукции (такой как производится в юго-восточном Китае) в районах Западного Китая. В этих условиях продукция СУАРа будет доставляться сухопутным транспортом в страны Восточной, Западной и Центральной Европы.

В настоящее время из районов Юго-Восточного Китая морским транспортом в страны Евросоюза доставляется более 300 миллионов тонн различных товаров в год. Переключение хотя бы 5% этого объема на сухопутный транспорт увеличит в 4 раза существующие объемы перевозок из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан.

Инициатива китайского президента Си Цзиньпина «Один пояс – один путь» является проектом экономической интеграции, который позволит Казахстану использовать своё уникальное географическое положение и извлечь геополитические выгоды из данного проекта.

Китайская Народная Республика является ключевым и стратегическим партнером Казахстана во всех макроэкономических аспектах, которые прямо пропорционально влияют на отрасль международных перевозок. Поэтому необходимо определить наиболее рациональные пути выполнения перевозок из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан.

Цель данной исследовательской работы – анализ всех существующих логистических схем, разработка рациональных схем перевозок, определение барьеров на пути транзита и разработка предложений по их устранению, определение экономической эффективности существующих и

потенциальных автотранспортных коридоров, анализ возможности и целесообразности формирования новых автотранспортных коридоров, разработка предложений по наиболее рациональным схемам перевозки грузов из Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через Казахстан.

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».

1. КИТАЙ – ВТОРАЯ ЭКОНОМИКА МИРА

Китайская Народная Республика в последние годы является второй экономикой мира. Практически все страны так или иначе имеют торговые взаимоотношения с Китаем, а также непосредственно потребляют товары, произведенные в этой стране.

Китай активно работает над возрождением Великого Шелкового пути в рамках реализации концепций «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века». На основании данных проектов Китай определяет страны, в которых есть интерес для инвестирования китайскими ТНК.

Характеризуя влияние китайской экономики на мировое экономическое развитие, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в своей речи на церемонии открытия очередного форума «Летний Давос» в г. Далянь в сентябре 2015 г. отметил, что Китай не является источником рисков для глобальной экономики, а наоборот, выступает одним из двигателей ее роста.

Китай, как главный и мощный производитель огромного множества товаров является крупным экспортером, используя все виды транспорта и увеличивая объемы с каждым годом.

1.1. Экспортно-импортный потенциал Китая

Китайская экономика самая быстроразвивающаяся в мире. Экспорт дает 80% валютных доходов государства, в экспортных отраслях занято около 20 млн человек. На внешний рынок приходится 20% валовой продукции промышленности и сельского хозяйства. Номенклатура экспорта насчитывает более 50 тыс. наименований.

Основными торговыми партнерами Китая являются США, Япония, западноевропейские государства, на которые приходится 55% внешнеторгового оборота.

В 2016 году объем внешней торговли Китая составил 3684,9 млрд долларов США, экспорт 2097,4 млрд долларов США, импорт – 1587,5 млрд долларов США (по данным ГТУ КНР). Товарооборот Китая с Казахстаном в 2016 году составил 10,3 млрд долларов США.

Объемы внешней торговли на страны Европы составили 550 млрд долларов США, США – 520,7 млрд долларов, АСЕАН - 452,2 млрд долларов, на Японию – 275,5 млрд долларов, с Кореей - 252,4 млрд долларов, Тайванем – 179,6 млрд долларов, Австралией – 122,3 млрд долларов США.

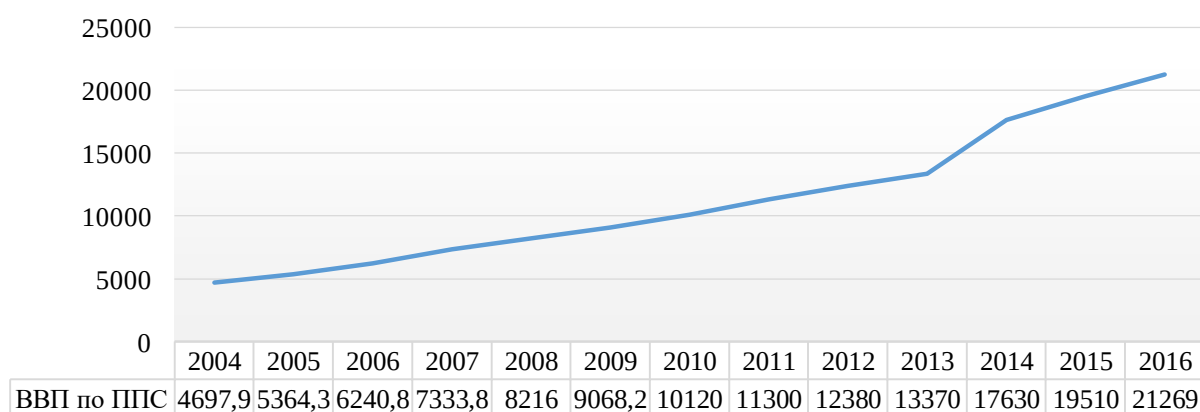
Ниже приведены данные товарооборота по основным торговым партнерам.

Таблица 1. Товарооборот Китая с основными торговыми партнерами

Страна	Стоимость, млрд долларов		
	Товарооборот	Экспорт	Импорт
США	520,7	371,8	148,9
Япония	275,5	127,7	147,8
Гонконг	341,5	323,5	19,0
Республика Корея	252,4	87,7	164,7
Тайвань	179,6	38,7	140,9
Германия	161,1	69,2	91,9
Австралия	122,3	37,8	84,6
Малайзия	94,8	36,5	58,3
Россия	88,2	44,1	44,1
Бразилия	85,7	33,4	52,3
Саудовская Аравия	73,3	18,5	54,8
Таиланд	69,7	31,2	38,5
Сингапур	69,3	40,8	28,5
Голландия	67,6	58,9	8,7
Индия	66,5	47,7	18,8
Индонезия	66,2	34,3	31,9
Англия	63,1	46,3	16,8
Канада	51,4	28,1	23,2
Франция	51,0	26,9	24,1
Италия	41,7	25,7	16,0

Источник: составлено авторами

По номинальному ВВП экономика Китая занимает второе место в мире (после США), а в 2016 году она обошла ее по другому параметру – ВВП ППС (паритету покупательной способности) который достиг 21 269 млрд долларов США против ВВП ППС США в размере 18 561,93 млрд долларов США. К 2050 году Китай планирует обойти США в списке сильнейших экономик мира и занять первое место по уровню номинального



ВВП.

Рисунок 1. Размер ВВП по ППС Китая, млрд долларов США

Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан

До вступления Китая в ВТО многие эксперты представляли прогнозы о возможном снижении внешнеторгового оборота, прежде всего за счет сокращения экспорта страны. Однако уже через 4 года после вступления Китая в ВТО был отмечен существенный рост, как основных макроэкономических показателей развития страны, так и внешней торговли в целом. При этом одним из основных внешних факторов роста китайской экономики стало резкое увеличение экспорта продукции за рубеж.[1]

Во избежание негативного воздействия экономического кризиса на внешнюю торговлю была организована активная политика государства, в то время как экспорт Китая быстро и значительно отреагировал на сокращение внешнего спроса в связи с экономическим кризисом за счет снижения импорта ведущих потребителей китайских товаров — стран ЕС, США и Японии. Инструменты регулирования, которые были задействованы в борьбе с кризисом в большей мере оказали влияние на внешнюю торговлю Китая. К ним необходимо отнести активную финансовую политику государства по стимулированию и расширению внутреннего спроса, а также умеренную валютную политику. Кроме того, Китай принял активные меры в сфере поддержки национального экспорта. Эти меры были направлены на преодоление кризиса путем создания стимулов для расширения экспортного производства и выхода на новые рынки. Для этих целей правительство Китая подписало двусторонние соглашения с рядом государств о валютных свопах на сумму 650 млрд юаней (более 90 млрд долларов США), что означало стимулирование компаний-импортеров из этих стран к приобретению за юани продукции китайского производства. Китай принял программу экспортного страхования на 84 млрд долларов.

Китай после вступления в ВТО реформировал свою внешнеторговую политику в сторону либерализации и расширения внешней открытости. При этом изменения во внешнеторговой политике (как в сфере экспорта, так и в сфере импорта) происходили в зависимости от макроэкономических циклов, на которых находилось китайское хозяйство. А также произошедшие сдвиги в товарной структуре экспорта и импорта Китая свидетельствуют, с одной стороны, о целенаправленной политике государства, направленной на импортозамещение, а с другой — на рост готовых изделий в экспорте за счет высокотехнологичных товаров.

Большое значение имеет рациональное сочетание двух моделей экономического развития — импортозамещающей (основной) и экспортоориентированной (вспомогательной). Важно отметить стабильно активный торговый баланс страны, к тому же с постоянно растущим превышением экспорта над импортом. Это один из важнейших источников доходов, обеспечивающий примерно 4/5 всех валютных поступлений. По такому важному показателю, как золотовалютные резервы страна на первом месте.

Китай — традиционный поставщик на внешние рынки таких изделий легкой промышленности, как хлопчатобумажные и шелковые ткани,

трикотаж, одежда, галантерея, обувь, игрушки, спортивные и туристские товары, изделия из пластмасс и фарфора. К экспортной продукции машиностроения и электроники относятся станки, морские суда, различные виды вооружения, но все же преобладают в ней изделия бытовой электроники. Как и изделия легкой промышленности, они пользуются большим спросом на мировом рынке. Наряду с этим сохраняется и экспорт продовольствия и сельскохозяйственного сырья. В нем преобладают овощи, фрукты, рыба и морепродукты, а также хлопок. Китай продолжает экспортировать уголь, черные и цветные металлы, цемент.

В импорте преобладают машины, оборудование, транспортные средства (автомобили, самолеты), промышленная электроника. Китай импортирует также нефть и нефтепродукты, железные руды, а также прокат черных металлов, химикаты. КНР является крупным импортером вооружений.[2]

Таблица 2. Структура экспорта и импорта Китая по направлениям и товарам

Экспорт Китая	
Страны назначения	Виды товаров
США	компьютерное и телекоммуникационное оборудование, текстиль, одежда, обувь, изделия машиностроения, электроника
Япония	одежда, обувь
Южная Корея	продукция химической промышленности, удобрения
Тайвань	лекарственные растения, табачные изделия, перья и пух птиц, свежие морские продукты, ткани, электромеханическое оборудование и детали к ним, железо, сталь, минеральное топливо и масло, строительный камень, известковый цемент
Германия	одежда, обувь, бытовая электроника
Австралия	продукция легкой промышленности
Голландия	промышленные товары
Вьетнам	продукты нефтепереработки, железо, сталь, техника, одежда, грузовые автомобили, запчасти для автомобилей
Англия	ткани, одежда, товары для дома
Индия	минеральное топливо, нефтепродукты, химикаты, минеральные удобрения, черные и цветные металлы, электрические аппараты и оборудование
Пакистан	продукция военного назначения, военная авиационная техника
Малайзия	комплектующие электронной промышленности
Бразилия	промышленные товары
Россия	электроника, одежда, обувь, изделия из кожи, трикотаж
Беларусь	минеральные продукты, машины и оборудование
Казахстан	компьютеры, сотовые телефоны, одежда, обувь, изделия из кожи, трикотаж, плоды цитрусовых растений, различное оборудование
Импорт Китая	
Страны отправления	Виды товаров
Южная Корея	высокотехнологичные товары
США	измерительное оборудование, гражданские самолеты, двигатели, оборудование и их части, автомобили, полупроводники, зерновая

	продукция
Япония	высокотехнологичная продукция, автомобили, строительное оборудование, бытовая техника, электроника
Тайвань	продукция легкой промышленности (трикотажные и вязаные ткани), бытовая электроника, пластмассовое сырье
Австралия	полезные ископаемые (в том числе уголь, бокситы)
Германия	автомобили и другая продукция машиностроения, технологичное оборудование для производств
Малайзия	готовая электронная продукция
Саудовская Аравия	Нефть
Швейцария	Золото
Египет	апельсины
Гана (Западная Африка)	Какао
Южная Африка	Вино
Бразилия	сельскохозяйственная продукция (кукуруза, соя), нефть в небольших объемах, черные металлы
Россия	сырьевая продукция (нефть и продукты ее переработки, газ), металлы, лес, минеральные удобрения, руда, мука, крупы, подсолнечное масло, сухое молоко, кондитерские изделия, алкогольные напитки
Казахстан	сельскохозяйственные продукты, напитки, сахар, кондитерские изделия, мука, масличные растения, прядильные культуры, шины для спецтехники, цинк, оплавки цинка

Источник: составлено авторами

Китайская Народная Республика осуществляет торговые операции со многими государствами мира, но только десяток из них относится к числу ее главных торговых партнеров. Во-первых, это некоторые из ее соседей – Япония, Республика Корея, Тайвань, Малайзия, Таиланд, развитию торговых связей с которыми во многом способствует и транспортно-географическое положение. Для торговли Китая с этими странами характерна и конкуренция и кооперирование. Во-вторых, это США, в торговле с которыми Китай постоянно имеет положительное сальдо торгового оборота. В-третьих, это страны Европейского союза, прежде всего Германия, Нидерланды, Великобритания, Франция и Италия. В-четвертых, это Россия.

КНР является первой мировой индустриальной сверхдержавой по объемам промышленного производства, а также космической и ядерной державой. Китай лидирует по добыче угля, железных, марганцевых, свинцово-цинковых, сурьмяных и вольфрамовых руд, а также древесины.

Китай является мировой фабрикой по производству товаров народного потребления. Государство занимает первое место в мире по экспорту готовой продукции. В настоящее время Китай является крупнейшим производителем чугуна, кокса алюминия, стали и стальных труб, олова, цинка, никеля, радиоприемников и мобильных телефонов, телевизоров, стиральных и швейных машин, велосипедов, мотоциклов, удобрений, хлопчатобумажных и шелковых тканей, цемента, обуви, мяса, картофеля и пшеницы, хлопка, риса, табака, яблок, овощей, шелковичных коконов; имеет огромнейшие поголовья

птицы, свиней, овец, коз, лошадей и яков, а также лидирует по вылову рыбы. Также Китай является крупнейшим мировым автопроизводителем. По общему количеству промышленных предприятий КНР занимает первое место в мире. В настоящее время в тяжелой промышленности работают около 3/5 всех трудовых ресурсов, занятых в индустрии, вырабатывается половина промышленной продукции.



Источник: Hidden China

Рисунок 2. Карта провинций Китая

Основные индустриальные центры расположены в восточных приморских провинциях и районах Цзянсу, Шанхае, Ляонине, Шаньдуне, Гуандуне, Чжецзяне.

Китай является крупным производителем нефти. Существуют и развиваются разные секторы производства такие как газовая промышленность, добыча железорудного сырья, машиностроение, химическая промышленность, промышленность полимерных материалов, выработка синтетического и натурального каучука, производство красителей, лекарств. Легкая промышленность – это традиционная промышленность Китая. Оказывает сильнейшее воздействие на размеры внутреннего товарооборота, занятость населения, развитие сельского хозяйства. Она оказывает огромное воздействие на товарооборот внутри страны, трудоустройство населения и развитие сельского хозяйства. Одна из самых эффективных отраслей в экономике Китая. Заметен значительный рост развития швейной, трикотажной, кожевенной, обувной индустрии.

Текстильная индустрия КНР (Приморье — Шанхай, долина Хуанхэ, Пекин) — первая в мире, поэтому ее экспортная продукция представлена во многих странах. Центры шелководства находятся в районах нижнего течения Янцзы, Шанхай, провинции Сычуань. Шерстяная промышленность развивалась в Шанхае, сейчас приближается к скотоводческим районам.

КНР — один из мировых лидеров в выпуске чая, табака, а в последние годы и пива. По производству табачных изделий страна занимает первое место в мире, чая — второе, несколько уступая Индии, а по пиву догоняет США. Экспортное значение имеет только чайная промышленность.

Ведущими остаются такие отрасли легкой промышленности, как текстильная и пищевая: на которые приходится более 22% всей производимой промышленной продукции. Предприятия этих отраслей расположены преимущественно в Восточном, Северном, Центральном-южном районах. На Северо-востоке страны сосредоточены главным образом предприятия бумажной, сахарной и масломолочной промышленности, на Северо-западе — предприятия по переработке хлопка и продукции животноводства, на Юго-западе наиболее развита пищевая промышленность. В целом пищевая промышленность имеет более 70 тысяч предприятий, кроме того, в стране более 25 тысяч предприятий текстильной промышленности, а производство и переработка сырья на них четко ориентирована: на Севере — шерсть, конопля, на Юге — шелк, джут, кенаф.

Электротехническая промышленность представлена производством оборудования для электростанций, электроаппаратуры в большинстве приморских центров страны. По объемам выпуска электроники КНР вышел на первое место в мире (до 30 млн телевизоров, магнитофоны, часы, ЭВМ, средства связи). Новейшие отрасли тяготеют к приморским районам. Хорошо развито производство оборудования для швейной и текстильной отраслей. Сельскохозяйственное машиностроение ориентировано на удовлетворение крестьянских хозяйств. Китай сокращает выпуск крупных тракторов и увеличивает выпуск минитракторов. В основном их выпускают мелкие предприятия с/х районов. В целом машиностроение развито в приморской зоне (свыше 60%), в основном в крупных городах.

Пищевкусовая промышленность КНР включает более 40 производств, среди которых ведущая — переработка зерновых и масличных культур. Постепенно расширяется производство мясопродуктов, сахарная, консервная промышленность.

На данный момент, в Китае очень остро стоит проблема неразвитости западных регионов. Многолетние попытки подтянуть «дальний угол» к значительно более развитым восточным провинциям успеха не имели, программа развития оказалась слишком затратной и неэффективной, во многом искусственной. Зато в стратегии Экономического пояса шелкового пути, предполагающей полномасштабное строительство транспортной инфраструктуры, Запад Китая с его вполне ощутимыми запасами полезных ископаемых выглядит гораздо доступнее и привлекательнее.

Самой конкурентоспособной продукцией являются товары народного потребления (одежда, обувь и игрушки), а также все активнее развивается экспорт электроники, вело-, мото- и автотехники, транспортного и строительного машиностроения. С 2004 года Китай уверенно лидирует в мире по объемам экспорта офисного и телекоммуникационного оборудования, с 2005 года – в целом по объемам высокотехнологического экспорта.

Китайская экспортная продукция, поставляемая в Северную Америку, Японию, страны Западной Европы имеет высшие стандарты качества. Эта продукция производится в приморских провинциях страны, где сосредоточены многочисленные филиалы зарубежных корпораций. В северных и внутренних районах базируются многочисленные кустарные предприятия, выпускающие контрафактную продукцию ведущих брендов мира. Эта продукция отличается низким качеством и ценой.

В настоящее время производственный сектор КНР сталкивается с натиском с двух сторон: во-первых, это конкуренция со стороны других стран с развивающейся рыночной экономикой, где стоимость рабочей силы является более низкой, а во-вторых, возобновившееся давление со стороны развитых стран, стремящихся получить конкурентное преимущество в промышленности. Модернизация производственных мощностей для Китая стала насущной необходимостью, поскольку страна постепенно уступает свои позиции другим рыночным экономикам и ищет новые возможности для стимулирования замедляющегося экономического роста.

Согласно десятилетнему плану Госсовета КНР по модернизации производственных мощностей в стране в 2015-2025 годы китайские производители должны приблизиться к уровню германских конкурентов и улучшить свои позиции по сравнению с компаниями других развивающихся стран. Стратегия, лежащая в основе плана, призвана стимулировать развитие в КНР инноваций, экологических технологий, а также выпуск качественных товаров. План сфокусирован на развитии десяти основных секторов, включая выпуск высокотехнологичного компьютеризированного машиностроительного оборудования и робототехники, аэрокосмического оборудования и биопрепаратов для медицины.

1.2. Состояние транспортно-логистического комплекса Китая

Достижение внушительных темпов роста экономики Китая и внешнеэкономических отношений, было бы невозможно без модернизации и интенсивного развития транспортной системы страны. Очень удачное и выгодное географическое положение Китая благоприятно влияет на развитие транспортной системы. Китай во всем старается идти вперед и не уступает многим лидерам мировой экономики. Учитывая численность населения Китая, размеры территории страны и уровень развития экономики, огромное значение имеет транспорт. Китай инвестирует ежегодно около 9% ВВП на

развитие транспорта и создание инфраструктуры, в то время как другие развивающиеся страны – от 2% до 5% ВВП.

1.2.1. Структура транспортно-логистического комплекса

Железная дорога является популярным видом транспорта в КНР. Ширина колеи - стандартная (1435 мм), 47% сети электрифицировано. Китай имеет железнодорожное соединение с Россией, Монголией и Казахстаном, где колея составляет 1520 мм, с Вьетнамом, где колея шириной 1000 мм (на границе вагонам меняют колёсные пары), в Северной Корее колея такая же, как и в Китае. Китай обладает сетью высокоскоростных железных дорог, с максимальной скоростью движения 350 км/ч и является одной из немногих стран мира, начавшей эксплуатировать скоростные поезда. На сегодня протяженность китайской сети высокоскоростных железнодорожных магистралей длиннее, чем общая протяженность путей Японии и Европы вместе. Цинхай-Тибетская железнодорожная магистраль в Тибете – самая высокогорная железная дорога (до 5072 м над уровнем моря). Северный трансазиатский коридор (Второй евразийский сухопутный мост) пролегает от китайского порта Ляньюньган через центральный и северо-западный Китай до Казахстана и через Россию выходит на Западную Европу. Протяженность от Ляньюньгана до Роттердама составляет 10900 км. По длине железнодорожных путей Китай занимает второе место в мире, уступая США, но опережая Россию.

Строительство сети автомобильных дорог в Китае ведется рекордными темпами. Развитие сети дорог включает в себя: укладка асфальта на ровной местности, строительство мостов, путепроводов, многоуровневых развязок, тоннелей через горы и водные препятствия. В настоящее время в Китае насчитывается более 300 тысяч мостов, из которых, тысяча имеет длину в один километр и более. Основой дорожной сети являются национальные автомагистрали (Годао). Годао имеют трёхзначную нумерацию. 12 дорог 000 серии - важнейшие маршруты страны, дороги 100 серии проложены из Пекина во все стороны, 200-й - с севера на юг, а 300-й - с запада на восток. Помимо национальных автодорог, в развитых районах есть платные скоростные автомагистрали, мосты и тоннели. Особое внимание уделяется строительству скоростных автострад. Строительство скоростных автострад и прочих автомобильных дорог высокого класса повысило технический класс дорожного строительства в Китае, позволило уйти от отсталого состояния в отрасли дорожного строительства, и вместе с этим значительно сократило разрыв между Китаем и развитыми странами.

В стране имеются 27 национальных авиакомпаний, владеющих в сумме более, чем 1500 самолётами. Самолеты китайской гражданской авиации совершают рейсы почти по 300 маршрутам. Длина авиалиний КНР – 324 тыс. км. Они связывают Китай с 28 государствами и районами мира. Крупнейшими авиакомпаниями являются Air China, China Eastern Airlines и China Southern Airlines, которые обслуживают большинство международных

авиарейсов. В Китае насчитывается 980 линий внутренних воздушных перевозок, 130 международных линий и 24 линии региональных авиаперевозок. Наибольшей плотностью авиалиний отличаются Пекин, Шанхай и Гуанчжоу с прилегающим районом дельты реки Чжуцзян. Пекин является узловым пунктом в сети международных авиалиний.

Общая годовая пропускная способность китайских портов составляет более 2 890 миллионов тонн. На КНР приходится более 35% мирового морского грузооборота. Шестнадцать основных портов Китая имеют пропускную способность более 50 миллионов тонн ежегодно. Китайский торгово-морской флот состоит из универсальных и комбинированных судов, сухогрузов, танкеров. По протяжённости судоходных рек и каналов (110 000 километров), Китай занимает первое место в мире. Реки и каналы с древности являлись основными транспортными артериями страны. Ежегодный грузооборот речного транспорта составляет 1,6 миллиарда тонн грузов. В реку Янцзы могут заходить суда водоизмещением до 10 000 тонн. Важным транспортным путём является Великий канал, соединяющий пять крупных рек, включая Янцзы и Хуанхэ. На востоке Китай омывается морями: Бохайским, Желтым, Восточно-Китайским и Южно-Китайским морем, что обеспечивает выход судов в Тихий океан. Между Шанхаем, Тяньцзинем, Далянем и японскими портами Кобе, Осака, Иокогама и портом Инчхон (Республика Корея) курсируют международные люксовые пассажирские лайнеры. Морские каботажные рейсы связывают между собой все морские порты Китая.

Общий объем грузоперевозок в Китай за 2015 г. составил 44,02 млрд тонн, в том числе железнодорожным транспортом – 3,36 млрд тонн, автомобильным – 35,45 млрд тонн, воздушным – 5,25 млн тонн, водным – 6,21 млрд тонн.

Таблица 3. Объемы грузоперевозок в КНР всеми видами транспорта

Показатель	Единица измерения	Абсолютное значение
Общий объем грузоперевозок	млрд тонн	44,02
Ж./д. транспорт	млрд тонн	3,36
Автомобильный транспорт	млрд тонн	35,45
Водный транспорт	млрд тонн	6,21
Воздушный транспорт	млн тонн	5,25
Трубопроводный транспорт	млн тонн	710,0
Грузооборот	трлн тонн/км	18,06
Ж./д. транспорт	трлн тонн/км	2,37
Автомобильный транспорт	трлн тонн/км	6,47
Водный транспорт	трлн тонн/км	9,19
Воздушный транспорт	млрд тонн/км	20,73
Трубопроводный транспорт	трлн тонн/км	0,41

Источник: НИИ ТК

В 2015 г. из общего объема грузоперевозок (44,02 млрд тонн) основная доля приходилась на автомобильный транспорт – 80,5% (против 77,3% в 2014 г.). Грузооборот в морских портах Китая составил 7,8 млрд тонн, при этом объем внешнеторговых перевозок грузов составил 3,25 млрд тонн, а доля внешнеторгового грузооборота составила 46,4% всего грузооборота.

Внешнюю торговлю КНР обеспечивает морским, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом.

1.2.2. Морские перевозки

Морские линии являются отличным способом грузоперевозок на дальние расстояния. Морской транспорт имеет самую большую грузоподъемность. Развитые сети водных путей обеспечивают перемещение грузовых судов. Морские перевозки груза осуществляются в контейнерах, поскольку это самый удобный и унифицированный способ транспортировки. Контейнерные перевозки на морских судах – один из самых дешевых видов грузоперевозок, поэтому, сегодня они наиболее популярны по всему миру. Кроме того, безопасность и надежность груза, упакованного отправителем, гарантирует клиентам сохранность их товара. Немаловажно также, что использование морского транспорта для перевозок грузов значительно снижает затраты. Тем более, что контейнерные перевозки морем в случае если небольшая партия товара идет в составе сборного груза, позволяют в значительной мере сократить затраты на ее доставку.



Источник: A.P. Moller-Maersk Group

Рисунок 3. Морские перевозки Китая

Рыночные доли основных игроков на рынке морских контейнерных перевозок можно найти по количеству судов, самому значительному предприятию из крупнейших двадцати морских контейнерных перевозчиков,

например фирме «Maersk Sea Land» (входит в корпорацию A.P. Moller-Maersk Group) принадлежит около 16% общемирового рынка контейнерных грузоперевозок. Также на рынке контейнерных грузоперевозок, лидируют крупнейшие китайские компании: «China COSCO Shipping Group», «Adani Shipping China Co. Ltd», «Wan Hai Lines Ltd», «Yang ming Marine Transport».

В настоящее время через 6 морских портов Китая грузы доставляют в страны Индокитая, Индии, Африки. Через Суэцкий канал в Южные порты Европейских государств, через Гибралтар в Северные порты Европы, а также страны Латинской и Северной Америки до Индокитая.

Около половины мирового контейнерооборота приходится на первые 20 портов, из которых три европейских (Роттердам, Гамбург, Антверпен), два американских (Лос-Анджелес, Лонг-Бич), а остальные расположены в Азии. Крупнейшие порты – Шанхай, Сингапур и Гонконг. Управляют крупнейшими портами и терминалами глобальные портовые операторы. Данный рынок также отличается высокой концентрацией. Так, первые 20 глобальных операторов обслуживают 67 % общемирового контейнерооборота.

Наряду с железнодорожными и автомобильными значительную роль на маршруте Китай-Россия, Китай-Казахстан, играют морские перевозки. Для доставки оптимально выбирают северо-западные и восточные порты отгрузки. Они расположены на побережье Финского залива и Японского моря. После доставки в порт контейнеры перегружаются на автовозы. Далее грузы следуют по заранее разработанным маршрутам в разные регионы.

Морская доставка грузов достаточно популярна на данных маршрутах. По времени импорт из Китая в Россию товаров морем может занимать от 25 до 50 дней в зависимости от выбранного маршрута:

- Прямой маршрут из портов Китая в порты России на побережье Финского залива, Черного и Японского моря;

- Маршрут через порты Западной Европы. В данном случае крупное линейное судно доставляет контейнеры из Китая до портов Западной Европы, где они перегружаются на более мелкие суда и направляются в порты России;

Любая морская доставка может быть проведена на следующих судах:

- Паромы. Транспорт, который ходит регулярно и перевозит любой вид груза;

- Сухогруз. Универсальное морское судно, предназначенное для перевозок самых различных грузов. Погрузка осуществляется как в трюм, так и на палубу судна, на борту сухогруза есть все необходимые разгрузочные механизмы, что облегчает работу выгрузки.

- Сухогруз-рефрижератор, оборудованный холодильными установками, предназначенный для перевозки продуктов.

- Балкер. Судно, оборудованное для перевозки большого количества насыпных и навалочных грузов, внутри разделенное на отсеки и не имеющее

оборудования, с помощью которого возможна самостоятельная погрузка и выгрузка.

— Танкер. Танкер – это корабль для перевозки наливных грузов (таких как нефть).

— Ролкер. Используется для перевозки грузов, которые можно закатить на борт. Это всевозможная колесная техника, автомобили, тракторы и т.п.

— Контейнеровозы. Совершают контейнерные грузоперевозки, однако и некоторые другие грузы тоже могут перевозиться этими судами.

Все основные порты Китая отличаются слаженной работой, а роботизированные системы укладки груза способны максимально полно заполнить весь объем 40-ка футового контейнера. Такая система очень удобна при отправке сборных грузов, значительно экономя получателям расходы на транспортировку.

Общее время доставки грузов из Китая в Европу морем – до 40 – 50 суток, с учетом траншипмента в Европе (Гамбург, Антверпен, Роттердам, Амстердам), обработки грузов в портах отправления и прибытия. Траншипмент (англ. transshipment - перевалка) – условие коносамента, согласно которому морской перевозчик может в любое время и по любой причине выгрузить с судна груз или любую его часть, складировать его на берегу, перегрузить на другое судно, независимо оттого, принадлежит ли оно перевозчику или нет. При этом он остается ответственным за выполнение договора перед владельцем груза. Доставка морем оптовых партий из Китая выполняется в универсальных и специализированных 40- и 45-футовых контейнерах. В таком случае доставка контейнера из Китая морем может выполняться до одного из портов Бенилюкса или Германии, где организуется его перегрузка на фидерное судно или автотранспорт (в зависимости от объема партии, требуемых сроков грузоперевозки). Фидерное судно - это небольшое судно, способное курсировать на сравнительно мелких глубинах. Эти суда встают под перегруз контейнеров, пришедших на линейном судне, каждое собирает контейнеры по своему маршруту. Фидерное судно направляется в порты России на побережье Финского залива. В случае срочной доставки возможна погрузка контейнера в портах Западной Европы на автотранспорт и транспортировка по автодорогам в Россию, Казахстан и другие страны.

Таблица 4. Примеры стоимости доставки груза из Китая в порты России морским транспортом

Маршруты доставки	Стоимость
Qingdao, Китай - Санкт-Петербург, Россия. Контейнерная морская перевозка. Включены BAF и CAF. вид перевозки: в морских контейнерах, загрузка: до 20 тонн.	USD 1100/ 20-ти фут. рефконтейнер

Qingdao, Китай - Владивосток, Россия. Контейнерная морская перевозка. Включены BAF и CAF. вид перевозки: в морских контейнерах, загрузка: до 26 тонн.	USD 1350/40-ка фут.контейнер
Qingdao, Китай - Санкт-Петербург, Россия. Включены топливная и валютная надбавки. Морская контейнерная перевозка грузов в Россию. вид перевозки: в морских контейнерах, загрузка: до 26 тонн.	USD 2050/40-ка фут. контейнер
Qingdao, Китай - Владивосток, Россия. Морская перевозка грузов. Включены надбавки BAF и CAF. вид перевозки: в морских контейнерах, загрузка: до 20 тонн.	USD 700/ 20-ти фут. контейнер

Источник: Российские транспортные компании

Организация доставки экспортных грузов морем в Китай происходит с отправкой из портов России на Балтийском и Черном морях, из портов Дальнего Востока РФ (Владивосток, Находка, Восточный).

Главное преимущество использования морского транспорта – сравнительно низкая стоимость перевозки грузов. Главными его недостатками являются значительные капиталовложения в портовое хозяйство и транспортный флот, и сравнительно небольшая скорость доставки.

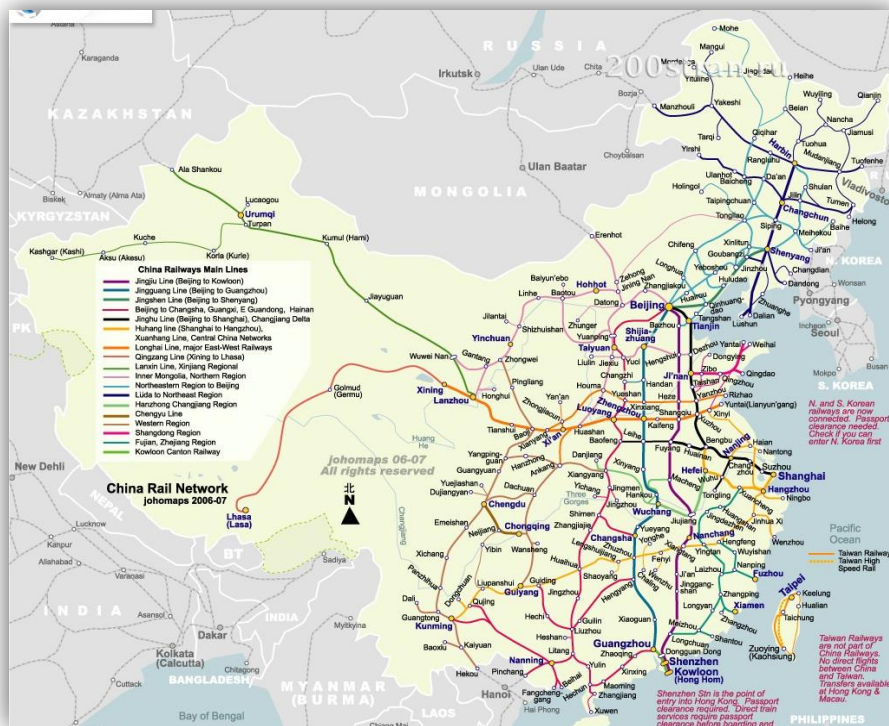
1.2.3. Железнодорожные перевозки

Железнодорожный транспорт Китая обеспечивает экономичную перевозку крупных партий грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг. Сравнительно недавно появилась тенденция к специализации железнодорожных перевозок, что связано со стремлением повысить качество предоставляемых ими услуг. Так появились двухъярусные контейнерные платформы, сочлененные вагоны, составы специального назначения.

На момент вступления Китая в ВТО в секторе грузовых железнодорожных перевозок существовала полная государственная монополия и он был наиболее закрытым из всей транспортно-логистической сферы. Все железнодорожные грузоперевозки осуществлялись одной компанией «Sinorail», которую полностью контролировало государство. После присоединения к ВТО этот сектор был значительно либерализован.

Железнодорожная доставка грузов из Китая проводится в контейнерах, вагонах, полувагонах, на площадках, в цистернах и другим подвижным составом. Чтобы избежать перегрузки на китайской границе удобно использовать железнодорожный контейнер. В этом случае груз может быть переставлен с одного вагона на другой прямо в контейнере, без доступа к товару. Использование контейнеров позволяет перевозить большие партии товара, в условиях сохранности и полной безопасности груза, что особенно важно при транспортировке опасных грузов. Кроме того, контейнеры удобно

перемещать с железнодорожных составов на другие транспортные средства: морские, воздушные или автомобили.



Источник: «Логинфо» журнал о логистике в бизнесе

Рисунок 4. Карта железных дорог Китая

Обычно ж/д транспорт выбирают при жестком планировании получения товаров и регулярной форме организации доставки грузов из Китая, что занимает не менее недели, плюс-минус в соответствии с удаленностью конечного пункта доставки до границы. Груз может стартовать с севера КНР и следовать по Харбинской железной дороге до пограничных переходов Манчжурия-Забайкальск, Суэйфэнхэ-Уссурийск, Камышовая–Хунчунь.

Возможна транспортировка еще через два международных пограничных перехода. Это - Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Коргас, далее через Казахстан в Россию.

Железнодорожная доставка из Китая проводится по Транссибу и через территорию Казахстана. Железнодорожные контейнерные перевозки из Китая выполняются на регулярной основе: с отправкой из Владивостока и Забайкальска раз в неделю, из Синьаня через Казахстан – раз в две недели. Контейнерный поезд из Китая доходит до Москвы в срок до недели.

В настоящее время по маршруту Китай-Европа функционируют 52 железнодорожные линии. Они соединяют 32 города в КНР и 32 города в 12 европейских странах. Благодаря Евразийскому и Сибирскому континентальным мостам по маршруту Китай-Европа сформированы три транспортных коридора:

1. Западный коридор проходит по маршрутам Ланьчжоу-Синьцзян, через Алашанькоу или Коргас, пересекает Казахстан, Россию, Беларусь, далее Польша, Германия, Мадрид.

2. Центральный коридор проходит через Эрлянь-Хото (Китай), пересекает Монголию и входит в Россию, затем в Беларусь, Польшу и страны Европы.

3. По восточному коридору поезда выезжают из Китая через КПП Маньчжоули (Маньчжурия), проезжают Россию, Беларусь, Польшу и пребывают в Германию.

Срок транспортировки по маршруту Китай-Европа составляет 10 дней. Поезда данного направления имеют определенные номера, проходят по утвержденным линиям, по установленному расписанию и времени в пути. Через Казахстан, Россию, Беларусь и другие страны ежегодно проезжают более 3 тыс. поездов с товарами повседневного пользования, которые реализуются по всей Европе. В апреле 2017 года железнодорожные ведомства семи стран, в том числе КНР, Казахстана, Монголии, России, Беларуси, Польши и Германии официально подписали «Соглашение об углублении сотрудничества в рамках маршрута Китай-Европа».

1.2.4. Автомобильные перевозки

Перевозка грузов автотранспортом в Китае, как впрочем в большинстве других стран является самым распространенным способом транспортировки, она не только удобна и безопасна, но и обеспечивает доставку любой партии груза «от двери до двери».

Автотранспорт обеспечивает перевозку грузов на любые расстояния. Компании, специализирующиеся на данном направлении, имеют возможность перевозить грузы любого назначения и объемов. Очень удобна перевозка грузов автомобильным транспортом, если товар скоропортящийся, в таком случае предоставляется рефрижераторный парк с возможностью поддерживать необходимую для товара температуру внутри грузового отсека. Перевозка грузов автомобильным транспортом возможна с отслеживанием места нахождения автомобиля в любой момент времени. Абсолютно любой вид грузов в разном агрегатном состоянии (жидкие, твердые, сыпучие, газообразные и т.д.) возможно перевезти автомобилями. Для этого необходимо иметь специализированный подвижной состав. Также к грузам с любыми параметрами можно подобрать соответствующий подвижной состав.

Автомобильный транспорт Китая в сфере грузоперевозок занимает особое место. Те грузоотправители, для которых важно оптимальное соотношение «скорость-качество-цена», выбирают именно автоперевозки за то, что они отвечают всем предъявляемым требованиям. К тому же автоперевозки можно отнести к тем видам перевозок, где заказчик может сам

вносить коррективы относительно вида автотранспорта и маршрута доставки.

Автотранспорт всегда подключают при создании мультимодальных схем, но это также единственная мономодальная схема доставки. Как правило, грузы из Китая в Казахстан и далее в Россию, и другие государства везут напрямую автотранспортом. Практикуют такую доставку и при недоступности конечного пункта для других видов транспорта.

Подобная доставка грузов из КНР помогает избежать дополнительных рисков – повреждения сборного груза в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ. Способы, стоимость, сроки доставки товаров из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан оговаривается с клиентом при разработке простой или мультимодальной схемы транспортировки.



Источник: Hidden China

Рисунок 5. Карта автомобильных дорог Китая

Автомобильных дорог гораздо больше, чем железнодорожных, и автотранспорт имеет возможность доставлять груз непосредственно до складов грузополучателя. Самый распространенный подвижной состав в Китае – это тентованные или цельнометаллические фуры и рефрижераторы.

Транспортными операторами Евразии (Россия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан) в 2016 году выполнено 138,1 тыс. перевозок грузов между своими странами и Китаем.

Таблица 5. Динамика перевозок грузов автотранспортом между Китаем и приграничными государствами

Страна регистрации АТС	Перевозки в разрезе направлений, шт.					
	2014 г.		2015 г.		2016 г.	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Казахстан	8357	31714	8695	27734	13280	27534
Кыргызстан	1203	11317	1104	10661	1025	11915

Россия	21024	47041	32395	29188	47919	31890
Таджикистан	3634	4046	2467	2932	2272	2233
	34218	94118	44661	70515	64496	73572
итого за год	128336		115176		138068	

Источник: НИИ ТК

Автомобильные перевозки между КНР и Казахстаном осуществляются в соответствии с Соглашением о международном автомобильном сообщении от 26 сентября 1992 года. В соответствии с Соглашением осуществляются регулярные и нерегулярные автомобильные перевозки пассажиров; включая туристов, и грузов между обеими странами через пограничные пункты и по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения, автотранспортными средствами, зарегистрированными в Республике Казахстан или в Китае [3]. В настоящее время автомобильные перевозки между КНР и Республикой Казахстан осуществляются через пять пунктов автомобильного пропуска на казахско-китайской границе, такие как Майкапшагай, Бахты, Достык, Коргас и Кольжат.

В соответствии с Протоколом о создании системы выдачи разрешений на автомобильные перевозки между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой от 27 февраля 1993 года «Разрешения» устанавливаются трех видов: «А», «В» и «С».

«Разрешения» вида «С» (желтого цвета) применяются при перевозке грузов автомобильным транспортом с правом выполнения одного рейса туда и обратно с приграничных терминалов на китайской территории, расположенных на расстоянии от линии границы на 90 км.

Протоколом переговоров между делегацией Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Автотранспортной делегацией Синцзянь-Уйгурского Автономного Района Китайской Народной Республики от 8 июня 2017 года были определены 9 грузовых маршрутов для осуществления перевозок между двумя странами по вводимым нового вида бланкам «D» до конечных маршрутов:

- г. Урумчи – Коргас – г. Алматы;
- г. Урумчи – Дулата – г. Алматы;
- г. Ининь – Коргас – г. Алматы;
- г. Урумчи – Коргас – г. Талдыкурган;
- г. Ининь – Дулата – Чунджа;
- г. Урумчи – Зимундай – г. Усть-Каменогорск;
- г. Урумчи – Бахты – г. Семей;
- г. Алтай – Зимундай – г. Семей;
- Зимундай – Зайсан.

Протоколом переговоров между делегацией Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Автотранспортной делегацией Синцзянь-Уйгурского Автономного Района КНР от 8 июня 2017 года г. Алматы определены 9 грузовых маршрутов для перевозки грузов между двумя странами по бланкам вида «D» до конечных пунктов на территориях Китая и Казахстана.

Однако, в настоящее время организация перевозок из Китая по бланкам вида «D», несколько осложнена тем, что китайская сторона предъявляет требования для выполнения перевозок грузов из внутренних городов Китая. Автотранспортные средства должны быть оборудованы металлическими кузовами, это требует дополнительное время и средства для их оборудования.

Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок было подписано 12 сентября 2014 года в Душанбе Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Китайской Народной Республикой, Киргизской Республикой, Республикой Таджикистан и Республикой Узбекистан, и после его ратификации всеми государствами-сторонами вступило в силу 20 января 2017 г.

Совместная комиссия учреждена в соответствии со статьей 17 Соглашения ШОС. Стороны обсудили вопросы готовности к эксплуатации автомобильных маршрутов и пунктов пропуска через государственные границы, указанные в приложении № 1 к Соглашению ШОС, определения квот разрешений на международные автомобильные перевозки, механизма их изготовления и распространения, подготовки отчетов об их использовании национальными перевозчиками, и другие.

В рамках этого соглашения Российская сторона предложила с 2018 года открыть следующие маршруты:

– Барнаул – Веселоярск (Российская Федерация) / Ауыл (Республика Казахстан) – Семей – Бахты (Республика Казахстан) / Бахту (Китайская Народная Республика) – Тачэн – Куйтунь – Урумчи. Протяженность казахстанского участка маршрута – 113 км.

– Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин (Российская Федерация) / Жайсан (Республика Казахстан) – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас (Республика Казахстан) / Коргас (Китайская Народная Республика) – Урумчи – Ляньюньган. Протяженность казахстанского участка маршрута – 2475 км.

Китайская сторона предложила с 2018 года открыть маршрут № 4 Соглашения ШОС: Урумчи – Коргас (Китайская Народная Республика) / Коргас (Республика Казахстан) – Алматы – Тараз – Шымкент – Конысбаева (Республика Казахстан) / Яллама (Республика Узбекистан) – Чиназ. Протяженность казахстанского участка – 1232 км.

В 2011 году было достигнуто межправительственное Соглашение между Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой, согласно которому единственным пунктом пропуска с международным статусом на государственной границе двух стран является пункт пропуска «Кульма-Карасу», расположенный в Мургабском районе Горно-Бадахшанской автономной области, и округе Кашгар в Синцзян-Уйгурском автономном районе. Дорога на пункт пропуска со стороны Таджикистана проходит через поселок Мургаб и расположена на высоте 4365 метров над

уровнем моря. Зимой данный участок границы покрывается большим количеством снега, что затрудняет передвижение. Специально для этого времени года была построена соответствующая инфраструктура, в том числе автомобильные дороги, которые дают возможность круглогодичного пропуска людей и транспортных средств. Международный коридор между Таджикистаном и Китаем служит важнейшим торгово-экономическим путём между двумя странами. Автомагистраль, связывающая западную часть Таджикистана с Китаем (Урумчи – Кашгар – Карасу (Китайская Народная Республика) / Кульма (Республика Таджикистан) – Мургаб – Хорог – Куляб – Душанбе), проходит через территорию Горно-Бадахшанской автономной области, раздваиваясь в районе посёлка Мургаб, в направлении Китая, и в сторону расположенного на севере Кыргызстана.[4]

Автомобильные дороги Кыргызской Республики в основном проходят через горный рельеф, характеризующийся наличием разветвленной сети глубоких долин, горных хребтов и отдельных горных образований. Более 95 % грузовых перевозок осуществляются благодаря автомобильному транспорту и автомобильным дорогам.

Доставка грузов автомобильным транспортом из Китая в Кыргызстан осуществляется по следующим основным международным транспортным коридорам:

- Кашгар - Торугарт – Нарын - Бишкек;
- Кашгар - Иркештам – Сары Таш - Ош;
- Кашгар - Иркештам – Сары Таш – Карамык;
- Кеген – Тюп – Чолпон - Ата – Балыкчы.

Открытие маршрута «Ат-Башы – Торугарт (Кыргызская Республика) / Туругарт (Китайская Народная Республика) – Кашгар – Урумчи – Ляньюньган» предполагается не позднее 2020 года.

Основными причинами активного использования автотранспорта в логистических системах при торговле с Китаем стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородных перевозок.

1.2.5. Воздушные перевозки

Если же речь идет о быстрых сроках доставки, например, продуктов питания, и стоимость товаров велика (электроника, меховые, кожаные и ювелирные изделия), то наиболее эффективным является авиадоставка грузов. Сроки поставки занимают всего 3-5 дней, включая и таможенные процедуры. Услуги по организации авиадоставки грузов из Китая, осуществляются с отправкой из аэропортов городов: Гуанчжоу, Пекина, Шанхая, Гонконга и др.

Осуществляются авиаперевозки в/из Китая грузов следующих типов:

- промышленного оборудования,
- машин и запчастей и комплектующих к ним,
- электротехники,

- строительного инструмента,
- измерительных и научных приборов.

Грузы при авиатранспортировке перевозятся в специальных авиационных контейнерах и поддонах. Различные контейнеры используются в различных самолетах в зависимости от размеров грузовых отсеков самолетов. Авиационные контейнеры подаются непосредственно на аэровокзал перед вылетом, в них грузятся грузы и контейнер пломбируется. Пломба снимается в аэропорту прибытия. Плюс, перевозки в контейнерах – лучшая сохранность груза.

В Китае, как и по всему миру, авиакомпании-грузоперевозчики не занимаются сбором мелких заказов и консолидацией рейса сами, а делают это через своих операторов и агентов. Карго-агенты авиакомпаний имеют собственные таможенные терминалы и складские комплексы в аэропортах. Карго-агенты обычно работают с несколькими авиакомпаниями, предлагают различные тарифы в зависимости от предоставленных им авиакомпанией провозных емкостей. Карго-агенты осуществляют при необходимости переупаковку груза, если она не соответствует требованиям или является ветхой; осуществляют оформление провозной документации. Также при отсутствии экспортной лицензии у отправителя карго-агенты помогут оформить экспортные документы и осуществить экспортное оформление.

В Китае авиaperевозки являются важнейшим элементом торговли, в общем, и международной торговли, в частности. Авиaperевозка из Китая является достаточно востребованной в настоящий момент и продолжает функционировать, так как является практически единственным способом затратить минимум времени на транспортировку товара из Китая. К сожалению на сегодняшний день из Китая в Казахстан грузы авиационным сообщением не доставляются.

В настоящее время компания Air China Cargo является одним из ведущих грузовых авиaperевозчиков в мире. Air China Cargo выполняет доставку груза по 172 международным направлениям. В Европе, США, Японии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, Air China Cargo имеет 1,258 маршрута грузовых перевозок, дополняющие его воздушное судно сети и авиалайнера, быстро доставляя грузы во все уголки мира.

Таблица 6. Пункты назначений маршрутной сети международных рейсов авиакомпании Air China Cargo

Страна	Город	Аэропорт
КНР	Пекин	Международный аэропорт Пекин Столичный, хаб
	Чэнду	Международный аэропорт Шуанлю
	Чунцин	Международный аэропорт Чунцин Цзянбэй
	Гуанчжоу	Международный аэропорт Гуанчжоу Байюнь, хаб
	Шанхай	Международный аэропорт Шанхай Пудун, хаб
Гонконг	Гонконг	Международный аэропорт Чеклапкок

Дания	Копенгаген	Международный аэропорт Копенгаген
Франция	Париж	Международный аэропорт Шарль-де-Голль
Германия	Франкфурт-на-Майне	Международный аэропорт Франкфурт-на-Майне
Индия	Ченнаи	Международный аэропорт Ченнаи
Япония	Осака	Международный аэропорт Кансай
	Токио	Международный аэропорт Нарита
Китайская Республика	Тайбэй	Международный аэропорт Тайвань Таюань
США	Анкоридж	Международный аэропорт Анкоридж имени Теда Стивенса
	Чикаго	Международный аэропорт О'Хара
	Даллас	Международный аэропорт Даллас/Форт-Уэрт
	Лос-Анджелес	Международный аэропорт Лос-Анджелес
	Нью-Йорк	Международный аэропорт имени Джона Кеннеди

Источник: Air China Cargo Co.,Ltd



Источник: составлено авторами

Рисунок 6. Китайские грузовые маршруты авиаперевозки

1.2.6. «Один пояс – один путь»

«Один пояс – один путь» - проект, который объединяет Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI века. Данный проект направлен на увеличение объемов торговли, стимулирование развития и расширение сотрудничества на маршрутах Шелкового пути, совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более 60

стран. Китай и еще 17 стран, расположенных вдоль пути «Один пояс – один путь», создали 46 китайских зарубежных зон экономического и торгового сотрудничества.

Одна из зон формируется в Республике Беларусь под названием «Великий камень». По мнению руководителей Китая и Беларуси, «Великий камень» ориентирован на создание предприятий, выпускающие продукцию нового поколения, который может стать жемчужиной экономического пояса Шелкового пути.

Проект "Один пояс — один путь" является открытым для всех стран, международных и региональных организаций, а также создает основу для экономического сотрудничества КНР с заинтересованными странами.

Предполагается, что основные маршруты "Экономического пояса Шелкового пути" будут проходить:

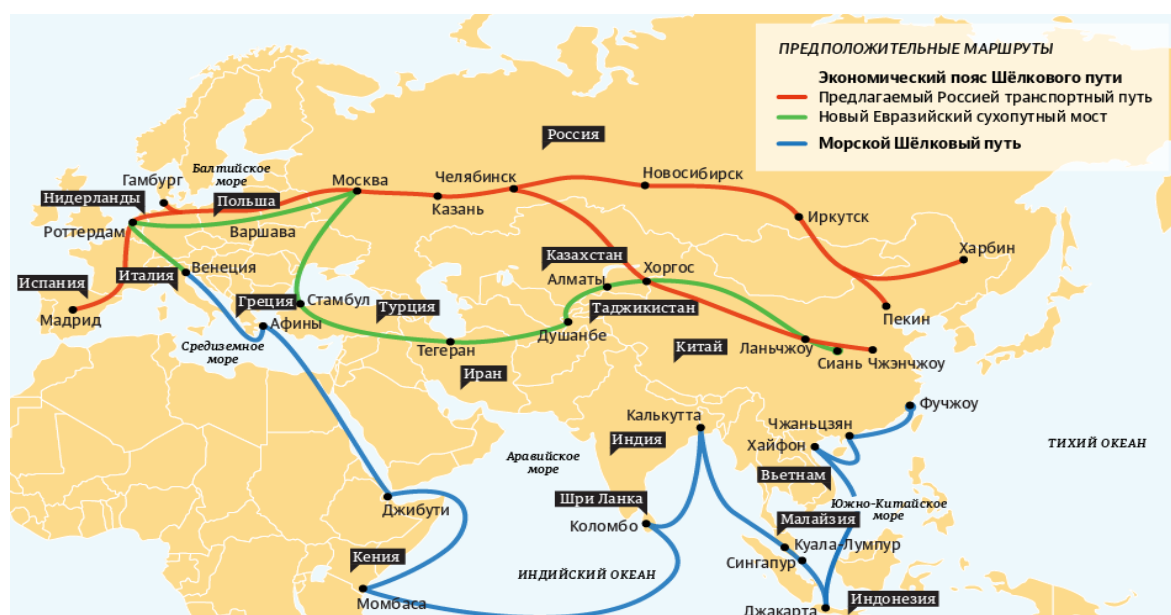
- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления "Морского Шелкового пути XXI века":

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.[5]

Казахстан напрямую участвует в трех направлениях Евразийского трансконтинентального коридора Экономического пояса Шелкового пути:

- «Китай – Казахстан – Россия – Европа»,
- «Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа»,
- «Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – Пакистан».



Источник: интернет-портал РИА-новости

Рисунок 7. Основные маршруты «Экономического пояса Шелкового пути»

Российский коридор «Экономический пояс Шелкового пути» протяженностью 13000 км представляет собой высокоскоростную железнодорожную магистраль, проходящую через Россию, Казахстан, Белоруссию, Польшу и Германию, соединяющую Китай с Западной Европой.

Маршруты сухопутного "Шелкового пути" пройдут через Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Турцию, Болгарию, Молдову, Украину, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию, Нидерланды, Бельгию, Францию, Швейцарию, Италию.

Инвестиции, направляемые Китаем в Россию, Казахстан и Белоруссию, позволят странам не только улучшить транспортную инфраструктуру, но и обеспечить развитие современной промышленности, ориентированной на выпуск конкурентоспособной продукции.

Выводы по 1 главе:

Китай – вторая экономика мира, занимает первое место в мире по экспорту и второе место по импорту. На сегодня общий товарооборот Китайской Народной Республики составил 3,6 трлн долларов США, объем внешней торговли со странами Европы составил 550 млрд долларов США в 2016 году. За прошлый год из Китая в страны Европы было доставлено более 400 млн тонн различных товаров, в том числе сухопутным транспортом через Россию, Монглию, Казахстан и Кыргызстан было перевезено примерно 12 млн тонн, что составляет 3% от общего объема перевозок из Китая в страны Европы. Столь незначительный объем перевозок грузов из Китайской Народной Республики сухопутным транспортом объясняется тем, что в настоящее время в страны Европы из Китая доставляются товары, произведенные на юго-восточном побережье Китая. Страны Европы отказываются принимать продукцию, производимую в западном регионе Китая (СУАР). Реализация проекта «Один пояс – один путь» включает в себя развитие наземных транспортных коридоров, строительство необходимой дорожной инфраструктуры, а также развитие производства в западных регионах качественной экспортпригодной продукции. В этом случае западно-европейские импортеры и инвесторы, китайские экспортеры оценят возможность создаваемых в настоящее время сухопутных (автотранспортных и железнодорожных) коридоров и будут развивать производство высококачественной продукции в этом регионе. Это позволит в значительной степени увеличить объемы перевозок, выполняемых сухопутным транспортом.

На сегодняшний день в Европу из Китайской Народной Республики перевозится 400 млн тонн, из них примерно 12 млн тонн (3%) доставляется сухопутным транспортом (в том числе через Казахстан – 4,3 млн тонн, из них 820 тыс. тонн автотранспортом). По нашим оценкам, в перспективе эти объемы могут быть увеличены до 40 млн тонн (10%) от общего объема перевозок из КНР в Европу, то есть объемы увеличатся в 3,3 раза – следовательно объемы, перевозимого груза через территорию Казахстана будут составлять 13,2 млн тонн, из них автотранспортом 2,640 млн тонн. Данные расчеты показывают, что увеличение доли с 3% до 10% обеспечит максимальную загрузку, создаваемых транспортных коридоров и максимальную загрузку, как автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

2. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА

2.1. Экспортно-импортный потенциал Казахстана

Для Казахстана, не имеющего выхода к морю, расположенного в центре континента, сухопутный транспорт играет чрезвычайно важную роль в обеспечении внешней торговли со странами Европы и Азии, причем, в последние годы эта роль значительно возросла.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности Казахстана определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

В настоящий момент в Казахстане проводится реализация Третьей модернизации — создание новой модели экономического роста, которая обеспечит глобальную конкурентоспособность страны. Одной из главных задач, поставленной Президентом Казахстана, является максимальное использование транспортного и транзитного потенциала страны. Казахстан — это страна, имеющая высокий транзитный потенциал, располагающаяся на стыке Европы и Азии. Соседство с государствами, имеющими огромные рынки сбыта и производства, делает развитие отечественной транспортной системы перспективным и необходимым.

Китай — важнейший торгово-экономический партнер Казахстана, и между странами очень быстрыми темпами растет товарооборот, развивается экономическое сотрудничество. Объем товарооборота между Казахстаном и Китаем в 2016 году составил 10,3 млрд долларов США. Из них в 2016 году автомобильный транспорт импортирует 32,8%, а экспортирует 2%, доля автомобильного транспорта за 2015-2016 года в товарообороте Китая и Казахстана стабильна.

Главные статьи казахстанского экспорта в Китай — товары сырьевой группы: прокат черных и цветных металлов, металлолом, нефть, а также кожсырье, хлопок, шерсть. Казахстан импортирует из Китая готовую продукцию, прежде всего, товары общего потребления, электрооборудование, продукцию транспортного машиностроения и так далее. В основном импортированный товар, доставляемый автомобильным транспортом из Китая не отвечает высокому качеству, и негативно влияет на спрос отечественной продукции, так как китайский товар стоит в разы меньше.

Таблица 7. Товарооборот Казахстана с КНР за 2009-2016 гг., в тыс. долларов США

Год	Общий объем товарооборота		Экспорт		Импорт	
	Стоимость товарооборота	Рост (в %)	Стоимость товарооборота	Рост (в %)	Стоимость товарооборота	Рост (в %)
2009	9 113 559,8		3 188 020,9		5 925 538,9	
2010	13 612 004,3	49%	3 427 143,5	8%	10 184 860,8	72%
2011	32 892 055,2	142%	4 854 778,9	42%	28 037 276,4	175%
2012	22 532 359,8	-31%	8 099 409,6	67%	14 432 950,2	-49%
2013	24 405 306,5	8%	9 521 994,4	18%	14 883 312,1	3%
2014	17 179 455,0	-30%	7 030 491,1	-26%	10 148 963,9	-32%
2015	14 379 599,9	-16%	8 205 215,2	17%	6 174 384,7	-39%
2016	10 332 799,9	-28%	5 385 951,6	-34%	4 946 848,4	-20%

Источник: составлено авторами

Одним из основных торгово-экономических партнеров Казахстана является Китай. За 2016 год товарооборот Китая и Казахстана составил 10,3 млрд долларов США, в то же время анализ показывает, что имеются громадные возможности по его увеличению. Достаточно отметить, что в 2011 году в следствии экономически благоприятных условий товарооборот Китая и Казахстана составил 32 млрд долларов США (таблица 7).

Значение транспортной составляющей казахстанско-китайского экономического взаимодействия непрерывно возрастает. Это связано с объемами товарооборота, с расширением географии и видов экономического сотрудничества. Немаловажным фактором является также повышение транзитного потенциала Казахстана и заинтересованность обеих сторон в его максимальном использовании.

Транспортное взаимодействие между Казахстаном и Китаем включает в себя два ключевых направления: использование транзитного потенциала Казахстана для осуществления железнодорожных и автомобильных перевозок между Китаем и другими государствами Евразийского континента, а также обслуживание экономического сотрудничества непосредственно между КНР и Казахстаном.

2.1. Структура транспортно-логистического комплекса

Таблица 8. Динамика объема перевозок грузов по видам транспорта

Вид транспорта	1990 г		2000 г		2016 г	
	млн т	%	млн т	млн т	млн т	%
Все виды транспорта	2410,9	100	1293,1	100	3729,2	100
в том числе:						
железнодорожный – всего	345,2	14,32	171,8	13,29	338,9	9,09
автомобильный – всего	2034,4	84,38	982,0	75,94	3180,7	85,29
трубопроводный – всего	20,6	0,85	138,8	10,73	205,8	5,52
речной – всего	10,7	0,44	0,5	0,03	1,2	0,03

морской – всего	-		-		2,6	0,07
воздушный – всего	0,05	0,00	0,02	0,00	0,02	0,00

Источник: НИИ ТК

Как показывает таблица 8, наибольшую долю перевозок грузов по видам выполняет автомобильный транспорт, в 1990 году на его долю приходилось 84%. В 2000 году произошел резкий спад объемов перевозок грузов по всем видам транспорта. Однако к 2016 году объемы перевозок вновь возросли. Удельный вес автомобильного транспорта составил 85%, железнодорожного - 9%, трубопроводного транспорта - 5%.

Таблица 9. Динамика грузооборота по видам транспорта

Вид транспорта	1990 г.		2000 г.		2016 г.	
	млрд т·км	%	млрд т·км	%	млрд т·км	%
Все виды транспорта	469,1	100	207,1	100	518,6	100
в том числе:						
железнодорожный – всего	406,96	86,75	125	60,36	239,0	46,09
автомобильный – всего	41,9	8,93	31	14,97	163,3	31,49
трубопроводный – всего	16,4	3,50	50,9	24,58	114,5	22,08
речной – всего	3,8	0,81	0,04	0,02	0,02	0,00
морской – всего	-		-		1,8	0,35
воздушный – всего	0,08	0,02	0,12	0,06	0,04	0,01

Источник: НИИ ТК

Динамика грузооборота по видам транспорта (таблица 9) показывает, что объем грузооборота железнодорожного транспорта в 1990 году составил 406,96 млрд т·км (86%), когда объемы автомобильного - 41,9 млрд т·км (9%). В 2000 г. было снижение объемов грузооборота железнодорожного транспорта до 125 млрд т·км, автотранспорт до 31 млрд т·км. К 2016 г. перевозки возросли, железнодорожного 239 млрд т·км (46%), автотранспорт 163,3 млрд т·км (31%).

Таблица 10. Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта

Вид транспорта	1990 г.		2000 г.		2016 г.	
	млн чел.	%	млн чел.	%	млн чел.	%
Все виды транспорта	4051,1	100	7009,7	100	22332,8	100
в том числе:						
железнодорожный - всего	40,5	1,00	21,3	0,30	23,1	0,10
автомобильный – всего	3658,6	90,31	6836,1	97,52	22239,4	99,58
речной – всего	3,6	0,09	0,06	0,00	0,1	0,00
воздушный – всего	8,5	0,21	0,8	0,01	6,0	0,03

городской электрический – всего	339,9	8,39	151,4	2,16	51,4	0,23
---------------------------------	-------	------	-------	------	------	------

Источник: НИИ ТК

Таблица 11. Динамика пассажирооборота по видам транспорта

Вид транспорта	1990 г		2000 г		2016 г	
	млн п·км	%	млн п·км	%	млн п·км	%
Все виды транспорта	73756	100	73105	100	266784	100
в том числе:						
железнодорожный - всего	19734	26,76	10215	13,97	17914	6,71
автомобильный – всего	40618	55,07	60460	82,70	237194	88,91
речной – всего	112,9	0,15	1,1	0,00	1,2	0,00
воздушный – всего	13291	18,02	1797	2,46	11313,0	4,24
городской электрический – всего	-	-	632	0,86	232	0,09

Источник: НИИ ТК

Пассажирооборот по видам транспорта также возрос к 2016 г. до 266 784 млн п·км. Из них автомобильным транспортом перевозится 273 194 млн п·км, что составляет 89% пассажирооборота от общего объема, железнодорожным транспортом 17 914 млн п·км, что составляет 6% от общего объема.

2.1. Железнодорожный транспорт

Началом железнодорожных перевозок на территории Казахстана можно считать 1891-1896 гг., когда завершилось строительство Транссибирской магистрали, в частности, создание ее 190-километрового "казахстанского" участка. Начало становлению и развитию железнодорожной отрасли Казахстана положила первая трансказахстанская магистраль Оренбург-Ташкент, протянувшаяся на 1668 километров от границы с Россией на северо-западе до границы с Узбекистаном на юге. Значительным шагом в железнодорожном строительстве страны было сооружение Туркестано-Сибирской магистрали.

В 1990 году был введен в эксплуатацию пограничный переход, соединивший казахстанскую станцию Дружба с китайской станцией Алашанькоу. Через год по нему было открыто движение грузовых составов: заработал Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали. Соответственно, началось развитие перегрузочных мощностей приграничной казахстанской станции Дружба. Дальнейшие значительные события в деятельности железных дорог республики произошли уже в период государственной независимости Казахстана – с декабря 1991 г. Первым этапом преобразований в отрасли было создание РГП «Қазақстан темір жолы» на базе трех железных дорог (Целинная, Алма-Атинская и Западно-Казахстанская).

Следующим этапом стало принятие Правительством Республики Казахстан различных программ по развитию железнодорожного транспорта. В 2002 году на базе РГП «Қазақстан темір жолы» было создано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» со 100%-ным государственным пакетом акций. Во владение и пользование ЗАО «НК «КТЖ» была передана магистральная железнодорожная сеть. На третьем этапе в 2004 году ЗАО «НК «КТЖ» было преобразовано в акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и принята Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан, направленная на развитие конкуренции в отрасли и привлечение частных инвестиций.[6]

В этот период экономика Казахстана начала восстанавливаться, объемы перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом стали увеличиваться. После получения независимости Казахстану необходимо было создание национальной оптимальной сети железных дорог, так как некоторые регионы и области были отрезаны друг от друга, и транспортная связь между ними осуществлялась по участкам соседнего государства.

Новые железнодорожные линии требовались также для развития экспортного и транзитного потенциала страны. Благодаря государственной поддержке АО «НК «КТЖ» было проложено 1700 км новых железнодорожных линий, обеспечивших кратчайшие среди других альтернатив пути транспортировки грузов по трансказахстанским маршрутам в направлениях «Запад-Восток» и «Север-Юг».

По эксплуатационной длине железных дорог республика занимает 3-е место в СНГ, уступая России и Украине. Железнодорожные пути связывают Казахстан с такими странами как: Россия (восемь), Кыргызстан (одна), Узбекистан (две), Китай (две). В железнодорожной системе Казахстана функционирует 3000 локомотивов, более ста тридцати тысяч товарных и 2300 пассажирских вагонов, 42 локомотивных депо, а также 2 завода по ремонту вагонов. Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» является основным национальным оператором. Железные дороги Казахстана предоставляют выход товарам на международные рынки (через ст. Дружба (занимает особое место в системе транспортно-коммуникационного комплекса страны) и Коргас — в Китай, Северную и Южную Корею; ст. Чингельды — в Узбекистан, Туркменистан и ст. Серахс — в Иран и к портам Персидского залива, далее через Турцию — на Черное море и Средиземноморье, через Россию — в страны Балтии, в Украину, на Кавказ, в Европу и к Тихому океану), тем самым повышают транзитно-транспортный потенциал республики. Национальный перевозчик АО «НК «Қазақстан темір жолы» стремится обеспечить достаточно высокий уровень работы коридоров и повысить объем трансконтинентального транзита. Для расширения связей между Востоком и Западом необходима организация трансконтинентальных и субрегиональных коридоров через территорию Казахстана, которая способна стать одним из ключевых элементов Трансазиатской железнодорожной

магистральной. Железнодорожный путь «Узень-Берекет-Горган» как в северном, так и в южном направлении позволит увеличить объемы экспортных поставок казахстанской продукции в регион Ирана, а также стран Персидского залива. Эта железная дорога имеет особую исключительную инфраструктурную составляющую, которая обеспечит рост торговых отношений именно в этом регионе.

Ввод в эксплуатацию в 2012 году железнодорожной линии «Жетыген-Алтынколь» (Коргас) обеспечил второй железнодорожный переход между Казахстаном и Китаем, который открывает перспективы для транзита грузов через Казахстан в Китай и обратно. Протяженность казахстанского участка этой линии - 293 километра. Новая линия на 550 км сократила расстояние от КНР до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии.

В 2013 году руководителями АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога» было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута Казахстан – Азербайджан - Грузия. В результате была утверждена технология взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов сообщением Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция с использованием железнодорожной линии, мощностей морского порта Актау, а также железнодорожной линии Ахалкалаки-Карс в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

В 2014 году главы Казахстана, Туркменистана и Ирана открыли движение по международному транспортному коридору «Узень — Берекет — Горган», казахстанский участок которого был введен в эксплуатацию в 2012 году. Этот коридор значительно сократил путь из Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Иран и страны Персидского залива. В том же году в центре страны введены в эксплуатацию два новых железнодорожных участка «Жезказган — Бейнеу» и «Аркалык — Шубарколь». Ввод новых линий обеспечил внутренние коммуникации между регионами, рост транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также придал импульс развитию регионов. Вдоль новых железнодорожных линий возникли новые станции, возведена необходимая социальная инфраструктура, построены новые дома и социальные объекты.

АО «НК «КТЖ» из железнодорожной компании преобразовано в транспортно-логистический холдинг с задачей развития транзитного потенциала Казахстана и глобальной инфраструктурной интеграции. АО «НК «КТЖ» осуществляет железнодорожные и морские перевозки, оказывает услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой, аэропортовой и автодорожной инфраструктуры. Компания реализует инфраструктурные проекты в рамках государственной программы «Нұрлы жол», участвует в реализации Плана нации «100 конкретных шагов», продолжает модернизировать транспортные активы, наращивает сухогрузный и паромный флот, участвует в институциональном развитии международных

транспортных коридоров и устранении нефизических барьеров при осуществлении перевозок.

В рамках реструктуризации отрасли продолжились работы по дальнейшему развитию пограничного перехода «Дружба - Алашанькоу» на казахстанско-китайской границе, который является одним из важнейших с точки зрения международного транзита. Сегодня это ключевое звено Транс-азиатской железной дороги. Расширение и реконструкция инфраструктуры, применение новых технических средств, совершенствование технологического процесса позволило увеличить провозную способность на данном участке.

В рамках реализации Стратегии были рассмотрены и реализованы следующие инфраструктурные проекты по строительству новых железнодорожных линий:

— Участок Бейнеу - ст. Шалкар, который сократит протяженность маршрута следования поездов в сообщении с западным регионом и азиатскими странами через морской порт Актау в среднем на 530 км.

— Участок Коргас - Сарыозек, который значительно сокращает дальность железнодорожных перевозок от порта Актау до Китая по сравнению с существующим маршрутом, а с реализацией проекта строительства железнодорожной линии Шалкар-Бейнеу протяженность маршрута Цзинхэ-Актау сокращается с 3920 км до 3222 км.

— Участок Жезказган - ст. Саксаульская, который обеспечит более короткий выход из центральных областей Казахстана в порт Актау.

Для более эффективной транспортировки казахстанских грузов к Каспийскому морю и снятия чрезмерной нагрузки с Актауского морского порта планируется строительство новых железных дорог Мангышлак - Баутино и Ералиево - Курык.

Годы	1990	2000	2016
В целом по Республике Казахстан, млн тонн	2034,4	371,4	3181,1
В целом по Республике Казахстан (с учетом		982	3181,1

2.3. Автомобильный транспорт

Таблица 12. Перевозки грузов автомобильным транспортом

Источник: НИИ ТК

оценки объемов перевозок грузов физическими лицами), млн тонн			
Всего ТС, ед.	1 362 380	1 279 009	4 383 100
Количество грузовых автомобилей, ед.	376 694	196 980	439 200
Количество автобусов, ед.	54 186	45 666	98 700

По приведенным данным таблицы 12, объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 1990 году составил 2034,4 млн тонн, когда к 2000 году произошел резкий спад и объем перевозок грузов составил 982 млн тонн. К 2016 году перевозки автомобильным транспортом вновь возросли и их объем составил 3181,1 млн тонн.

До 1991 года автотранспортники Казахстана международными автомобильными перевозками практически не занимались. Эта сфера деятельности автомобильного транспорта была полностью монополизирована «Совтрансавто», находящегося в составе Министерства автомобильного транспорта РСФСР, который создавал крупные автотранспортные предприятия в России, Украине и Беларуси. Из союзного бюджета ежегодно выделялись необходимые средства для покупки новых автомобилей западноевропейских заводов производителей (Мерседесов, Вольво, МАНов, ДАФов и т.п.). Ежегодно за счет бюджета приобреталось до 3 тыс. единиц автотранспортной техники. В результате к моменту получения независимости и Россия и Беларусь имели автотранспортные предприятия, оснащенные транспортными средствами западноевропейского производства и имеющие хорошо обустроенные производственные базы. Эти транспортные предприятия без особого труда адаптировались к новым условиям работы, постоянно наращивали свой экономический потенциал.

В тоже время с момента обретения суверенитета перед Казахстаном встали задачи обеспечить независимость казахстанских экспортеров и импортеров от диктата иностранных транспортных фирм, сократить отток за границу транспортной составляющей по внешнеторговым контрактам, организовать отечественные автотранспортные компании, способные выполнять межгосударственные перевозки. В результате международные автомобильные перевозки в Казахстане начали развиваться только с 1992 года на базе создаваемых мелких (1-5 автомобилей) транспортных компаний.

В 1994 году был организован Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), который в 1995 году был принят в Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и с середины 1996 года допущен к системе МДП, что способствовало быстрому росту международных автомобильных перевозок.

В период с 1996-2009 гг. парк подвижного состава международных перевозчиков увеличился в 22,5 раза и достиг 6 тысяч единиц.

Для работы казахстанских автоперевозчиков на международном рынке создана правовая база на основе 59 международных договоров, из которых 40 двусторонние и 19 многосторонние.

Международные перевозки грузов осуществляют 16053 единиц

автотранспортных средств (по состоянию на 1 января 2017 года), из них 7 059 автомобилей выполняют перевозки по системе МДП, за пределы ЕАЭС.

В составе членов Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), на 1.04.2017 года - 367 компаний, с 7 059 подвижным составом (Приложение 3).

Несмотря на большие расстояния перевозок, автомобильный транспорт успешно конкурирует с железнодорожным, особенно на перевозках ценных грузов и грузов с высокой степенью таможенных рисков. Ломаются сложившиеся в прошлом стереотипы о том, что товары на большие расстояния перевозятся преимущественно железнодорожным транспортом.

В 2016 году автомобильным транспортом доставлено товаров из стран Евросоюза в Казахстан на сумму 5,1 млрд долларов США (или 77,7% от общей стоимости перевезенных грузов), а железнодорожным транспортом на сумму 1,5 млрд долларов США, что составляет 22,3% от общего объема перевезенных грузов. Из Турции в Казахстан автомобильным транспортом перевезено 97% грузов в стоимостном выражении.

В настоящее время экспортно-импортные потоки международных автомобильных перевозок, в большей или меньшей степени, связаны с европейскими государствами и Турцией, а также Украиной, государствами Прибалтики, Закавказья и Центральной Азии.

Как известно, перевозки на этих направлениях возможны, преимущественно, на условиях Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП). Несмотря, на то, что КНР еще не перешел на систему МДП, перевозки, начиная с таможенной территории Казахстана, осуществляются по системе МДП.

Ниже представлены альтернативы системы МДП.

Таблица 13. Альтернативы системы МДП

Субъект	Система МДП	Система Т	Система NCTS	Система ЦАРЭС (УТСЦ)
Перевозчик	Ответственный за доставку грузов и уплату таможенных пошлин и сборов	Если он не действует в качестве принципала, он отвечает главным образом за доставку грузов	Ответственный за доставку грузов	Ответственный за доставку грузов
Принципал	Перевозчик	Таможенные брокеры, экспедиторы груза, логистические компании, перевозчики	Экспедиторы груза, логистические компании, перевозчики	уполномоченный экономический оператор
Гарант	Гарантийная	Международные	Таможенные	Страховые

	ассоциация МДП (подтвержденная глобальным договором страхования)	банки и страховые компании	брокеры	компании, банки
Таможня	Взаимодействует сначала с перевозчиков в качестве принципала, а затем с гарантом в целях получения выплаты	Взаимодействует с главным образом с принципалом; выплата со стороны гаранта производится автоматически	Технология контроля за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS	УТСЦ поможет таможенным органам стран ЦАРЭС в обеспечении соответствия стандартам, сформулированны м в программе Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE) Всемирной таможенной организации (ВТамО), разработанных с целью создания партнерств "таможня- таможня" и "таможня-бизнес".

Источник: составлено авторами

В настоящее время Казахстан располагает определенным потенциалом, для того чтобы обеспечить себе серьезные позиции на рынке международных автомобильных перевозок с КНР. Вместе с тем, для дальнейшего развития экспортно-импортных и транзитных автомобильных перевозок необходимо обеспечить обновление и пополнение парка подвижного состава. Для этого в Казахстане должны быть созданы необходимые условия, к сожалению, в настоящее время такие условия в Казахстане отсутствуют.

В Казахстане международные автомобильные перевозки начали развиваться только с 1992 года на базе мелких транспортных компаний. Законодательство Казахстана позволило в период с 1996 до 2010 года увеличить парк подвижного состава международных перевозчиков в 22,5 раза, и двести его количество до 6000 единиц.

Однако, с организацией Таможенного Союза и введением единых импортных пошлин у большей части казахстанских транспортных компаний исчезли возможности приобретать как новые так и старые транспортные средства. С введением Единого таможенного тарифа Таможенного союза были определены, практически запретительные, ставки таможенных пошлин на ввоз

автотранспортных средств бывших в эксплуатации, т.к. на них были установлены таможенные пошлины в размере 2,2 евро за каждый куб. см объема двигателя (свыше 26 тыс. евро).

В рамках Единого экономического пространства, начиная с 2010 года перевозчики Беларуси и России могли приобретать новые седельные тягачи экологического класса Евро-4 и выше, сроком эксплуатации до 3 лет, на которые была установлена таможенная пошлина в размере 5%. В то время как в Казахстане новыми считались транспортные средства сроком эксплуатации до 1 года и пробегом до 10 тыс. км, т.е. практически сошедшие с конвейера, которые были на 20-30% дороже. Казахстанские же операторы получили право покупать новые автотранспортные средства сроком эксплуатации до 3 лет по таможенной пошлине 5% только со второй половины 2012 года. Таким образом, национальные перевозчики практически были лишены возможности приобретать какие-либо транспортные средства в течение 2010-первой половины 2012 года.

Кроме этого, с 1 января 2015 года казахстанские органы сертификации и метрологии оказались совершенно не готовыми для введения в действие Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), и транспортные компании, занятые на международных автомобильных перевозках, лишились возможности завозить в течение 2015 года новые транспортные средства, приобретенные в третьих странах, так как не могли получать одобрения типа транспортного средства (ОТТС) для их постановки на учет, в то время когда транспортные компании России и Беларуси приобретали новые транспортные средства.

Исходя из складывающейся ситуации, казахстанская Сторона обратилась к Комиссии Таможенного союза с просьбой, установить на ближайшие несколько лет нулевую ставку таможенных пошлин на ввозимые из третьих стран транспортные средства со сроком эксплуатации свыше 3 лет. В чем Казахстану было отказано.

В то же время Декретом Президента Республики Беларусь от 7 мая 2012 года № 6 было принято решение об освобождении предпринимателей, транспортных компаний от таможенных пошлин при ввозе на территорию Республики Беларусь транспортных средств из третьих стран независимо от срока эксплуатации. Белорусские операторы на протяжении длительного времени пользовались этим правом и приобрели порядка десяти тысяч транспортных средств для международных автомобильных перевозок.

Почти пять лет КазАТО и транспортные ведомства Казахстана продвигали вопрос принятия нормативного правового акта, позволяющего национальным операторам приобретать автотранспортные средства (седельные тягачи) со сроком эксплуатации до 7 лет, ввозимые из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный капитал, на условиях применения нулевых ставок таможенных пошлин. А когда было принято такое решение (приказ Министра национальной экономики РК от 27.11.2015 г. № 737 «Об

утверждении Правил предоставления тарифных льгот и Перечня товаров, в отношении которых предоставляются тарифные льготы»), с 1 января 2016 года были установлены за их первичную регистрацию в размере 2500 МРП.

Введение регистрационного сбора, которого нет ни Беларуси, ни в России, сводит на нет целесообразность полученных преференций по нулевой ставке таможенных пошлин, принятых приказом МНЭ № 737, и в принципе пропадает смысл принятия такого решения.

Таким образом, международные перевозчики Казахстана находятся в неравных условиях со своими коллегами по Евразийскому экономическому союзу, в результате снижается их конкурентоспособности на рынке международных транспортных услуг.

Вместе с тем, с увеличением объемов перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан, по предварительным расчетам в 3 раза потребуется дополнительно 15 тыс. автотранспортных средств.

Расчет:

- **дополнительный объем увеличения к 2016 году 3,6 млн тонн – 1,2 млн тонн = 2,4 млн тонн;**

- **количество рейсов для перевозки данного объема: 2.4 млн тонн : 16 тонн = 150 тыс. рейсов;**

- **необходимое количество автотранспортных средств: 150 тыс. рейсов : 10 рейсов в год, выполняемый одним АТС = 15 тысяч ед.**

Для обеспечения обновления и пополнения парка подвижного состава международных автомобильных перевозчиков необходимо:

- прежде всего освободить от уплаты сборов за первичную регистрацию 500 единиц автотранспортных средств, сроком эксплуатации от 3 до 7 лет, ежегодно приобретаемых национальными операторами для использования на международных автомобильных перевозках или же снизить для автотранспортных средств сроком эксплуатации от 5 до 7 лет до 400 МРП.

А также осуществить ряд мер, которые изложены в главе 4, данного отчета.

Особое внимание вопрос заслуживает вопрос развития в Казахстане прямых смешанных автомобильных и железнодорожных перевозок, которые успешно развиваются в странах Европы. Наиболее показательным в этом плане служит пример контрейлерных перевозок, которые объединяют преимущества двух различных видов транспорта.

Технически, подобная транспортировка подразумевает перемещение автомобильных прицепов или автопоездов, которые грузятся на специальные платформы по ж/д магистралям. Такие перевозки по основным принципам организации и уровню эффективности подобны контейнерным.

Преимущества такого вида перевозки для системы транспорта нашей страны — в ускорении доставки и улучшении качества сервиса.

Контрейлерные перевозки уменьшают нагрузку на автодорожное полотно, также значительно разгружаются наиболее напряженные направления магистралей. В результате получаем значительное уменьшение аварийности на

дорогах и зависимости перевозки от погодных условий. Кроме того значительно снижается экологическая нагрузка, так как ж/д транспорт является более «чистым» (в расчете на эквивалентное количество перевозимого груза).

Успешный зарубежный опыт подобного взаимодействия двух видов транспорта демонстрирует востребованность подобных перевозок в Казахстане.

Автомобильный транспорт настолько пластичен и гибок в своих производственных структурах и технологиях, что позволяет осуществлять контакт с железнодорожным транспортом с использованием самых различных транспортных схем. Развитие контейнерных и пакетных перевозок, доставка автомобилей, автоприцепов и полуприцепов в поездах, на речных и морских паромов приводят к тому, что подчас становится трудно отнести ту или иную перевозку к продукции какого-то одного вида транспорта. Взаимопроникновение и синтез технических средств и транспортных технологий в современных условиях становится одним из главных факторов, стимулирующих смешанные железнодорожно-автомобильные.

2.5. Морской транспорт

Водный транспорт подразделяется на морской и речной. Протяженность водных маршрутов составляет около 6000 километров. Иртыш, главная судоходная река страны, она обслуживает около 80% грузов, перевозимых речным транспортом. Следует отметить, что реки Казахстана не отличаются многоводностью и имеют большие колебания глубины в зависимости от времени года, поэтому необходимы работы по увеличению глубин рек, чтобы обеспечить рост объемов перевозок.

В казахстанском секторе Каспийского моря оперируют 266 судов сервисного флота, из них 185 судов принадлежат иностранным компаниям и 81 – отечественным.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта – Актау и Баутино. Кроме того завершается строительство третьего порта Курык. Порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет 25 %. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно перевалиемых через морские порты, составляют нефть, металл, зерно, каменная порода и другие грузы. Через порт Актау осуществляется связь Казахстана с Азербайджаном, Нижним Поволжьем, Туркменией, Дагестаном и Ираном. Он обеспечивает экспортно-импортные связи Казахстана с Россией, Закавказьем (около 80%), Ираном, а через Иран — со странами Ближнего и Среднего Востока. С развитием экономических отношений увеличивается значение порта Актау как основного узла транспортного коридора ТРАСЕКА. Открытие контейнерного терминала в Актау позволяет Казахстану создавать серьезную конкуренцию Южному коридору международной транспортной системы ТРАСЕКА, проходящему по территории Туркменистана. В целях увеличения пропускной способности в

порту Актау было построено три новых сухогрузных терминала. В Мангистауской области завершилось строительство паромного комплекса в порту Курык, который был запущен в декабре 2016 года. Проектная мощность комплекса составляет 5,1 миллионов тонн грузов в год. Комплекс является важным звеном транспортно-логистической системы Транскаспийского международного коридора. Он существенно увеличит транзитный грузопоток, повысит экспортный потенциал в западном направлении через Каспий. В комплекс входит паромная переправа и железнодорожная линия «Боржакты-Ерсай». Паромный комплекс ориентирован на перевалку зерна, нефтепродуктов, удобрений, химикатов и других грузов в сопредельные государства Каспийского региона и дальше в Европу. Открываются перспективы привлечения в казахстанский порт дополнительные грузы из республик Центральной Азии, эти транспортные потоки позволят полноценно задействовать транспортную инфраструктуру западных областей республики.

В период с 01.01.2016 г. по 10.11.2016 г. через порт Актау прошли 12 147 АТС. Казахстанскими перевозчиками за этот период осуществлено 7 063 перевозок. За 8 месяцев 2017 года через порт Актау прошло 4 460 АТС.

2.6. Воздушный транспорт

Транзитные воздушные маршруты Казахстана считаются выгодными для иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, так как позволяют значительно сократить протяженность маршрутов и служат перевалочной базой. Это делает их выгодными для притяжения иностранного и отечественного капитала в бюджет страны.

В настоящее время в Казахстане зарегистрировано 56 авиакомпаний, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках (84 % воздушные суда западного производства), 20 осуществляют нерегулярные перевозки (60 % воздушные суда западного производства), 3 авиакомпании по грузовым перевозкам (20 % воздушные суда западного производства), 28 эксплуатантов выполняют авиационные работы (7 % воздушные суда западного производства). В республике действует 20 аэропортов, половина аэропортов имеют национальный статус и десять — разрешение совершать международные рейсы.

Казахстан заключил около 40 межправительственных соглашений по воздушной связи. Большинство грузовых рейсов направляются в Россию, ОАЭ, Турцию и Германию. Открыты дополнительные воздушные коридоры на границе Казахстана и сопредельных государств (Китай, Азербайджан и Узбекистан).

Модернизация аэронавигационной системы, проведенная Казахстаном позволила осуществить переход на международные процедуры, что соответствует стратегии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по гармонизации национальных систем. Сегодня возможности транзитных воздушных коридоров республики используются менее чем на 20%. В целом транзитный потенциал воздушного пространства страны оценивается в

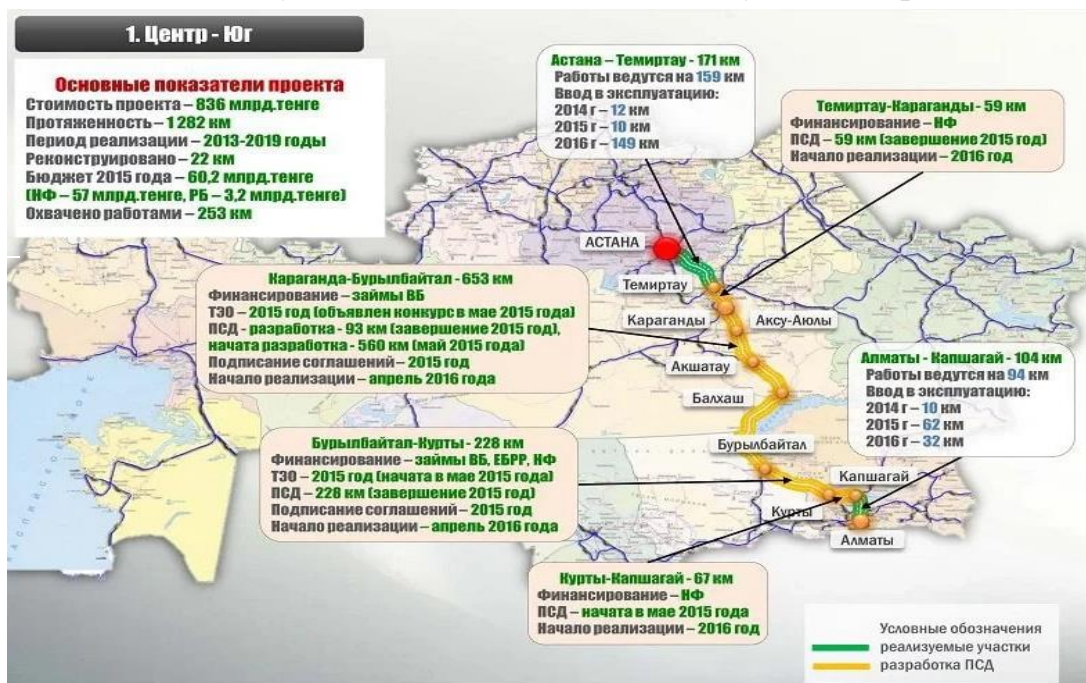
200 млн долларов США в год (по данным Казахстанского информационного портала).

Привлечение транзитных грузопотоков через территорию Казахстана требует формирования развитой транспортно-логистической инфраструктуры, ее интеграции в международную систему. Для этого реализуются инвестиционные проекты по развитию и модернизации инфраструктуры транспортно-логистического комплекса.

Как указывалось выше, к сожалению на сегодняшний день из Китая в Казахстан грузы авиационным сообщением не доставляются. Вместе с тем, в Республике Казахстан планируется организация в составе АО «НК «КТЖ» авиационного Хаба, который сможет принимать грузы из Китая и участвовать в их дальнейшей транспортировке на Запад.

2.7. Дорожная инфраструктура

Большую роль в увеличении объемов экспортно-импортных и транзитных перевозок играет состояние дорожной инфраструктуры. В развитие автодорожной сети Казахстана направляются значительные объемы инвестиций, в основном, за счет средств республиканского бюджета, для повышения эффективности транспортной работы, улучшения технического состояния транспортных средств, мобильности населения. В рамках программы «Нұрлы жол» предусмотрена реализация 22 дорожных проектов общей протяженностью 4400 км.[7] К 2020 году в Казахстане появятся следующие дороги:

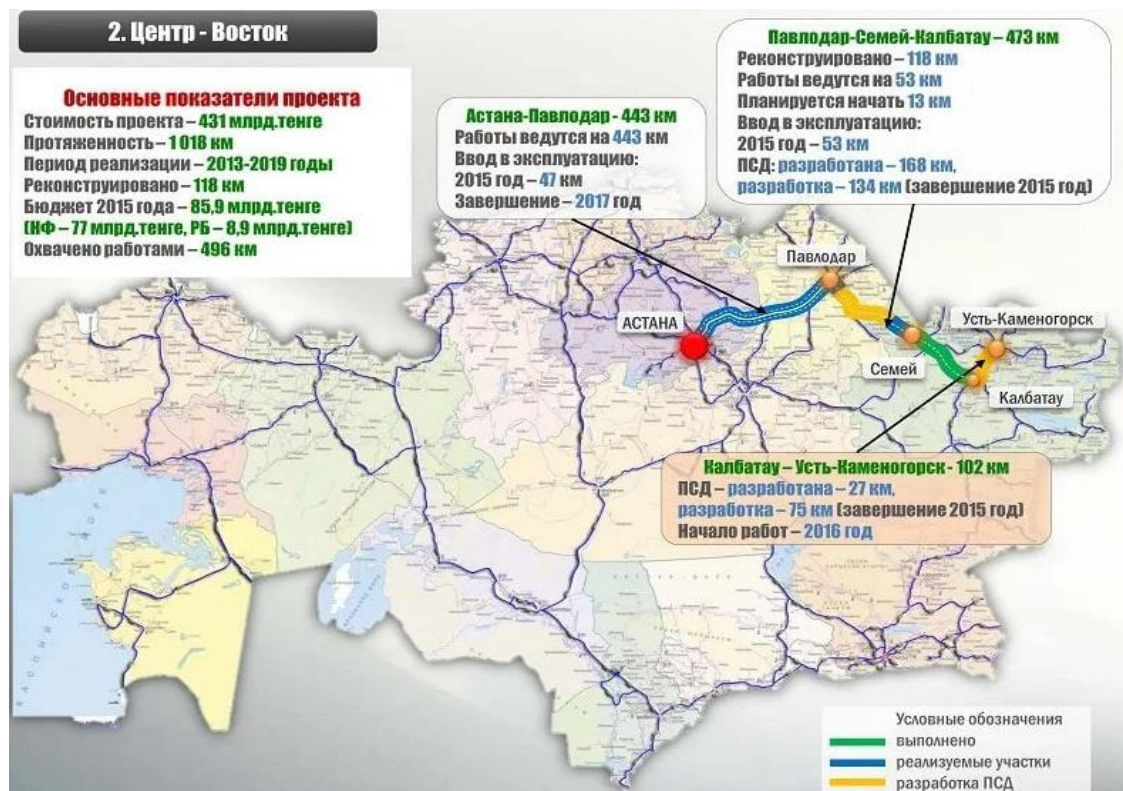


Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 8. Центр-Юг - от Астаны до Алматы общей протяженностью более 1200 км

В 2016 году завершена реконструкция участков проекта «Центр-Юг»

Астана — Темиртау (автодорога первой технической категории с расчетной скоростью 140 км/ч) и Алматы – Капшагай общей протяженностью 275 км. До конца третьего квартала текущего года планируется начать строительство и реконструкцию северо-восточного обхода города Караганды. Продолжается реконструкция участка Темиртау – Караганда протяженностью 14 км, завершение предусмотрено в следующем году. В рамках направления Центр-Юг начата реконструкция участка Курты-Бурылбайтал протяженностью 228 км.



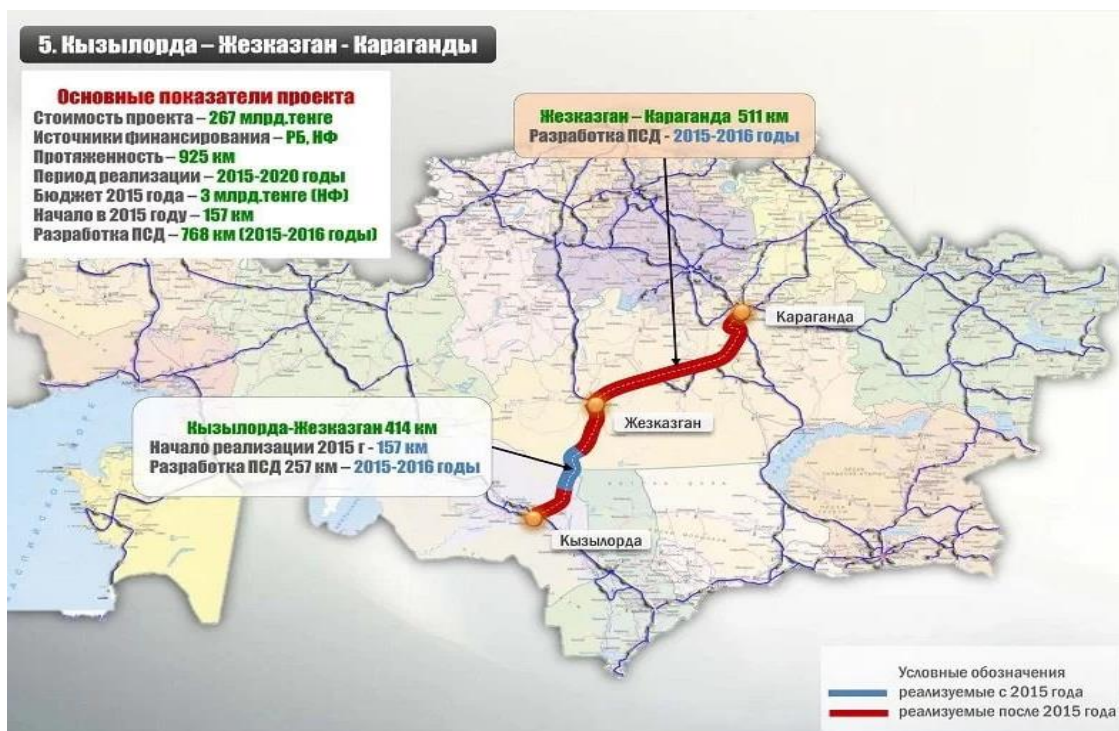
Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 9. Центр-Восток - проходит из Астаны через Павлодар до Усть-Каменогорска, общая протяженность 1018 км

По проекту «Центр-Восток» в эксплуатацию уже введено 230 км, в текущем году охвачено работами 675 км дороги, по итогам года планируется обеспечить четырехполосное движение на более чем 200 км участка Астана-Павлодар. Также планируется завершить последний участок протяженностью 36 км на отрезке Семей-Калбатау. В целом завершение проекта запланировано на 2018 год.

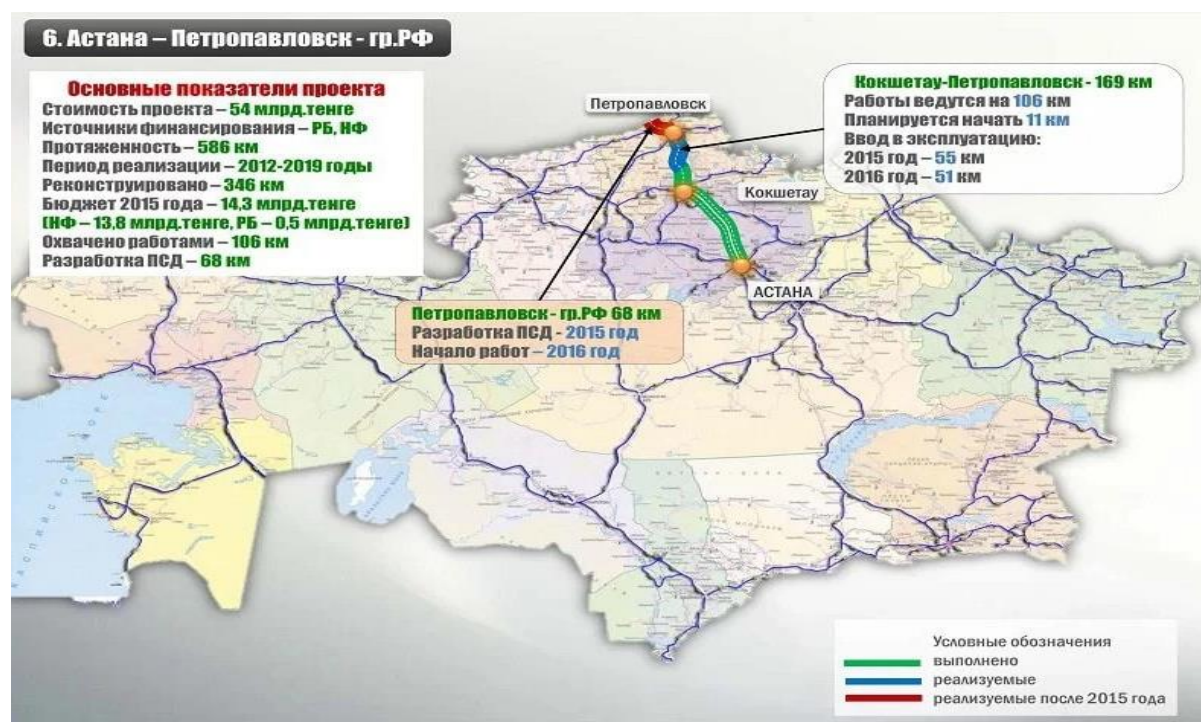
Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 11. Алматы-Усть-Каменогорск



Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 12. Кызылорда-Жезказган-Караганда - один из важных проектов для Казахстана

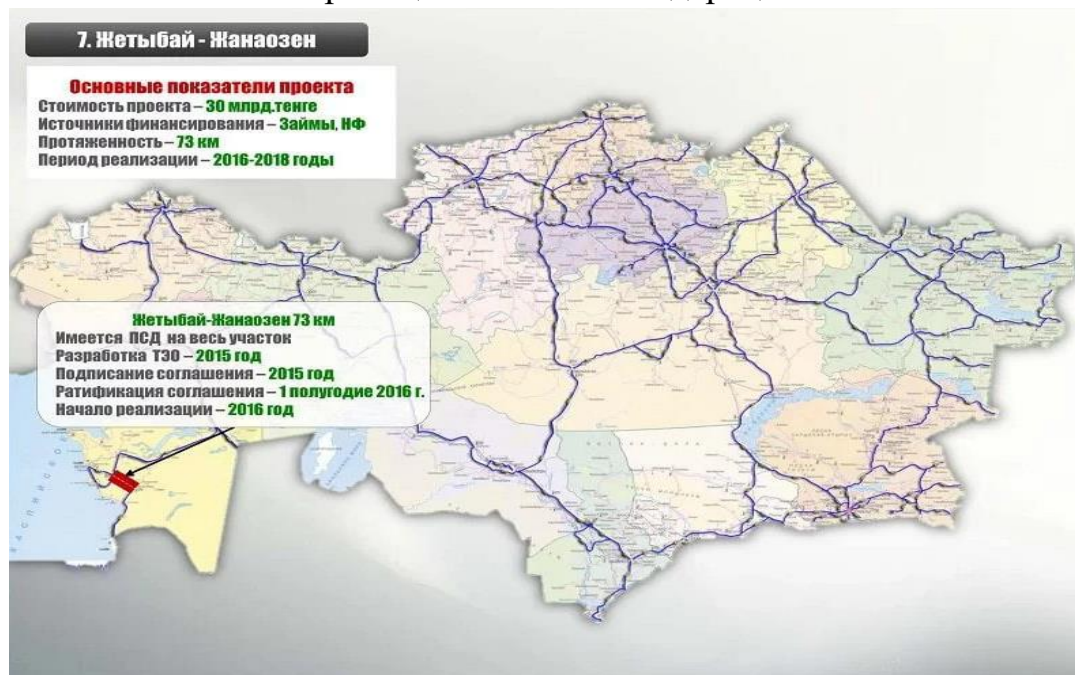


Р
еал
иза
ци
я
пр
оек
та
«К
ыз
ыл

орда-Жезказган-Караганда» позволит сократить протяженность пути на 817 км. К настоящему времени проект «Западная Европа-Западный Китай», проходящий через Кызылорду, находится на стадии завершения. По этой причине стоит острая необходимость в реконструкции участка Кызылорда-Жезказган, в 2015 году на этом участке уже реализовано 157 км дороги.

Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 13. Транзитный коридор Астана-Петропавловск – небольшой проект до границ Российской Федерации

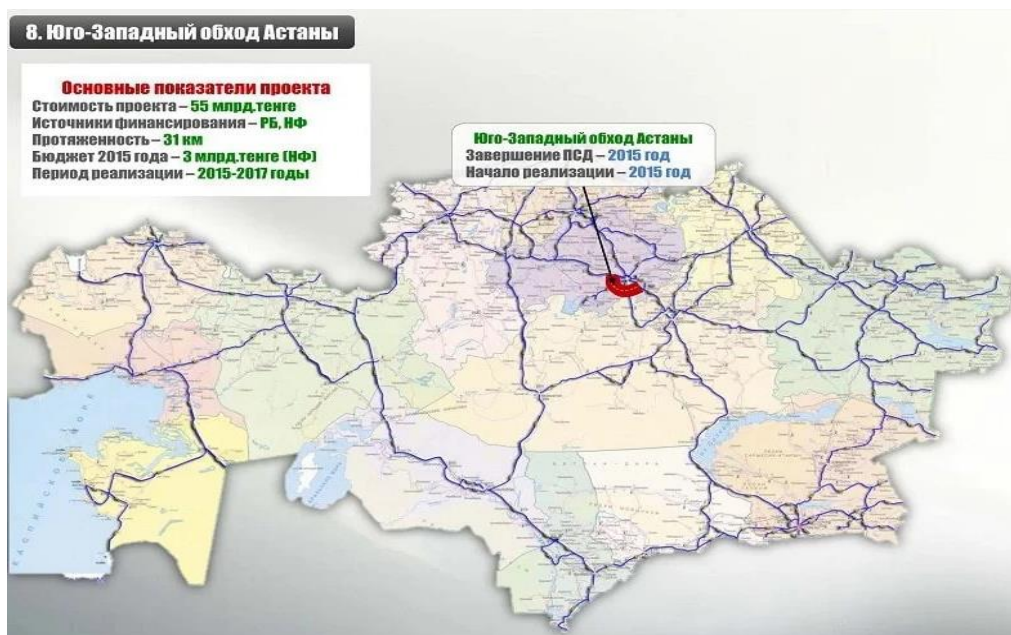


Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 14. Жетыбай-Жанаозен, протяженностью 73 км

По проекту «Астана-Петропавловск» автодорога от Кокшетау до Петропавловска построена по параметрам I и II технической категории, движение возле города Кокшетау осуществляется по 4-м полосам, далее – по двум полосам. В 2017-2019 годах планируется реконструкция участка Петропавловск-Курган (гр. РФ) протяженностью 60 км и автодороги «Обход г. Петропавловск».

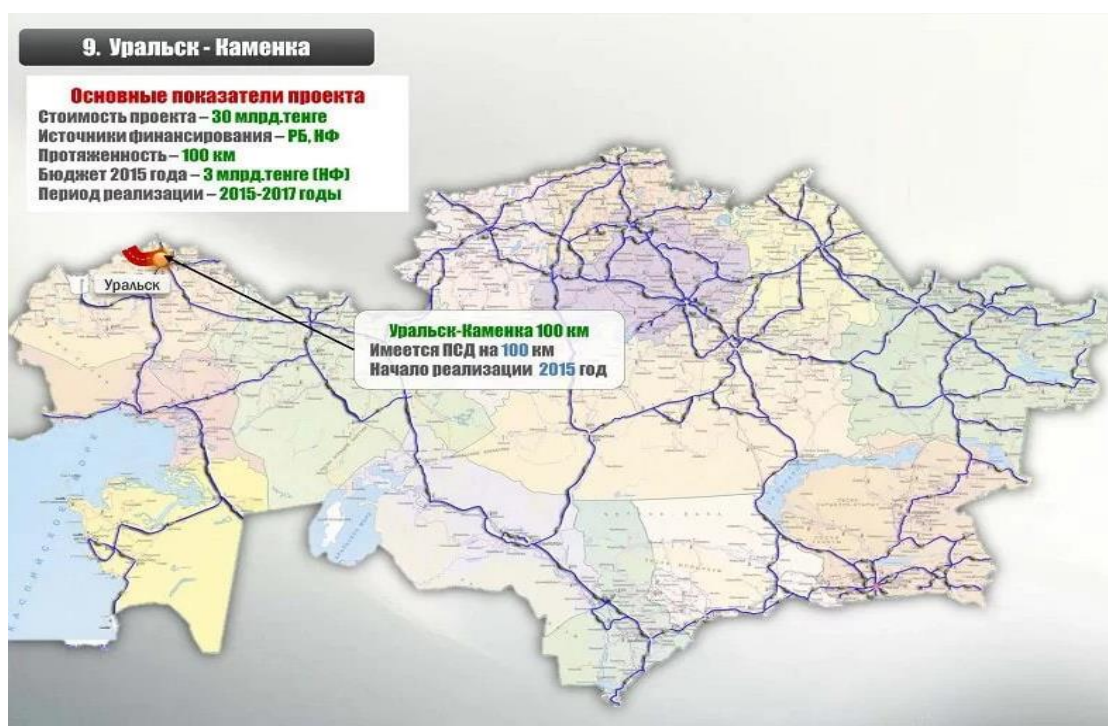
Проект «Жетыбай-Жанаозен» является участком автомобильной дороги республиканского значения «Жетыбай-Жанаозен-Фетисово-гр.Республики Туркменистан (на Туркменбаши)». Модернизация участка международного автодорожного маршрута, расположенного в Мангистауской области обеспечит возможность выхода к Российской Федерации, Республике Туркменистан.



Источник: Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 15. Юго-западный обход Астаны – строительство кольцевой дороги вокруг столицы

Реализация проекта «Юго-западный обход Астаны» намечена на 2017-2019 годы. Дорога протяженностью 31 км, способствует выведению грузового автотранспорта за пределы города и позволит разгрузить транспортный поток в столице.

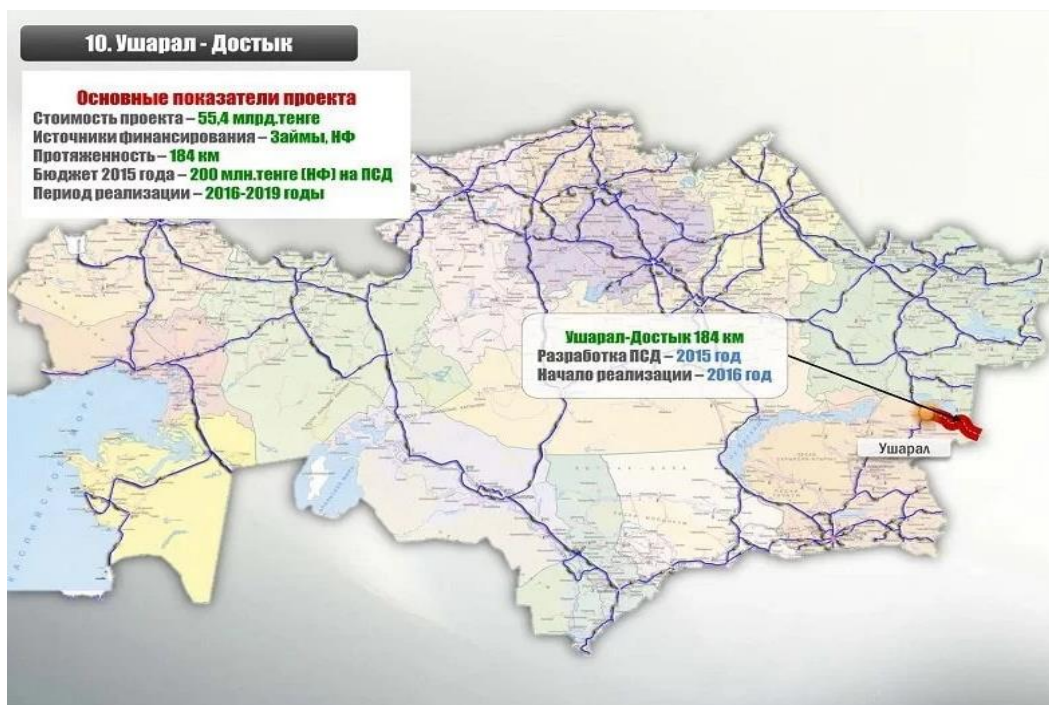


Источник :
 Госпрогра
 мма
 «Нұрлы
 Жол»

Р
 исунок
 16.
 Уральс
 к-
 Камен
 ка,
 респуб
 ликанс

кая дорога

На сегодняшний день по проекту «Уральск-Каменка» работы по реконструкции продолжаются, автокоридор будет иметь асфальтовое покрытие, окончание строительство дороги планируется в 2018 году.

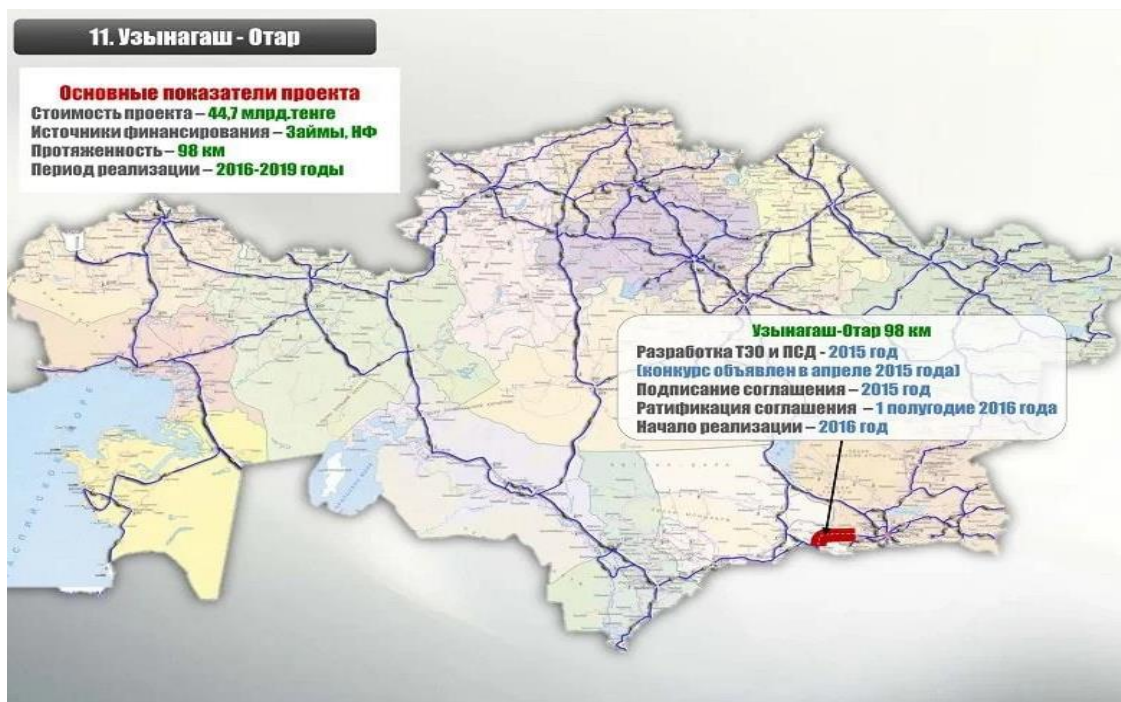


Источник:

Госпрограмма «Нұрлы Жол»

Рисунок 17. Ушарал-Достык – один из важных для транзита проектов

В текущем году начата реализация проекта Ушарал – Достык протяженностью 180 км. В настоящее время ведется процедура подписания договора «Под ключ». Реализация проекта планируется в 2017 – 2020 гг. за счёт средств Республиканского бюджета.



Источник :
Госпрог
рамма
«Нұрлы
Жол»

Р
исунок
18.
Узына
гаш-
Отар (I
 катего
рия с 4
– х

полосным движением)

Автодорога «Узынагаш-Отар» является частью автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». Проектом предусматривается два обхода населенных пунктов (спрямление и обход п. Самсы и обход п. Таргап) [7].

Таблица 14. Реализуемые проекты Объекты строительства и реконструкции

№ п/п	Наименование автодороги	Участок, км	Основные тех. характеристики	Завершение
	тр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы» а/д «Граница РФ (на Екатеринбург)-Алматы»	км 1275-1308 а/д Астана-Темиртау	ц/б I категории	2017 г.
		км 1320-1353 а/д Астана-Темиртау	ц/б I категория	2017 г.
		км 1382-1416 а/д Астана-Темиртау	ц/б I категории	2017 г.
		Тр. Разв. №1,2 «Темиртауское кольцо»	ц/б I категории	2017 г.
		км 1444-1457,4 а/д Караганда-Темиртау	ц/б I категории	2017 г.
		Тр. Разв. №3,4 «Пришахтинск»	ц/б I категории	2017 г.
	Центр-Восток «Астана-Павлодар-Калбатау-Усть-Каменогорск»	км 16-36 а/д Астана-Щидерты	ц/б I категории	2017 г.
		км 58-88 уч-к Астана-Щидерты	ц/б I категории	2017 г.
		км 88-115 уч-к Астана-Щидерты	ц/б I категории	2017 г.
		км 115-165 уч-к Астана-Щидерты	ц/б I категории	2018 г.
		км 165-186 уч-к Астана-Щидерты	ЩМА I категории	2017 г.
		км 186-205 уч-к Астана-Щидерты	ЩМА I категории	2017 г.
		км 205-235 уч-к Астана-Щидерты	ЩМА I категории	2017 г.
		км 235-259 уч-к Астана-Щидерты	ЩМА I категории	2017 г.
		км 1206-1251 уч-к Щидерты-Павлодар	ЩМА I категории	2017 г.
		км 1251-1297 уч-к Щидерты-Павлодар	ц/б I категории	2017 г.
		км 1297-1343 уч-к Щидерты-Павлодар	ц/б I категории	2017 г.
		км 1343-1367 уч-к Щидерты-Павлодар	ц/б I категории	2017 г.
		км 419-432 уч-к «гр. РФ (на Омск-	ЩМА-20 ИБ/II категория	2017 г.

		Майкапшагай (на КНР)»		
		км 432-465 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА-20 II категории	2017 г.
		км 465-507 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА-20 II категории	2017 г.
		км 507-541 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА-20 II категории	2017 г.
		км 541- 587 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА- II категории	2018 г.
		км 587-634 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА- II категории	2019 г.
		км 634-676 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА- II категории	2019 г.
		км 870-906 уч-к «гр. РФ (на Омск-Майкапшагай (на КНР)»	ЩМА- II категории	2019 г.
3.	а/д «Алматы-Усть-Каменогорск»	км 235-259	ЩМА I категории	2017 г.
4.	а/д «Ушарал-Достык»	Км 180	ЩМА- II категории	2020 г.
5.	а/д «Атырау-Актау»	км 514,4-574	м/з а/б II категории	2017 г.
6.	«Астана-Петропавловск-гр. РФ»	"Обход г.Петропавловск", 2-пусковой участок. Путепровод	путепровод через ж/д	2018 г.
		км 525-496	ЩМА I категории, ЩМА II категории	2019 г.
		км 496-465	ЩМА I категории	2019 г.
7.	«Уральск-Каменка-гр. РФ (на Озинки)»	км 4-31	м/з а/б II категории	2017 г.
		км 31-104	м/з а/б II категории	2018 г.
8.	а/д "Гр. РФ (на	км 220-236	м/з а/б II категории	2017 г.

	Орск)-Актобе- Атырау- гр. РФ (на Астрахань)"	км 458-468	м/з а/б II категории	2017 г.
--	--	------------	----------------------	---------

Источник: составлено авторами

В Казахстане принят национальный стандарт "Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам", в котором установлены конкретные требования для придорожного сервиса. Стандарт предназначен для применения проектными организациями, осуществляющими проектирование объектов дорожного сервиса, центральными и местными органами власти, осуществляющими управление автомобильными дорогами, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, в управлении которых находятся объекты дорожного сервиса, а также потребителями услуг объектов дорожного сервиса и дорожной службы на автомобильных дорогах.

Объекты придорожного сервиса имеют четыре определённые категории, но при этом 80% существующего придорожного сервиса страны не соответствует новому стандарту. Существующие объекты придорожного сервиса будут модернизированы в соответствии с новым стандартом. С акиматами областей подписаны соглашения по развитию придорожного сервиса на их территории, к развитию придорожного сервиса максимально будет привлекаться частный бизнес.

В настоящее время в Казахстане насчитывается 3028 объектов придорожного сервиса. Из них 1062 – автозаправочные станции, 1422 – пункты торговли и питания, 130 – гостиницы, 273 – станции технического обслуживания и 141 автостоянка. На этих объектах работает около 25 000 человек.

Национальным оператором по управлению республиканскими автомобильными дорогами – компанией АО «НК «КазАвтоЖол» разработан проект Программы развития придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог республиканского значения Республики Казахстан до 2020 года. Согласно Программе, запланировано строительство 260 объектов сервиса.

Рассмотрим объекты придорожного сервиса вдоль коридора «Западная Европа – Западный Китай», где насчитывается более 400 объектов придорожного сервиса. В основном это автозаправочные станции и 20% из них соответствуют Национальному стандарту. До 2020 года вдоль коридора «Западная Европа - Западный Китай» запланировано строительство и преобразование 46 объектов. На сегодняшний день разработаны и согласованы с местными исполнительными органами схемы перспективного расположения объектов сервиса и Программа развития придорожного сервиса до 2020 года. Что позволит увеличить транзитный потенциал международного коридора, создать новые рабочие места, поднять деловую активность в регионах, оказать всестороннюю поддержку бизнесу для развития объектов сервиса, а также окажет мультипликативный эффект на развитие автодорожной отрасли в целом.

Строительство объектов сервиса вдоль коридора «Западная Европа – Западный Китай» осуществляется за счет частного сектора.

Комплексные объекты дорожного сервиса в зависимости от их состава и видов предоставляемых ими услуг подразделяются на категории «А», «В», «С» и «D». Вдоль коридора «Западная Европа - Западный Китай» запланировано строительство всех 4-х категорий комплексных объектов придорожного сервиса. Комплексность объекта дорожного сервиса соответствующей категории рекомендуется принимать исходя из уровня расчетной интенсивности движения: - объекты дорожного сервиса категорий «А» - свыше 7 000 авт/сутки; - объекты дорожного сервиса категорий «В» - свыше 1000 авт/сутки; - объекты дорожного сервиса категорий «С» и «D» - свыше 100 авт/сутки. Объекты дорожного сервиса категории «А» являются многофункциональным комплексом дорожного сервиса, включающим различные виды услуг обслуживания пользователей дорог. Объекты дорожного сервиса категории «В» предназначены для длительных перерывов на отдых, предлагая широкий спектр услуг объектов дорожного сервиса. Объекты дорожного сервиса «С» и «D» предназначены для кратковременного перерыва на отдых и удовлетворения насущных потребностей пользователей дорог.

Таблица 15. Рекомендуемые расстояния между объектами дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования

СТ РК 2476-2014

Рекомендуемые расстояния между объектами дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования категории I-а, I-б и II

Категория объекта дорожного сервиса	Рекомендуемые расстояния между объектами, км	Размещение
«А»	150-240	В шахматном порядке
«В»	80-120	В шахматном порядке
«С»	20-60	В шахматном порядке

Рекомендуемые расстояния между объектами дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования категории III и IV

Категория автомобильной дороги	Рекомендуемые расстояния между объектами, км	Размещение
Охраняемые стоянки		
III	75	Одностороннее
IV	100	Одностороннее
Автозаправочные станции (АЗС, АГНС)		
III	40-50	Одностороннее
IV	50-60	Одностороннее
Станции технического обслуживания (СТО)		
III	150	Одностороннее
IV	250	Одностороннее
Мотель		
III и IV	150-200	Одностороннее
Пункт общественного питания		
III	40-50	Одностороннее
IV	50-60	Одностороннее

Источник: Программа развития дорожного сервиса до 2020 года

На сегодняшний день разработаны и согласованы с местными исполнительными органами схемы перспективного расположения объектов сервиса и Программа развития дорожного сервиса до 2020 года.

Плохое техническое состояние дорожного покрытия приводит к снижению эксплуатационных скоростей, повышению транспортных эксплуатационных расходов, росту аварийности. При движении автотранспорта по дорогам без усовершенствованного покрытия расход топлива возрастает в среднем на 30%, соответственно увеличивая объем вредных выбросов в атмосферу. Помимо прямого ущерба здоровью людей, это повышает общее загрязнение окружающей среды автотранспортом и ускоряет процессы образования парниковых газов и глобального потепления климата.

Таким образом, техническое состояние дорог самым непосредственным образом влияет на состояние окружающей среды. Для приведения уровня выбросов к приемлемому уровню наряду с технологическим улучшением автотранспорта необходимы меры по совершенствованию дорожной инфраструктуры.

В Казахстане протяженность автомобильных дорог составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения.

Техническое состояние автодорог в Казахстане не соответствует потребностям экономики: 80% дорог республиканского значения и 97% дорог местного значения соответствуют только III-V категориям. Доля дорог республиканского значения в общей протяженности – 25%, из них только 4% (940 км) имеют I техническую категорию и при этом 10% всех автодорог (9470 км) являются грунтовыми, в основном, – это дороги местного значения, и 1574 км автодорог не имеют категории.

На долю автомобильного транспорта приходится соответственно 99 % и 84 % от объемов перевозок пассажиров и грузов всеми видами транспорта. Казахстан владеет достаточно широкой внутренней сетью автомобильных дорог, которая соединяет все регионы страны. Автомобильный транспорт Казахстана также имеет значительный транзитный потенциал. Из общей сети автомобильных дорог протяженностью 86 000 километров около 13 000 имеют международное значение и обеспечивают связь между азиатскими и европейскими автодорогами. Автомобильные дороги Республики Казахстан обеспечивают транзитный пропуск автотранспорта по трем основным направлениям:

1. Россия, страны Европы, Балтии;
2. Китай, Япония, страны Юго-Восточной Азии;
3. республики Центральной Азии и Закавказья, Иран, Турция.

Большое народно-хозяйственное значение имеют дороги: Атырау-Уральск и Актау-Жетыбай-Озень в Западном Казахстане; Караганда-Астана, Алматы-Караганда-Жезказган в Центральном Казахстане; Лениногорск-Алматы-Шымкент в Восточном и Южном Казахстане.

Основным условием развития автомобильного транспорта является состояние дорожной сети и автосервиса. Поэтому, в стране запланировано строительство и дальнейшее развитие автомагистралей, реконструкция и строительство мостов, а также объектов придорожного сервиса.

Разработанная в начале 90-х годов программа «Трасека» предлагает перевозить грузы по трансконтинентальному автотранспортному коридору Европа — Кавказ — Центральная Азия. Этот проект включает в себя следующие направления: станция Дружба (Казахстан) — Ташкент — Актау — Туркменбаши (Красноводск) — Баку — Тбилиси — Потти, далее через паромные переправы на Одессу, Варну, Констанцу, Стамбул, а также Актюбинск — Актау — Баку.

Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы была утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030. Благодаря программе «Нұрлы жол» регионы страны свяжет современная сеть высокоскоростных автобанов. Магистрали соединят столицу с регионами уже в ближайшее время. Программа направлена на развитие и интеграцию инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан, на повышение транзитного потенциала к 2020 году, на строительство и реконструкцию дорог.

Согласно проекта запланировано строительство участка дороги Самара-Шымкент-Бекбаул. По итогам 2016 года построено и реконструировано 767 км, полностью введен в эксплуатацию участок Алматы-Капшагай (104 км), завершены работы по участку Шетпе-Бейнеу протяженностью 300 км.

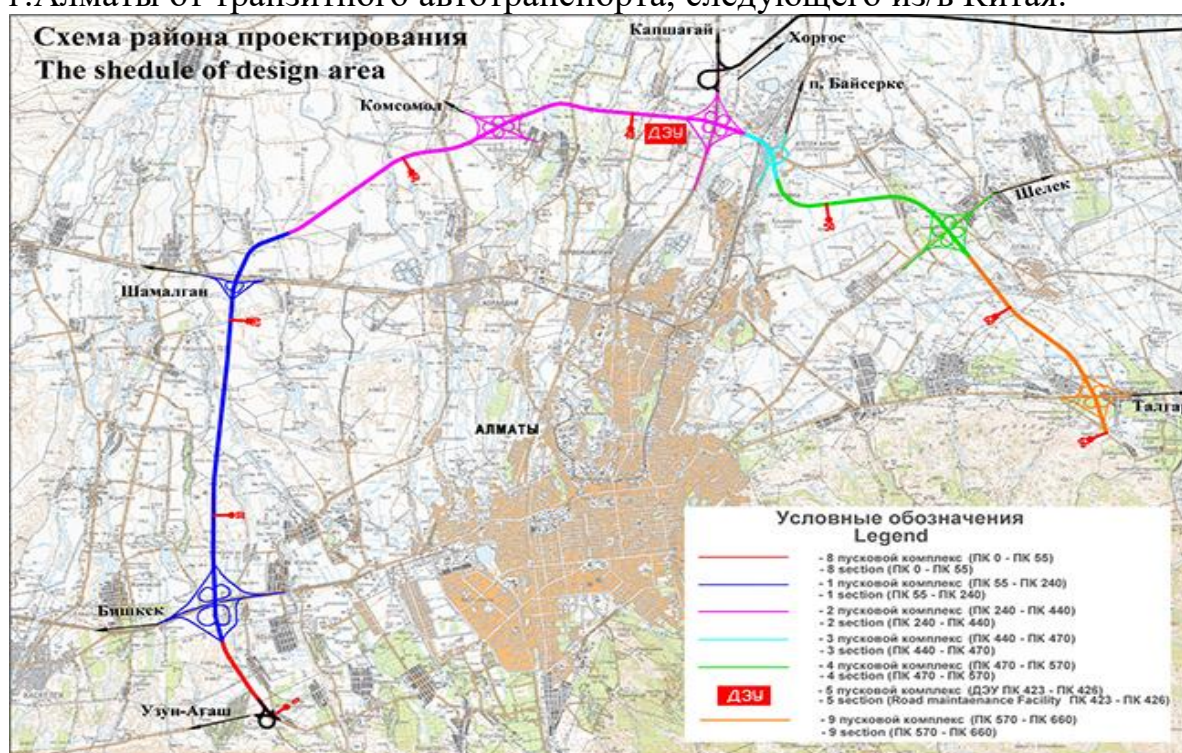
В Казахстане планируют внедрить программу мониторинга автодорог. С помощью этой программы любой житель республики в интернете сможет узнавать все данные о состоянии магистралей, для того чтобы выбрать наименее опасный маршрут.

Кредитное соглашение подписано между АО «НК «КазАвтоЖол» и China Exim Bank по проектам реконструкции автомобильных дорог республиканского значения Калбатау-Майкапшагай (415 км) и Мерке-Бурылбайтал (273 км). Данные участки автомобильных дорог имеют значимость в реализации транзитного потенциала страны в рамках международной инициативы «Новый Шелковый Путь».

На сегодняшний день находится на разработке необходимая документация по проекту строительства автомобильной дороги Алматы-Чолпон-Ата (Кыргызстан). АО «НК «КазАвтоЖол» разрабатывается технико-экономическое обоснование (ТЭО), по его результатам будут определены все

технико-экономические показатели, сроки реализации проекта. Существующий маршрут от Алматы до Чолпон-Аты через Бишкек составляет 485 километров. Было рассмотрено три варианта прохождения трассы. Наиболее оптимальный маршрут через населенный пункт Карасай батыр протяженностью 280 километров. По территории Казахстана составляет 135 километров и по территории Кыргызстана 145 километров. По территории Казахстана необходимо реконструировать 42 километра и построить 47 километров автодороги, по кыргызской территории построить 1 километр дороги и 1 мост через пограничную реку Чу, с дальнейшим выходом на автодорогу Бишкек-Чолпон-Ата.

На 2018 год планируется строительство Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги (БАКАД), которая в значительной степени разгрузит г.Алматы от транзитного автотранспорта, следующего из/в Китая.



Источник: Международное информационное агентство kazinform

Рисунок 19. Проект Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги (БАКАД)

БАКАД - первый в Казахстане проект строительства автомобильной дороги с применением механизмов государственно-частного партнерства на основании привлечения частного финансирования. Автодорога первой категории и длиной 66 км. Запланировано строительство 14 мостов, 8 двухуровневых транспортных развязок и 2 путепроводов через железные дороги. Предполагается перенос отдельных электролиний, переустройство водопроводов, системы канализации и илопроводов, вынос телекоммуникаций. Трасса БАКАД планируется, как межгосударственный транспортный коридор №1 Коргас-Алматы-Бишкек-Ташкент. Также по ней будет осуществляться сообщение между городами и поселками. Дорога, имеющая от четырех (9 км

трассы) до шести полос (остальные 57 км). БАКАД планируется присвоить статус автомагистрали, на которой разрешена скорость движения для легковых автомобилей 140 км/ч, автобусов 110 км/ч, грузовых 90 км/ч. Въезд на кольцо платное. Строительство БАКАД планируется завершить к 2020 году.

Для развития межрегиональных транспортных коридоров был разработан проект «Модельное шоссе», инициатором которой является Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). Данный проект направлен на упрощение и совершенствование евро-азиатской торговли и автомобильного транспорта. Инициатива МСАТ «Модельное шоссе» является экономически эффективным инструментом для развития торговли автотранспортом. Данный проект послужит совершенствованию транспортных связей и торговли во всех странах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути, а также упрощению международных автотранспортных перевозок и росту транспортного потенциала.

Основная идея проекта заключается в создании участка магистрали международного значения протяженностью 1500-2000 км, пересекающего территории нескольких транзитных государств и играющего важное значение в обеспечении торгово-экономических и транспортных связей, полностью оснащенного современными объектами вспомогательной придорожной инфраструктуры. Этот участок имеет стратегическое значение в развитии торговли и транзита в странах Центральной Азии посредством автомобильного транспорта и обеспечит евроазиатские торгово-экономические и транспортные связи. Также сможет способствовать снятию административных барьеров на пути передвижения грузов и людей по данному участку за счет гармонизации транспортного законодательства.

Основной маршрут «Модельного шоссе» включает следующие участки: Кызылорда – Шымкент – Алматы – Коргас (1478 км), этот маршрут известен как транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», а также участок Кордай – Бишкек – Душанбе – Нижний Пяндж – Пули-Хумри (1772 км).

Участок «Модельного шоссе» в Центральной Азии является частью транспортного коридора ТРАСЕКА и способствует развитию торговых и экономических отношений между Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном и Афганистаном. Данный инновационный проект XXI века объединит торгово-транспортные связи стран Азии и Европы и создаст мощный торговый маршрут во всем мире.

По мнению экономистов-транспортников, в ближайшем будущем проект «Модельное шоссе» приобретет более важное значение, так как Китай (СУАР) войдет в систему региональных и евроазиатских транспортных связей.

Цель Госпрограммы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года – формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала. Задачами программы являются:

— Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта.

— Комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением.

— Развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах.

— Обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

Реализация программы позволит увеличить транзитные перевозки к 2020 году в 2 раза, улучшить качества транспортной инфраструктуры, а также снять физические и нефизические барьеры.

Данная программа позволит реконструировать и отремонтировать порядка 30 тысяч км автомобильных дорог, 8200 км железных дорог; 100% автовокзалов, автостанций, ЖД вокзалов будут соответствовать стандартам; 100% обеспечение перевалкой все грузов через порт Актау; 100% аэропортов областных центров, городов Астана, Алматы, Семей, Жезказган будут соответствовать требованиям, а также увеличатся грузооборот в 1,6 и пассажирооборот в 1,5 раза.

Согласно планам развития транспортно-логистической инфраструктуры предусмотрена реализация 12 автодорожных проектов с протяженностью трасс более 7 тысяч километров.

Наряду с ремонтом и строительством дорог в программе уделено внимание развитию придорожного сервиса и инфраструктуре пассажирских перевозок. Так, до 2020 года намечено построить 260 объектов придорожного сервиса. А для развития инфраструктуры пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в регионах будет построено 9 автовокзалов, 45 автостанций, 155 пунктов обслуживания пассажиров и 1 048 стоянок такси.

Благодаря вложениям государства в автодорожные сети страна получит новые качественные дороги, статус крупной транзитной зоны, рост объема транзитных грузов через территорию республики и окупаемость вложений в транспортную инфраструктуру, в тоже время увеличится объем транзитных грузов через территорию страны, что позволит сделать Казахстан транспортно-логистическим центром на пути движения китайских товаров в Европу и европейских, российских товаров – в Центральную и Среднюю Азию.

С организацией Транс-Каспийского транзита появилась острая необходимость строительства участка Шалкар-Бейнеу.

С особой важностью стоит вопрос строительства автомобильной дороги «Шалкар–Бейнеу», что даст возможность сократить протяженность маршрута с морского порта Актау в Центральные, Южные, Восточные районы Китая на 900 км. В случае решения вопроса строительства автодороги «Шалкар-Бейнеу» при совершении одного рейса (туда, обратно) по ней экономия топлива составит:

(1800 км X 32 литра) : 100 км = 576 литров на сумму 83 520 тенге. Время на выполнение одного рейса сократится как минимум на 4-5 дней.

Строительство автомобильной дороги «Шалкар – Бейнеу», даст возможность также сократить протяженность маршрута перевозок грузов из Китая в страны Закавказья, Украины, Турции, страны Европы через Каспийское и Черное моря, по коридору ТРАСЕКА, на 900 км только в одном направлении.

А также необходимо начать реконструкцию автодорог «Актобе – Кандыгааш – Макат» и «Семей – Усть-Каменогорск», которые планируются завершить к 2020 году. На 2018-2020 годы запланирована реконструкция автомобильной дороги «Ушарал-Достык».

Принимаемые меры позволят создать развитую национальную транспортную сеть, которая позволит быстро и безопасно перемещаться и доставлять груз наземным транспортом внутри страны, что улучшит качество жизни казахстанцев и укрепит конкурентные преимущества республики на международном рынке.

Качественная дорожная инфраструктура будет способствовать снижению себестоимости перевозок и как результат приведет к увеличению объемов экспортно-импортных перевозок за счет перераспределения существующих грузопотоков с морского и железнодорожного транспорта.

Выводы по 2 главе:

Казахстан, обладающий большим транзитным потенциалом, должен максимально использовать выгоду своего географического расположения, находясь между страной производителем (КНР) и странами сбыта. Китай является важным торгово-экономическим партнером Казахстана и в 2016 году объем товарооборота между этими странами составил 10,3 млрд долларов США.

Исследование показало, что большая роль в транспортной системе Казахстана отводится железнодорожному и автомобильному транспорту. За 2016 год из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан было перевезено 5 335,0 тыс. тонн различных грузов, в том числе 1 325,6 тыс. тонн автомобильным транспортом, что составила 24,8%. Из общего объема перевозок транзитом через Казахстан было перевезено автотранспортом 21,2%. А из общего объема импорта перевезенных сухопутным транспортом 32,8% перевезено автотранспортом. В то время как на перевозках из европейских государств в Казахстан доля автомобильного транспорта составила 75,9%. Из этого следует, что автомобильный транспорт обладает значительным потенциалом для обеспечения роста в ближайшие 5-6 лет объема транзитных перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан в 2-3 раза.

3. ТРАНСПОРТНО–ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА

3.1. Транзитный потенциал Казахстана

Удобное географическое расположение страны на стыке двух континентов (Европы и Азии) и включенность ее транспортно-коммуникационных коридоров в состав международных предопределяют возможность использования значительных выгод от транзита грузов.

С каждым годом возрастает роль Казахстана как важного связующего звена, трансконтинентального экономического моста взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем. Расширение трансконтинентальных железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров создает новые возможности для наземного сырьевого транзита, который может составить конкуренцию более длинным морским путям. Располагая развитыми сетями железных и автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридианальном направлениях, Казахстан обладает огромным транспортным потенциалом и способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках грузов и пассажиров во всех видах сообщений.

Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры происходит в тесной взаимосвязи с ключевыми направлениями международных перевозок на территории Республики Казахстан и формирующимися международными транспортными коридорами. Для Казахстана основными направлениями перевозок являются:

— Центральная Азия - Россия (европейская часть, Западная Сибирь, Алтайский край);

— Европа - Россия - Казахстан - Центральная Азия - страны Персидского залива (в рамках международного коридора «Север - Юг»);

— Европа - Россия - Казахстан - Китай;

— Европа - Кавказ - Центральная Азия - Казахстан (в рамках коридора «Европа - Кавказ - Азия» (ТРАСЕКА)) и далее в страны Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии.

С целью обеспечения надежных транзитных маршрутов за годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии «Аксу - Дегелен», «Хромтау - Алтынсарин», «Шар - Усть-Каменогорск», «Узень - государственная граница с Туркменистаном» и «Жетыген - Коргас», общей протяженностью 1182 км.

В рамках транспортной стратегии планируется применение модифицированной модели меридианального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов. При этом предусматривается модернизация существующих и создание новых «спрямляющих» транспортных путей и инфраструктурных объектов

одновременно с обновлением всех видов транспортных средств.

В условиях глобализации конкурентоспособность экономики страны в значительной степени зависит от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. В целях совершенствования деятельности этого комплекса разработана Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года.[8] Согласно данной программы развивается эффективная национальная инфраструктура, обеспечивающая потребности экономики и отвечающая задачам эффективной интеграции страны в мировую экономику. Программа является основным документом развития транспортной инфраструктуры Казахстана, в рамках которой планируется реализовать порядка 80 крупных инвестиционных проектов на сумму около 30 млрд долларов США. За эти годы планируется построить порядка 1,7 тыс. км новых и электрифицировать 2,7 тыс. км железных дорог, построить и реконструировать около 50 тыс. км автодорог, провести работы по реконструкции и модернизации аэропортовой инфраструктуры, развитию национального морского торгового флота, инфраструктуры морских портов. Состояние транспортной инфраструктуры является определяющим фактором для экономики Казахстана, расположенного между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии (ЮВА), и во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства. Между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров. Сейчас 98% этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана. Вместе с тем, транзитный путь из АТР в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути.

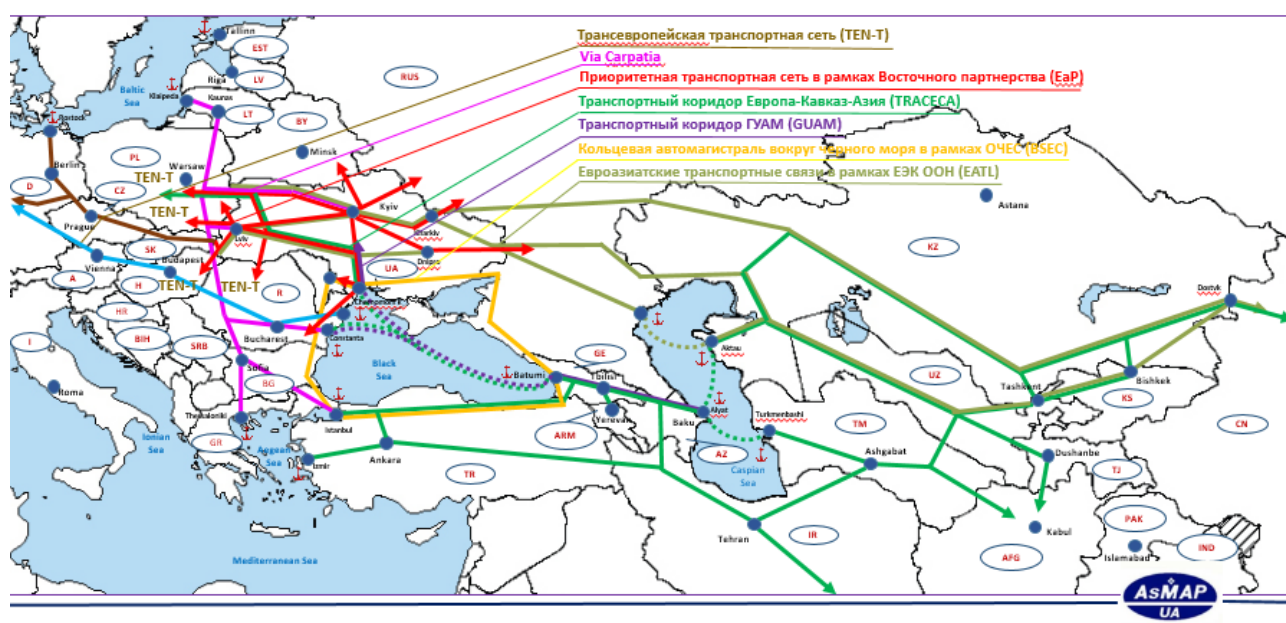
Главное конкурентное преимущество Казахстана – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай – Европа транзитом через Казахстан. До последнего времени функционировала одна Транссибирская магистраль, проходящая через Россию в Европу, по которой Китай и другие страны ЮВА могли транспортировать свои грузы. С вводом в эксплуатацию железнодорожных переходов Достык-Алашанькоу и Коргас-Алтынколь формируются новые более короткие и эффективные железнодорожные маршруты через Казахстан, которые позволяют осуществлять транспортировку грузов не только из Китая, но и из всей ЮВА через Китай и Казахстан на Запад. Сегодня, используя свое основное преимущество – геополитическое место расположения, Республика Казахстан проводит работу по расширению пропускной способности транспортно-логистической системы используя и автомобильный транспорт на направлении международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

Из 13 главных железнодорожных коридоров, определенных Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), 5 проходят по

территории Казахстана. На западе они увязаны с маршрутами европейских транспортных коридоров, а на востоке - с маршрутами Трансазиатской железнодорожной магистрали, связывающими с регионами высокой экономической активности (Корейский полуостров, Восточный и Юго-Восточный Китай, страны Центральной Азии и Персидского залива). Основная часть транзита по железным дорогам Казахстана приходится на направления: Россия - Центральная Азия (41% от общего объема транзита), Китай - Центральная Азия (7% от общего объема транзита).[9]

Автомобильный транспорт также играет немаловажную роль в развитии транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана. Автомобильные дороги Казахстана интегрированы в Европейскую и Азиатскую сети автомобильных дорог. При этом решаются две стратегические задачи: выход республики как внутриконтинентального государства к морским портам; транзитный пропуск автотранспорта по пяти основным международным коридорам.

В последнее время динамично развиваются новые транспортные инициативы, такие как: расширенная индикативная Трансевропейская транспортная сеть (TEN-T), Виа Карпатия (Via Carpatia), «Новый Шелковый путь», которые полностью совпадают с международным транспортным коридором ТРАСЕКА, коридором «Балтийское море – Черное море – Каспийское море», в рамках Европейской Экономической комиссии ООН (UNECE): Трансевропейскими автомагистралями (TEM) и Евро-Азиатскими транспортными связями (EATL). Все они предусматривают интермодальные/мультимодальные перевозки.



Источник: Asmap UA

Рисунок 20. Международные автомобильные транспортные коридоры и маршруты Европа-Азия

Динамичный рост товарообмена в сообщении Европа – Азия диктует сегодня необходимость дальнейшего поиска новых, оптимальных транспортных маршрутов между этими регионами.

К сожалению, сдерживающим фактором использования традиционных сухопутных маршрутов в направлении Европа – Азия для автоперевозчиков, является ограничение транзита товаров через территорию Российской Федерации.

Альтернативным маршрутом доставки грузов автомобильным транспортом в евроазиатском направлении служит комбинированный сухопутно-морской международный транспортный коридор Европа-Казказ-Азия (ТРАСЕКА).

Анализ автомобильных перевозок евроазиатским интермодальным транспортным маршрутом показывает, что через Черное и Каспийское моря, в Казахстан направляется в среднем третья часть всех поездок через Черное море. За 2016 год перевозки автотранспорта паромными через Черное море в сравнении с 2015 годом увеличились в 2,8 раза, было перевезено 13500 автопоездов. В 2017 году перевозки в среднем сохраняют динамику прошлого года.

Развитие интермодальных/мультимодальных перевозок в последнее время принимает активный характер, в связи с этим появляются новые проблемы. К основным причинам, сдерживающим развитие смешанных перевозок, можно отнести:

- несовершенство нормативно-правового урегулирования вопросов мультимодальных перевозок;
- использование старых тихоходных паромов с большим расходом топлива;
- диспропорция между уровнями развития мощностей паромных комплексов в портах и заявленного к перевозке автотранспорта;
- высокие риски мультимодальных операторов при организации таких перевозок на значительные расстояния с участием двух и более видов транспорта.

Международные автомобильные перевозки грузов автомобильным транспортом Казахстана осуществляются в/из 36 стран.

Таблица 16. Международные автомобильные перевозки грузов Казахстана (экспортно-импортные) в разрезе европейских стран 2016 г.

Страна отправления / назначения	импорт		Экспорт		всего	
	тонн	тыс. долл.	тонн	тыс. долл.	тонн	тыс. долл.
1	2	3	4	5	6	7
Общий итог	461 116,3	3 709 364,4	113 122,2	270 066,8	574 238,5	3 979 431,2
Австрия	6 550,6	87 440,9	239,7	661,1	6 790,3	88 102,0
Бельгия	14 506,1	126 191,3	5 582,2	11 059,5	20 088,2	137 250,8
Болгария	1 156,0	9 837,5	397,5	328,0	1 553,5	10 165,5
Великобритания	12 067,6	189 752,1	2 268,3	27 071,2	14 335,9	216 823,2

Венгрия	4 472,9	73 160,0	150,2	807,0	4 623,0	73 967,0
---------	---------	----------	-------	-------	---------	----------

1	2	3	4	5	6	7
Гибралтар (Брит.)	25,2	732,8	0,0	0,0	25,2	732,8
Греция	1 477,2	3 048,1	2,5	3,2	1 479,7	3 051,3
Дания	1 156,8	13 987,1	1 261,5	7 039,5	2 418,3	21 026,7
Ирландия	359,6	9 242,4	5,5	29,7	365,1	9 272,1
Исландия	98,7	240,3	0,0	0,0	98,7	240,3
Испания	7 201,3	65 820,2	1 739,6	2 403,6	8 940,9	68 223,8
Италия	46 695,7	513 470,9	5 987,3	29 046,7	52 683,1	542 517,7

Германия	127 374,2	1 270 164,0	38 901,9	87 051,2	166 276,1	1 357 215,2
----------	-----------	-------------	----------	----------	-----------	-------------

Продолжение таблицы 16

Кипр	8,9	326,6	1,6	1,4	10,5	328,0
Латвия	13 348,6	63 804,3	2 148,0	1 201,1	15 496,7	65 005,4
Литва	49 363,2	274 957,6	8 075,0	27 005,6	57 438,1	301 963,2
Люксембург	657,8	13 197,6	6,5	4,1	664,3	13 201,7
Македония	235,4	1 167,0	218,9	189,4	454,3	1 356,4
Мальта	10,1	332,1	0,0	0,0	10,1	332,1
Монако	0,8	24,8	0,0	0,0	0,8	24,8
Нидерланды	24 589,8	255 630,7	10 330,3	36 634,0	34 920,1	292 264,7
Норвегия	1 181,4	28 544,2	12,8	35,2	1 194,2	28 579,4
Польша	98 001,6	217 462,0	27 521,5	14 037,9	125 523,1	231 499,9
Португалия	228,3	1 311,4	1,0	78,5	229,3	1 390,0
Румыния	4 450,3	44 271,7	149,5	554,6	4 599,8	44 826,2
Сан-Марино	59,6	469,4	0,0	0,0	59,6	469,4
Сербия	3 588,2	54 478,2	206,7	2 347,3	3 794,9	56 825,4
Словакия	2 421,6	19 766,2	561,3	1 048,6	2 982,9	20 814,8
Словения	3 797,4	35 987,8	460,1	1 303,3	4 257,5	37 291,1
Финляндия	5 962,6	33 800,8	70,9	421,5	6 033,4	34 222,3
Франция	13 055,6	131 813,6	789,0	1 883,8	13 844,5	133 697,4
Хорватия	557,6	8 100,5	3,9	20,1	561,5	8 120,6
Чехия	6 871,1	83 212,3	3 678,6	4 119,7	10 549,8	87 332,1
Швейцария	4 664,6	39 379,6	273,7	4 702,4	4 938,3	44 082,0
Швеция	1 676,6	22 945,8	70,3	2 755,7	1 746,8	25 701,5
Эстония	3 243,6	15 292,6	2 006,3	6 221,7	5 249,9	21 514,2

Источник: НИИ ТК

Наибольший объем импорта приходится на Германию 127 374,2 т (27,6%), Польшу 98 001,6 т (21,2%), Литву 49 363,2 т (10,7%), Италию 46 695,7 т (10,1%). Наибольший объем экспорта в Германию 38 901,9 т (34,3%), в Польшу 24,3% (27 521,5 т), в Литву 8 075 т (7,1%).

Международные железнодорожные перевозки грузов железнодорожным транспортом Казахстана осуществляются в/из 31 страны.

Таблица 17. Международные железнодорожные перевозки грузов Казахстана в разрезе европейских стран 2016 г.

Страна отправления / назначения	импорт		Экспорт		всего	
	тонн	тыс. долл.	тонн	тыс. долл.	тонн	тыс. долл.
Общий итог	340 092,8	1 174 908,6	1 905 408,2	766 074,8	2 245 501,0	1 940 983,4
Австрия	4 491,0	10 543,2	63,3	21,9	4 554,3	10 565,1
Бельгия	23 297,0	43 998,8	33 209,8	27 652,3	56 506,8	71 651,0

Болгария	566,9	791,8	2 740,1	3 925,9	3 307,1	4 717,7
Великобритания	2 392,8	9 450,7	28 977,3	102 418,7	31 370,1	111 869,4
Венгрия	4 407,7	11 269,2	57 913,8	10 526,4	62 321,5	21 795,6
Германия	72 489,6	271 222,5	56 711,2	99 533,4	129 200,8	370 755,9
Гибралтар (Брит.)	42,0	257,3	0,0	0,0	42,0	257,3
Греция	4 123,2	55 650,0	26 119,4	40 944,7	30 242,6	96 594,6
Дания	864,5	6 524,7	6 584,2	7 101,0	7 448,7	13 625,8
Ирландия	9,1	32,6	0,0	0,0	9,1	32,6
Испания	7 659,4	94 018,7	0,0	0,0	7 659,4	94 018,7
Италия	33 306,1	183 313,7	62 445,3	48 627,0	95 751,3	231 940,7
Латвия	23 868,1	111 475,9	229 772,3	54 294,4	253 640,4	165 770,4
Литва	26 386,8	82 311,7	115 765,0	12 413,1	142 151,8	94 724,8
Люксембург	2 093,4	3 791,7	0,0	0,0	2 093,4	3 791,7
Македония	54,7	143,4	0,0	0,0	54,7	143,4
Мальта	8,7	100,1	10 732,8	48 228,3	10 741,5	48 328,4
Нидерланды	12 711,6	36 711,6	452 712,3	40 520,3	465 423,9	77 231,9
Норвегия	3 054,0	2 091,6	2 962,1	859,0	6 016,1	2 950,6
Польша	34 197,7	55 087,6	353 475,8	95 765,9	387 673,5	150 853,5
Португалия	79,9	142,7	0,0	0,0	79,9	142,7
Румыния	14 533,8	6 401,7	126 835,1	20 425,5	141 368,9	26 827,2
Сербия	392,2	412,9	0,0	0,0	392,2	412,9
Словакия	244,3	222,6	21 391,8	3 722,0	21 636,0	3 944,5
Словения	222,2	1 052,6	0,0	0,0	222,2	1 052,6
Финляндия	33 297,1	55 809,2	232 216,2	57 107,4	265 513,3	112 916,6
Франция	17 655,8	93 896,6	4 431,5	38 101,2	22 087,3	131 997,8
Чехия	6 924,6	10 896,3	23 260,2	45 392,6	30 184,8	56 288,9
Швейцария	1 354,2	5 821,3	47 560,9	4 634,0	48 915,1	10 455,3
Швеция	1 787,9	4 864,4	7 195,5	2 800,5	8 983,4	7 664,9
Эстония	7 576,6	16 601,7	2 332,2	1 059,3	9 908,8	17 661,0

Источник: НИИ ТК

Наибольший объем импорта приходится на Германию 72 489,6 т, Польшу 34 197,7 т, Италию 33 306,1 т, Финляндию 33 297,1 т. Наибольший объем экспорта в Нидерланды 452 712,3 т, в Польшу 353 475,8 т, в Финляндию 232 216,2 т, в Латвию 229 772,3 т, в Литву 115 765 т.

Определенный интерес представляет сравнение экономической эффективности транзитных перевозок через Казахстан по маршруту Китай – Европа, выполняемых АО «НК «Қазақстан темір жолы» и казахстанскими автотранспортными операторами.

1. Железнодорожный транспорт

Объем реализации при обеспечении транзитных перевозок железнодорожным транспортом АО «НК «Қазақстан темір жолы» дополнительно одного млн. тонн груза на маршруте Китай – Европа составляет

46,2 млн долларов США (см. расчет), а платежи в казахстанский бюджет от этих перевозок – 2,5 млн долларов США.

Расчет стоимости перевозок АО «НК «КТЖ»

1 000 000 тонн : 65¹ тонн x 3000² долларов США = 46,2 млн долларов США.

Стоимость перевозок одной тонны транзитного груза железнодорожным транспортом составляет:

46 200 000 долларов США : 1 000 000 = 46,2 доллара США.

2. Автомобильный транспорт

Объем реализации при обеспечении транзитных перевозок казахстанскими автотранспортными операторами дополнительно одного млн тонн груза на маршруте Казахстан – Европа составляет 375 млн долларов США (см. расчет), а платежи в бюджет от этих перевозок – 30 млн долларов США. При этом дополнительно в Казахстане будет создано не менее 7,5 тыс. рабочих мест.

Расчет стоимости перевозок автотранспортом

1 000 000 тонн : 16³ тонн x 6 000⁴ долларов США = 375,0 млн долларов США.

Стоимость перевозок одной тонны транзитного груза автотранспортом составляет:

375 000 000 долларов США : 1 000 000 = 375 долларов США.

Из приведенных расчетов видно, что экономическая эффективность транзитных перевозок, выполняемых автомобильным транспортом в 8 раз выше, чем железнодорожным.

За 2016 год транзит грузов по территории Казахстана автотранспортом составил 1,4 млн тонн, что на 11,6% больше по сравнению с 2015 годом (1,2 млн тонн).

Основными направлениями автомобильного транзита являются перевозки грузов из Китая (55,3%) и Узбекистана (26,2%) в страны ЕАЭС. На данных направлениях зафиксирована стабильная положительная динамика. В 2016 году положительная динамика наблюдалась также по перевозкам из Турции в страны ЕАЭС.

В таблицах 18,19 отражена динамика изменения перевозки грузов транзитом через Казахстан в/из Китайскую Народную Республику.

Объем транзитных перевозок грузов через Казахстан в Китай автомобильным транспортом за 2016 год составил 7035 т против 1944 т в 2010 году, снизился в 3,5 раза.

¹ средняя грузоподъемность железнодорожного вагона

² средняя стоимость транзита одного вагона с грузом через Казахстан

³ средняя грузоподъемность одного автотранспортного средства

⁴ средняя стоимость фрахта перевозки одним автотранспортным средством от границы Китая до европейских государств

Таблица 18. Динамика транзитных перевозок грузов в Китай через Казахстан
(тонн)

Страна отправления	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Казахстан	106,2	355,7	592,7	3 296,3	9 398,8	583,4	284,0
Азербайджан							19,8
Кыргызстан	115,5	396,5	245,1		21,0	8,5	
Россия	86,7						
Таджикистан				82,4	75,0	33,1	135,1
Туркменистан		587,582	420,6		106,8	124,8	79,9
Турция		427,79	22,7	379,9	183,9	22,3	187,6
Узбекистан	1 613,3	302,4	208,8	932,2	2 398,3	622,7	6 035,4
Прочие	22,8	53,7	45,7	19,8	60,9	25,2	159,6
Общий итог	1 944,4	2 123,7	1705,6	4947,4	12 510,5	1661,8	7035

Источник: НИИ ТК

Таблица 19. Динамика транзитных перевозок грузов из Китая через Казахстан
(тонн)

Страна назначения	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Казахстан	2 083,1	574 946,0	674 934,9	837 233,1	774 965,2	526 014,2	499 031,3
Азербайджан	24 383,4	20 264,0	23 205,2	25 896,5	22 466,0	11 299,4	4 120,6
Армения	427,1	1 693,0	3 126,4	3 654,2	4 110,5	1 409,7	628,1
Афганистан	73,4	3 946,1	6 753,2	5 222,9	6 546,4	8 160,9	16 602,0
Беларусь	13,6	53,8	0,4	94,0	8,6	33,4	1 902,4
Германия	10,9				26,3	19,9	409,2
Грузия	852,1	1 820,7	1 556,0	2 195,6	3 000,2	4 129,3	5 055,3
Иран	113,3	14,8	114,3	165,9		962,7	383,6
Кыргызстан	9 558,1	406,1	1 032,6	1 695,2	1 247,0	6 214,9	63 098,2
Китай			85,0	118,4	141,9	120,9	66,8
Латвия			2,7			277,5	
Литва		90,7506	244,3	19,1	2 247,4	675,5	
Молдова		262,589		56,0			
Польша		220,2012	89,3	68,3			
Россия	11 683,9	50 445,9	49 514,1	46 934,3	55 877,1	61 973,9	52 779,1
США		2					
Таджикистан	13 055,9	7 014,6	13 369,9	8 814,7	23 478,3	20 226,7	31 770,4
Туркменистан	10 738,9	28 819,5	78 657,4	76 338,2	54 275,7	36 382,1	22 300,2
Турция	31,9	30,9					764,3
Узбекистан	22 527,5	52 456,7	105 047,1	78 253,1	67 314,0	66 547,4	72 321,4
Украина	317,6	19 838,9	18 355,7	20 419,3	7 764,0	3 981,6	3 619,4
Эстония	192,9					223,0	
Прочие		63,2	0,5	19,9	48,4	122,5	39,8
Общий итог	96 063,6	762 389,7	976 088,9	1 107 198,6	1 023 517,0	748 775,4	774 892,1

Источник: НИИ ТК

Как видно из таблицы 19, объем перевозок грузов из Китая через

Казахстан в 2016 году составил 774 892 т против 96 063 т в 2010 году, рост составил в 8 раз.

Основными товарами, перевозимыми транзитом через территорию Казахстана, являются товары народного потребления, оборудование и аппаратура, продукты растительного происхождения.

За 2016 год (по сравнению с аналогичным периодом 2015 года) отмечается увеличение/уменьшение объемов перевозок следующих грузов:

- исходные материалы, ткани, текстильные материалы и изделия из них (+53,3 тыс. т, или +35%);
- машины, механизмы, оборудование и аппаратура, в т. ч. электронная (+30,3 тыс. т, или +14%);
- продукты растительного происхождения (+51,8 тыс. т, или +27%);
- товары народного потребления (-14,5 тыс. т, или -5,5%);
- пластмассы и изделия из них, каучук (+28,6 тыс. т, или +33,2%);
- черные и цветные металлы (-17,5 тыс. т, или -17,3%);
- прочие грузы (+32,9 тыс. т, или +36%).

Вместе с тем, как было сказано ранее, имеется ряд сдерживающих факторов роста транзита автотранспортом: ограничение перевозок по территории Российской Федерации по системе МДП, перевозка санкционных товаров, низкая пропускная способность отдельных автомобильных коридоров, связанная с проведением строительных работ.

С учетом данных факторов принимаются меры по развитию альтернативных маршрутов и новых направлений транзита. В рамках стран-участников ШОС планируется открытие четырех коридоров, проходящих по территории Казахстана, что позволит привлечь дополнительные объемы транзитных грузов из КНР.

Ожидается также, что присоединение КНР к международной конвенции МДП, а также работа, проводимая по унификации весогабаритных параметров автотранспортных средств в странах-участницах ШОС, создадут благоприятные условия для дальнейшего развития транзита.

Система МДП будет содействовать продвижению инициативы Китая «Один пояс и один путь», направленной на увеличение объемов торговли, стимулирование развития и расширение сотрудничества на маршрутах древнего Шелкового пути.

Присоединение Китая к Конвенции МДП откроет новые возможности для повышения эффективности и сокращения сроков перевозок, а также использования транспортных маршрутов между Китаем и Европой.

По прогнозам МСАТа, функционирование системы МДП на территории Китая снизит расходы, простои на границе, упростит осуществление региональных перевозок, улучшит региональное экономическое сотрудничество, а также увеличит объемы грузоперевозок автотранспортом.

Транзитный потенциал страны и растущий грузооборот на направлении Азия – Европа обуславливают дальнейшую интеграцию Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. В целях исключения

физических барьеров, повышения скорости движения, создания благоприятных условий перевозчикам, снятия административных барьеров разработана информационная система предварительного информирования о транзитном проезде, позволяющей исключить повторное осуществление проверки на линии органами транспортного контроля.

Данное новшество позволяет перевозчикам осуществить транзитный проезд по территории Казахстана, предварительно регистрируя его в информационной системе, с указанием маршрута, пунктов пропуска, номера разрешения и данных автотранспортного средства.

Международный транзитный коридор (МТК) «Западная Европа – Западный Китай» уже сегодня становится основным маршрутом грузоперевозок в центральноазиатском регионе. Коридор обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Система платных дорог, планируемая на некоторых участках коридора, обеспечит качество и своевременность предоставляемых услуг. Проект включает три главных маршрута грузоперевозок: Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан, Китай – Россия – Западная Европа.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Коргас – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км – Республики Казахстан, 3 425 км – Китайской Народной Республики.

Реконструкция трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай» является одним из масштабных проектов Казахстана. Финансирование проекта предусматривается из трех источников: республиканский бюджет, привлечение средств внешнего займа и частного капитала (на концессионной основе). Стоимость строительства казахстанского участка составляет 825,2 млрд тенге. По Казахстану реконструкции подлежит 2 452 км, из них 1390 км под I-техническую категорию с 4-х полосным движением (Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас) и 1062 км под II-техническую категорию с двухполосным движением (граница РФ – Мартук – Актобе – Карабутаг – Кызылорда). От общей протяженности коридора 1079 км дорог (от Коргаса до Туркестана) будет построено с цементобетонным покрытием. В период с 2009 по 2014 годы было открыто движение от границы Российской Федерации до г. Шымкент, в том числе по Жамбылской, Актюбинской, Кызылординской и Южно-Казахстанской областям общей протяженностью 1884 км. Коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской, включая г. Алматы).

По всему коридору предусматривается улучшение геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), для улучшения экологической и санитарной обстановки предусмотрены обходы крупных

населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк).

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (железнодорожный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и времянахождения в пути. Реализация этого проекта позволит переориентировать часть китайских товаров с морского транспорта на автомобильный (45 дней морем против 11 дней автотранспортом). При этом объёмы автомобильных перевозок по данному коридору возрастут с 0,9 млн т до 3,5 млн т.

Безусловно, успешная реализация такого масштабного проекта, немыслима без широкого участия всех заинтересованных стран и международной общественности. Казахстан является активным участником таких международных транспортных коридоров, как ТРАСЕКА, Север-Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль.

По оценкам ведущих экспертов в области транспорта, именно Центрально-Азиатский регион останется на ближайшие 20-25 лет важнейшим транспортным участком, соединяющим Западную Европу и Западный Китай.

22 сентября 2008 года в городе Актобе подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту «Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алматы - гр. КНР».

16 апреля 2009 года в Пекине подписан меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики о создании автотранспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай".

В настоящее время в связи с открытием богатых природных ископаемых экономический подъем переживает Западный регион Казахстана. В целях развития этого региона ведется работа по реконструкции и реабилитации автодорог, что также обеспечит доступ внутриконтинентального государства к морским портам через Каспийское море. В этой связи в национальной транспортной политике большая роль отводится развитию Актауского международного морского торгового порта.

С морским портом Актау Казахстан связывает свои планы по активизации участия в двух важных международных транспортных коридорах - «Европа - Кавказ - Азия» (ТРАСЕКА) и «Север - Юг», позволяющих обеспечить выход в порты Каспийского, Черноморско-Средиземноморского и Балтийского бассейнов, страны Персидского залива и Юго-Восточной Азии.

Пропускная способность Актауского логистического узла составляет до 10 млн т нефти и нефтепродуктов, до 1,5 млн т генеральных и сыпучих грузов, до 24 тыс. контейнеров в год. Паромный терминал и действующая паромная переправа обеспечивают перевозку автомобилей и железнодорожных вагонов. Действует паромная железнодорожная линия «Актау - Баку».

Сегодня, учитывая рост грузопотоков, возникает потребность поиска новых альтернативных маршрутов для перевозки грузов в сообщении Южная Азия - Европа. В этих условиях для осуществления возрастающих объемов грузов наиболее рациональным представляется модель транспортировки грузов с использованием транскаспийских морских маршрутов коридора «Север - Юг».

Согласно проведенным маркетинговым исследованиям, пропускная способность транспортного коридора «Север - Юг» составляет около 13 млн т, а в перспективе ожидается рост объема перевозок почти в два раза. Основными странами-участницами торгово-экономических отношений на севере коридора являются страны Западной и Восточной Европы, а также страны Северной Европы и СНГ, на юге - страны Персидского залива и Индийского океана. К 2020 году товаропотоки данной группы стран могут возрасти на 80% именно за счет поставок промышленных и сельскохозяйственных товаров, металлов, машин и оборудования.

В перспективе, ориентируясь на прогнозы международных финансовых институтов, а также на прогнозы стран - участниц коридора, налаживание стабильных маршрутов может способствовать развитию сложившихся транспортно-экономических связей, а также становлению новых.

Кроме того, Казахстан возлагает большие надежды на развитие транзитных перевозок по реке Иртыш - самой большой по протяженности судоходной реки республики. Протяженность реки по территории Казахстана составляет 1715 км. Свое начало Иртыш берет на территории Китая, проходит по территории Казахстана и Российской Федерации. В связи с вводом в 2004 г. в эксплуатацию Шульбинского шлюза и возобновлением сквозного судоходства с началом весенней навигации открывается возможность осуществления транзитных перевозок с приграничными государствами - Китаем и Россией. По предварительным прогнозам, в перспективе объем перевозок по реке Иртыш может достигнуть до 2 млн т грузов в год.

В соответствии с Программой проводится работа по созданию условий для организации широкой сети транзитных маршрутов через воздушное пространство Казахстана. Модернизация радиотехнического и аэронавигационного оборудования в ряде аэропортов позволила увеличить протяженность воздушных трасс в 7 раз, а количество международных воздушных коридоров по Казахстану - в 12 раз.

В настоящее время проводится работа по развитию трех аэропортов в городах Астане, Алматы, Атырау, что позволит связать все города республики не только между собой, но и с дальним зарубежьем. В дальнейшем планируется реализация проектов реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Актау и реконструкции аэровокзальных комплексов в Актауском, Атырауском и Шымкентском аэропортах. Эти аэропорты находятся на основных международных трассах, поэтому использование их в качестве транзита для воздушных судов типа «Боинг-747» принесет экономическую выгоду, как международным перевозчикам, так и аэропортам страны.

Использование национального трубопроводного транспорта,

электроэнергетических систем для транспортировки газа, нефтепродуктов и электроэнергии из одной страны в другую через территорию Республики Казахстан также является существенным элементом транзитного потенциала страны.

Транзитные возможности Казахстана – ключевая артерия экономического развития страны. Так считает Чжан Нин, директор центра «Один пояс - один путь» при институте по изучению России, Восточной Европы и Центральной Азии Академии общественных наук КНР. По его словам «...Казахстан, пользуясь выгодным географическим положением, может не только наладить партнерские отношения с соседями, но и поможет соединить Восток и Запад. Так, например, китайские товары будут доставляться на Старый Свет и Персидский залив именно через Казахстан. Это самый короткий и выгодный маршрут. С момента выхода в свет стратегий «Один пояс - один путь» Си Цзинпиня и «Нұрлы жол» Нурсултана Назарбаева эксперты обеих стран провели немало исследований. Если успешному развитию Восточного Китая способствует выход к морю, то запад и центр страны напрямую зависят от стран Центральной Азии и своих ближайших соседей. В этой связи нужно особо подчеркнуть роль Казахстана. Две железные дороги, которые начинаются в Синьцзяне, также проходят через Казахстан. Китайские железные дороги выходят на рынки России, Европы и Персидского залива через Казахстан. Поэтому Казахстан - важная страна».

Таким образом, современный транспортный транзит - это, прежде всего, сложное комплексное явление, которое требует постоянного и последовательного исследования и анализа составляющих его элементов и прогнозирования соответствующих количественных и качественных характеристик. На данном этапе Казахстан находится в процессе выстраивания своей транзитной политики, совершенствования ее направлений и формирования новых векторов. Основная цель транзитной политики - обеспечить максимально возможную реализацию транзитного потенциала Республики Казахстан на основе оптимального и эффективного использования преимуществ ее геостратегического потенциала, что позволит существенно повысить доходы страны за счет оказываемых транспортных транзитных услуг.

3.2. Автомобильные перевозки

Имея территорию 2,7 млн квадратных километров, располагаясь в центре Евразийского субконтинента, Казахстан служит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. Граница Казахстана с Китаем имеет протяженность 1783 км.

Еще в древние времена через сегодняшнюю территорию Казахстана проходил один из северных маршрутов Великого шелкового пути. Кстати, термин «Великий шелковый путь» введен немецким географом Рихтгофеном только в 1877 году.

Шелковый путь, зародившийся во II веке до н.э., практически прекратил функционировать в XVI веке – в период бурного развития морских перевозок и

появления множества сухопутных границ. И только в конце XIX века началось его возрождение. 25 января 1891 года были учреждены Жаркенская и Зайсанская таможни (ныне таможни «Коргас» и «Майкапчагай»), а с вводом в эксплуатацию Туркестано-Сибирской железной дороги, с середины тридцатых годов прошлого столетия Китай получил устойчивую связь с бывшими республиками Советского Союза и другими странами.

На железнодорожной станции Сары Озек, расположенной в 200 км от казахстанско-китайской границы, были построены складские помещения, а вблизи границы в п. Жаркент организовано автотранспортное предприятие.

В начальный период перевозки преобладали в сторону Китая. Импортные грузы (для Китая) доставлялись по железной дороге на станцию Сары-Озек, затем автотранспортом до китайского Коргаса, где перегружались на китайские автомобили и перевозились в глубь страны.

Качественный толчок возрождения Великого Шелкового пути дала Новая евроазиатская инициатива Международного Союза автомобильного транспорта (NELTI).

Как известно, осенью 2005 года под эгидой Международного союза автомобильного транспорта в рамках проекта NELTI прошел первый демонстрационный автокараван по маршруту Пекин – Коргас – Астана – Москва – Рига – Вильнюс – Берлин – Брюссель. В караване приняли участие перевозчики Казахстана, России, Латвии, Литвы и Польши.

Правительство Республики Казахстан постановлением от 25 июня 2005 года № 633 утвердило План по созданию и развитию пилотного кластера «транспортная логистика».

Именно в указанном документе впервые была озвучена идея каравана. В нем в частности, говорится: «Пилотный проект «Новая Евразийская транспортная инициатива – «NELTI» направлен на развитие транспортного потенциала Казахстана в сфере международных автомобильных перевозок посредством организации транспортного коридора по маршруту Пекин – Брюссель.



Источник: составлено авторами

Рисунок 21. Автокараван по маршруту Пекин – Коргас – Астана – Москва – Рига – Вильнюс – Берлин – Брюссель

Данный караван дал мощный импульс активизации всей работы по возрождению Великого Шелкового пути. В современных условиях идея возрождения Шелкового пути значительно шире понятия реанимации его древних маршрутов: это – по существу концепция создания нового эффективного международного транзитного Евроазиатского автотранспортного коридора, воплощаемая сейчас из замысла в жизнь.

Вопросам возрождения Великого Шелкового пути были посвящены, организованные Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан конференция и специальное совещание Министров транспорта. Эти мероприятия прошли в июне 2009 года в Алматы и собрали более 600 участников из 41 страны. По всеобщему признанию данная конференция была очень полезной не только для казахстанских, но и для иностранных транспортных операторов. Она подтвердила наличие большого потенциала и ответственность автомобильного транспорта в развитии плодотворных торговых и социальных отношений на Евроазиатском континенте. Автомобильное сообщение между Китаем и Казахстаном осуществляется в соответствии с соглашением о международном автомобильном сообщении. Это соглашение определяет порядок проезда казахстанских автомашин в Китай и китайских – в Казахстан. При этом порядок следования и маршруты определяются протоколами смешанных комиссий из представителей КТ МИР РК, КазАТО и представителей Китая. Протоколы представляют собой соглашения (Приложение 1).

В настоящее время через пять таможенных переходов Казахстанско-Китайской границы автомобильным транспортом обеспечивается доставка грузов из Китая транзитом через Казахстан в 14 стран Европы и Азии. Несмотря, на то, что КНР еще не перешел на систему МДП, перевозки, начиная с таможенной территории Казахстана, осуществляются по системе МДП.

С 1 января 2017 года Китай официально стал участником Конвенции МДП. В настоящее время уполномоченными органами Китая и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) активно ведется работа по соблюдению внутригосударственных процедур и формальностей, которые

планируется завершить до конца 2017 года.

С переходом Китая на систему МДП транзитные грузы из Китая, перевозимые автомобильным транспортом в страны Европы и Азии, будут проходить пункты пропуска за короткое время, при этом значительно сокращается время на доставку.

С 1 мая 2018 года планируется начало работы системы МДП и открытие книжек МДП на территории Китая (первый пункт пропуска Казахстана, определенный для системы МДП – п/п «Коргас» КНР).

За 2016 год из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан было перевезено 5 335,0 тыс. тонн различных грузов, в том числе 1 325,6 тыс. тонн автомобильным транспортом, что составила 24,8%. Из общего объема перевозок 3 658,3 тыс. тонн было перевезено транзитом через Казахстан, в том числе 775 тыс. тонн или 21,2% - автотранспортом. А из общего объема 1 676,7 тыс. тонн импорта перевезенных сухопутным транспортом 550,7 тыс. тонн перевезено автотранспортом, что составляет 32,8%.

Таблица 20. Импортные и транзитные перевозки грузов из Китая сухопутным транспортом за 2016 год

Вид транспорта	Общий итог	
	тонн	%
Импорт всего	1 676 736,30	100
Автомобильный транспорт	550 695,10	32,8
Железнодорожный транспорт	1 022 527,20	67,2
Транзит всего	3 658 295,30	100
Автомобильный транспорт	774 892,10	21,2
Железнодорожный транспорт	2 883 403,10	78,8
Общий объем импорта и транзита	5 335 031,6	

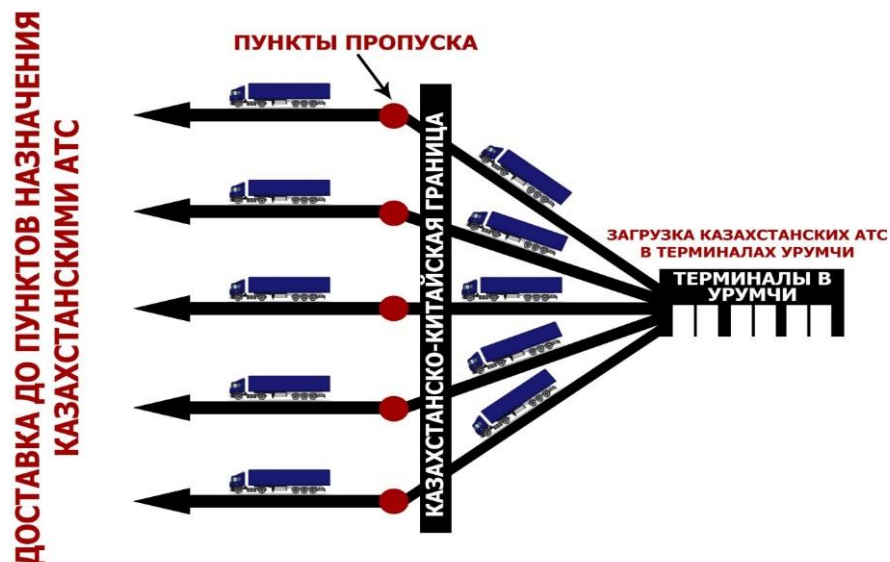
Источник: НИИ ТК

В то же время, из стран Европы автомобильным транспортом в 2016 году было перевезено 75,9% грузов от общего объема перевозок на Казахстан в стоимостном выражении, а из Турции 97%.

Перспективы использования Казахстана для оптимизации доставки грузов из Китая во многом зависит от самих участников рынка. Реальная польза маршрута почувствуется тогда, когда будет построена необходимая для него инфраструктура.

На данный момент перевозки грузов из Китая транзитом через Казахстан осуществляются по следующим схемам:

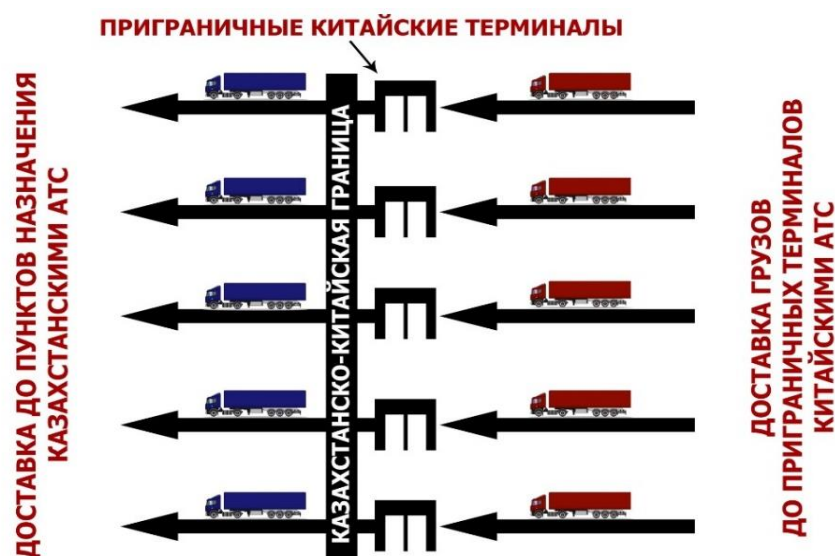
Первая схема: казахстанский автотранспорт загружается на терминалах в Урумчи (КНР), пересекает китайско-казахстанскую границу и доставляет груз до места назначения.



Источник: составлено авторами

Рисунок 22. Схема 1 доставки груза до пунктов назначения казахстанскими АТС

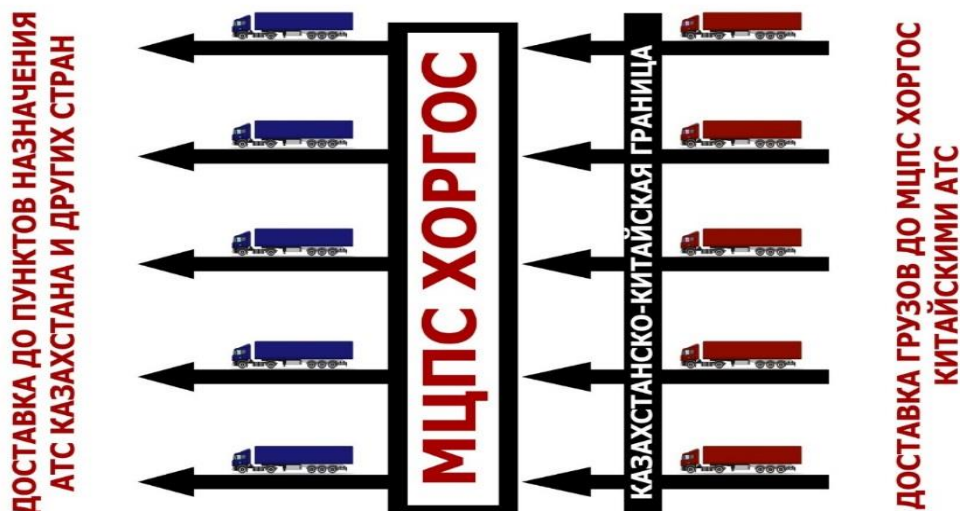
Вторая схема: китайский автотранспорт доставляет груз до китайских пограничных терминалов. Казахские и российские перевозчики грузятся на этих терминалах, пересекают границу и перевозят груз до назначения.



Источник: составлено авторами

Рисунок 23. Схема 2 доставки груза до пунктов назначения казахстанскими АТС

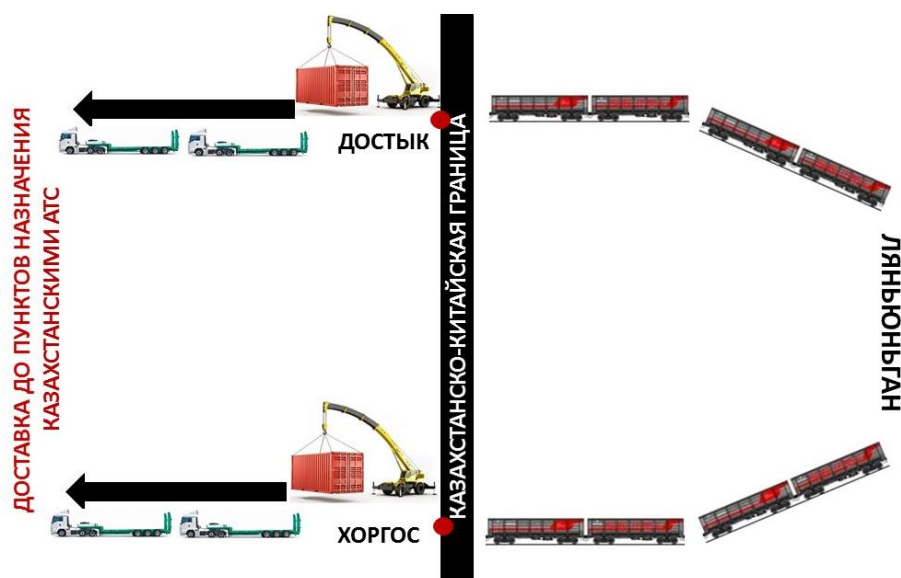
В перспективе предусматривается **третья схема**. Китайский автотранспорт доставляет груз до терминалов Международного центра приграничного сотрудничества в Казахстан. Казахстанский автотранспорт, или же автотранспорт другой страны, грузится на этих терминалах, и перевозят грузы до конечных пунктов.



Источник: составлено авторами

Рисунок 24. Схема 3 доставки груза до МЦПС Коргас

В ходе данной исследовательской работы рассмотрена и предлагается **четвертая схема**.



Источник: составлено авторами

Рисунок 25. Схема 4 доставка груза в контейнерах до пунктов назначения казахстанскими АТС

Грузы в контейнерах из терминалов внутренних городов КНР железнодорожным транспортом доставляются в ж/д терминалы на территории Казахстана (Достык, Коргас). Далее контейнеры загружаются на казахстанские автотранспортные средства-контейнеровозы и перевозятся до конечных пунктов назначения. Данная мультимодальная схема перевозок является перспективной. Однако имеются некоторые сложности в организации перевозок по данной схеме, связанные с обеспечением возврата контейнера и обратной загрузкой автотранспорта.

В настоящее время в несколько измененном виде осуществляются такие перевозки. На территории Китая на терминале Алашанкоу грузы с железнодорожных контейнеров перегружаются на казахстанские автотранспортные средства, пересекают границу и доставляются до места назначения.

С 2018 года планируются перевозки по **пятой схеме**, между странами по маршрутам ШОС.

Протоколом организационного заседания Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 23-24 мая 2017 года достигнута договоренность между членами государствами ШОС, начать с 2018 года перевозки грузов из КНР транзитом через Казахстан из городов Урумчи и Ляньюньган по утвержденным маршрутам.

Согласно договоренности вводятся бланки разрешений на эти перевозки между государствами ШОС (Китай, Россия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан) устанавливающие квоты на бланки разрешений по этим маршрутам. Ориентировочно на маршруте Ляньюньган – Урумчи – Казахстан – Россия все государства получат по 200 бланков разрешений на первый год.

Около половины грузов из стран Европы на Казахстан на сегодняшний день идут через консолидационные терминалы и склады Польши и Литвы.

Китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень» является промышленным кластером, ориентированным на создание предприятий, выпускающих продукцию нового поколения по развитию шести стратегических направлений: тонкой химии, электроники, биомедицины, машиностроения, новых металлов и логистики. В рамках данного проекта Беларусь с развитой инфраструктурой – железных, автомобильных дорог, воздушного транспорта рассматривается как подходящей страной для транспортно-логистического хаба между Европой и Азией. Производство продукции на «Великом камне», как на юго-восточном побережье Китая повлияет на объемы перевозок из Китая в Европу морским транспортом (может сократить объемы поставляемых товаров из регионов Шанхая и других регионов внутреннего Китая), на объемы перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан производство на «Великом камне» не повлияет.

При осуществлении международных автомобильных перевозок используются передовые технологии перевозок.

Казахстанские перевозчики сборными (консолированными) грузами загружаются на терминалах на территории Польши и Литвы.

Участвуют в контрейлерных перевозках, когда осуществляют перевозки грузов через Австрию. Казахстанские автотранспортные средства с грузом или без груза на основании специального австрийского разрешения на границе Австрии загружаются на железнодорожные специальные платформы и доставляется до конечного железнодорожного пункта на территории Австрии. После выгрузки следуют по маршруту доставки грузов.

Транспортными компаниями, которые имеют свои склады в странах Европы, широко используются в перевозках сменные (оборотные) полуприцепы.

Рассмотрев, имеющиеся и потенциальные схемы перевозок определяются следующие выводы:

Наиболее выгодная схема для Казахстанского перевозчика – схема 1, перевозка из глубины Китая способствует более быстрому прохождению границы Китая и Казахстана, а также сокращением времени перевозки, когда перевозка с загрузкой на приграничных терминалах Китая дольше на 1-2 дня, а при загрузке на МЦПС Коргас 3-4 дня. Казахстанской и китайской сторонами был совершен обмен квоты бланков разрешений вида «D» на 2017 год в количестве 1000 штук, по которым стороны могут выполнять перевозки по утвержденным 9 маршрутам.

На данный момент на маршруте Китай-Казахстан выполняется около 50,000 рейсов по схеме 2 и по схеме 3.

Схема 3, перевозка с приграничных логистических центров – выгодна для казахстанских импортеров. Для международных перевозчиков выгодное расположение логистических центров – на территории Китая, из-за уникальности доступа к ним, при наличии логистических центров на территории Казахстана – доступ к ним есть у всех, кто сможет въехать в Казахстан. Следовательно, это потенциальная потеря доли национальных перевозчиков в главном направлении перевозок.

Схема 4 потенциально возможна при сотрудничестве АО «НК «КТЖ» и казахстанских транспортных компаний. В первую очередь, для этого необходимо обеспечение транспортных компаний необходимой техникой – контейнеровозами. В рамках данного сотрудничества было бы возможно рассмотреть льготное финансирование частного бизнеса для приобретения необходимого подвижного состава, а также проведение соответствующих мероприятий по линии СТК «KAZLOGISTICS».

В ходе перевозок из Китая в страны-члены ШОС (схема 5), которые начнутся в пилотном режиме в 2018 году, будет определена эффективность перевозок по каждому конкретному маршруту ШОС.

По итогам проведенного опроса компаний-членов КазАТО, по каким маршрутам они осуществляют перевозки из Китая – далее перечислены маршруты, по которым выполняются перевозки из Китая транзитом через Казахстан. Итого проведенного опроса в Приложении 5.

Перевозка из Китайской Народной Республики в Российскую Федерацию проходит по следующим маршрутам:

Коргас – Алматы (таможенное оформление) – Тараз – Актобе – Уральск – Маштаково (Сырым) – Самара (РФ)

Коргас - Маштаково (Сырым) – Москва

Коргас – с. Сагарчин – Москва

Достык – Ушарал – Алматы – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – п/п Маштаково (Сырым) – Кузнецк – Москва

Достык – Маштаково (Сырым) – Москва (так же осуществляют перевозки по такому же маршруту, но в другие города: Балашиха, п. Томилино, п. Зеленый)

Бахты – Маштаково (Сырым) – Москва

Бахты – Кайрак – Троицк

Перевозка из Китайской Народной Республики в Германию проходит по следующим маршрутам:

Коргас – Алматы – Шымкент – Актобе – Уральск – п/п Маштаково (Сырым) – Пенза – Тамбов – Липецк – Орел – Брянск – Смоленск – Брест (Беларусь) – Варшава (Польша) – Берлин (Германия).

Перевозка из Китайской Народной Республики в Туркменистан проходит по следующим маршрутам:

Коргас - Б. Конысбаева (ЮКО) – Яллама (Узбекистан) – Алат (Бухарская область) – Фараб (посёлок городского типа в Туркмении) – Мары/Ашхабад

Достык - Б. Конысбаева (ЮКО) - Яллама (Узбекистан) – Чарджоу (Туркменабад) – Ашхабад (так же осуществляют перевозки по такому же маршруту, но в другие города: Дашогуз, Туркменабад, Мары)

Перевозка из Китайской Народной Республики в Азербайджан проходит по следующим маршрутам:

Коргас – Актау (паром) – Баку

Коргас – Казахстан – Астрахань – Чечня – Дагестан – Азербайджан

Перевозка из Китайской Народной Республики в Украину проходит по следующим маршрутам:

Достык – Черлак (Омская область) – Глухово (Красногорский район) – Киев

Перевозка из Китайской Народной Республики в Узбекистан проходит по следующим маршрутам:

Достык – Б. Конысбаева (ЮКО) - Яллама (Узбекистан) – Ташкент (так же осуществляют перевозки по такому же маршруту, но в другие города: Наманган, Бухара, Самарканд)

Перевозка из Китайской Народной Республики в Грузию проходит по следующим маршрутам: Коргас – Алматы – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Атырау – Астрахань – Владикавказ – т/п Верхний Ларс – т/п Казбеги (Грузия) – Тбилиси

А также перевозка из стран Европейского Союза осуществляется по маршруту Таллин – Коргас – Урумчи.

Проведенный в работе анализ выявил возможное формирование нового эффективного транспортного маршрута между Турцией и Казахстаном. Данный маршрут проходит через Иран, Туркменистан и Узбекистан.

Компания Delal Trans Logistics с апреля месяца 2017 года по этому маршруту уже выполнила более 40 рейсов.

Ниже приводятся основные характеристики данного маршрута:

1) Маршрут Газиантеп (Турция) – Алматы (Казахстан), прохождение маршрута через Иран

Таможенные переходы:

- Газиантеп (Турция) – Гюрбулак (Турция) – 950 км,
- Базарган (Иран) – Лотфабад (Иран) – 1950 км,
- Артык (Туркменистан) – Фарап (Туркменистан) – 500 км,
- Фарап (Туркменистан) – Яллама (Узбекистан) – 750 км,
- Яллама (Узбекистан) – Бауыржан Конысбаев (Казахстан) – 105 км,
- Бауыржан Конысбаев (Казахстан) – Алматы (Казахстан) – 700 км,
- Общий километраж маршрута составляет 4955 км.

2) Маршрут Газиантеп (Турция) – Алматы (Казахстан), прохождение маршрута через пункт пропуска Верхний Ларс

Таможенные переходы:

- Газиантеп (Турция) – Сарп (Турция) – 1400 км,
- Батуми (Грузия) – Верхний Ларс (Россия) – 550 км,
- Верхний Ларс (Россия) – Астрахань (Россия) – 1050 км,
- Астрахань (Россия) – Алматы (Казахстан) – 3650 км,
- Общий километраж маршрута составляет 6650 км.

Первый маршрут короче второго на 1,800 км, при этом экономия дизельного топлива составляет 576 литров в одном направлении.

Далее предоставлены расчеты по существующим маршрутам через пункты пропуска «Калжат» и «Коргас», продолжительность пути согласно ЕСТР, расход топлива и себестоимость рейса.

Таблица 21. Международный автомобильный пункт пропуска через границу с КНР, открытый для многостороннего сообщения – «Калжат»

Наименование таможенного ПП	Таможня "Калжат"
Месторасположение	т/п "Калжат" ДТК по Алматинской обл. Алматинская обл. Уйгурский район с.Калжат в 113 км от Кульджа (Инин) - КНР - и в 350 км от Алматы.
Сопредельный ПП	таможня «Дулата» Чабучар-сиботянский автономный уезд Илийского района Или-казахского автономного округа КНР
Классификация	Многосторонний (международный), грузопассажирский, автомобильный

Режим работы	с 08:00 до 17:00 (кроме воскресенья). Обед 12:00-13:00.
Площадь помещения	1626,6 м ²
Количество сотрудников	58
Оснащение	Электронный пункт пропуска – 1; Автоматическая система радиационного контроля – 4; Автоматизированная система контроля доставки товаров (далее – АСКДТ) – 1; Инспекционно-досмотровый комплекс – 2; Рентген телеаппарат – 2; Тепловизор – 3.
Пропускная способность	за 9 мес. 2017 г. – 2 383 чел. и 9 684 грузовых АТС.

Источник: составлено авторами

Маршруты от пункта пропуска «Калжат»

Маршрут: Калжат – Алматы – Шымкент – Ташкент (Узбекистан) – Термез (Узбекистан) – Мазари-Шариф (Афганистан).

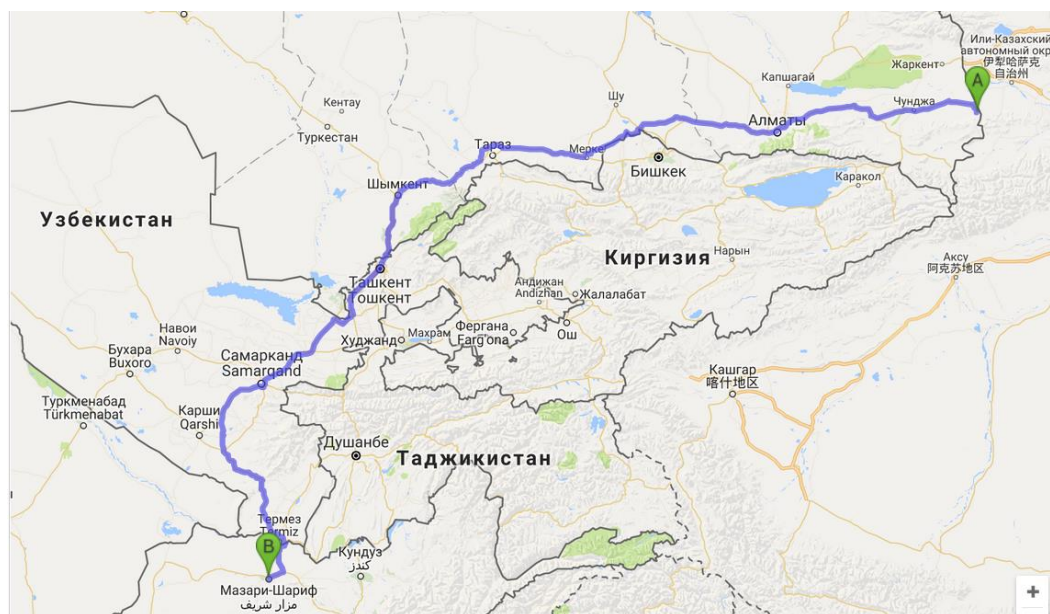
Протяженность: 1 933 км (Казахстан – 1 156 км; др. страны – 777 км);

Время в пути: 30:48 часов (Казахстан – 17:51 ч; др. страны – 12:57 ч);

Продолжительность пути согласно ЕСТР: 3,8 сут (500 км/сут);

Расход топлива: 619 л (32 л/100 км);

Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 1 218 USD.

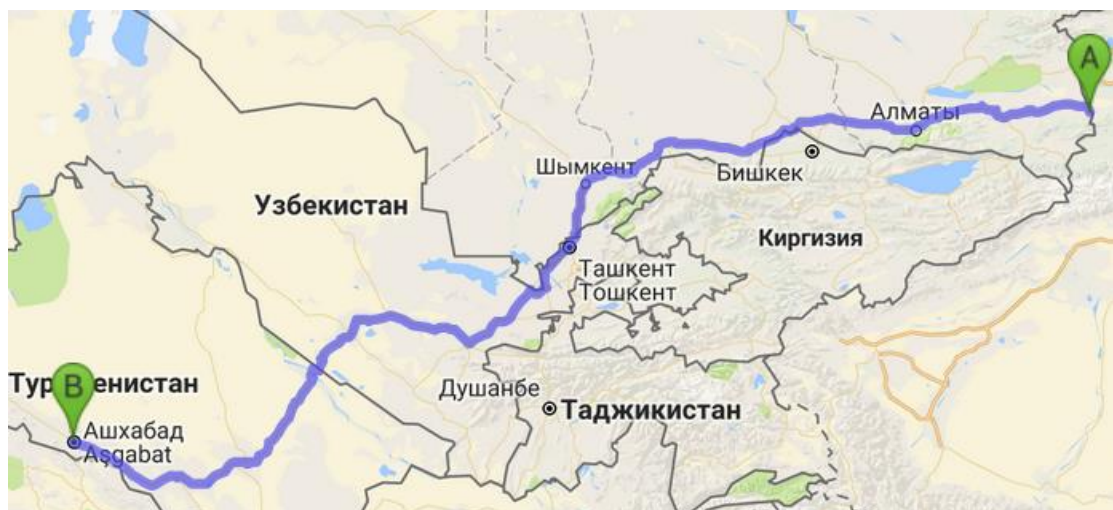


Источник: Компания DELLA™

Рисунок 26. Маршрут от пункта пропуска Калжат до Мазари-Шариф (Афганистан)

Маршрут: Калжат – Алматы – Шымкент – Ташкент (Узбекистан) – Самарканд (Узбекистан) – Туркменабад (Туркменистан) – Ашхабад (Туркменистан).

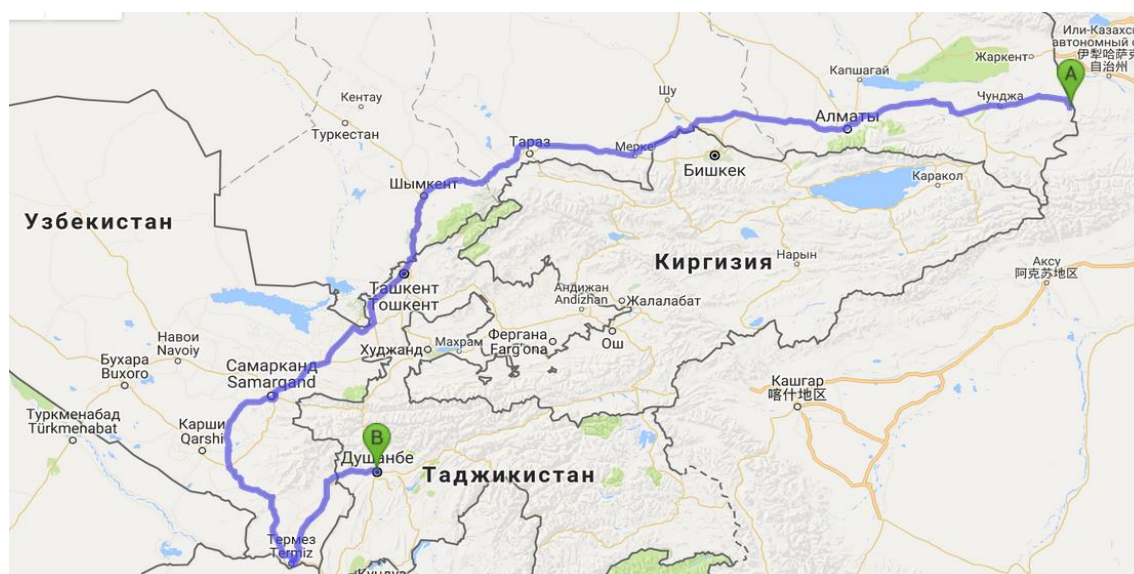
Протяженность: 2 479 км (Казахстан – 1 131 км; др. страны – 1 348 км);
Время в пути: 38:20 часов (Казахстан – 16:55 ч; др. страны – 21:25 ч);
Продолжительность пути согласно ЕСТР: 5 сут (500 км/сут);
Расход топлива: 793 л (32 л/100 км).
Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 1 562 USD.



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 27. Маршрут от пункта пропуска Калжат до Ашхабада (Таджикистан)

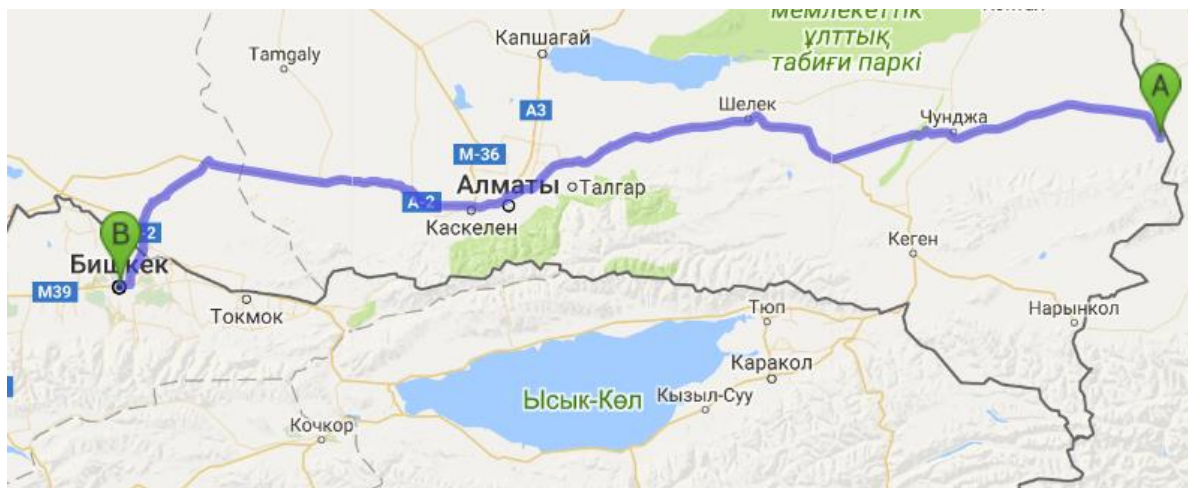
Маршрут: Калжат – Алматы – Шымкент – Ташкент (Узбекистан) – Самарканд (Узбекистан)– Термез (Узбекистан) – Душанбе (Таджикистан).
Протяженность: 2 089 км (Казахстан – 1 131 км; др. страны – 958 км);
Время в пути: 33:55 часов (Казахстан – 16:55 ч; др. страны – 17:00 ч);
Продолжительность пути согласно ЕСТР: 4,2 сут (500 км/сут);
Расход топлива: 669 л (32 л/100 км).
Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 1 316 USD.



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 28. Маршрут от пункта пропуска Калжат до Душанбе (Таджикистан)

Маршрут: Калжат – Алматы – Кордай – Бишкек (Кыргызстан).
Протяженность: 580 км (Казахстан – 555 км; Кыргызстан – 25 км);
Время в пути: 09:42 часов (Казахстан – 8:49 ч; Кыргызстан – 00:53 ч);
Продолжительность пути согласно ЕСТР: 1,2 сут (500 км/сут);
Расход топлива: 186 л (32 л/100 км).
Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 365 USD.



Источ-
ник:
Комп-
ания
DELL
АТМ

Рису-
нок
29.
Мар-
шрут
от
пунк-
та

пропуска Калжат до Бишкека (Кыргызстан)

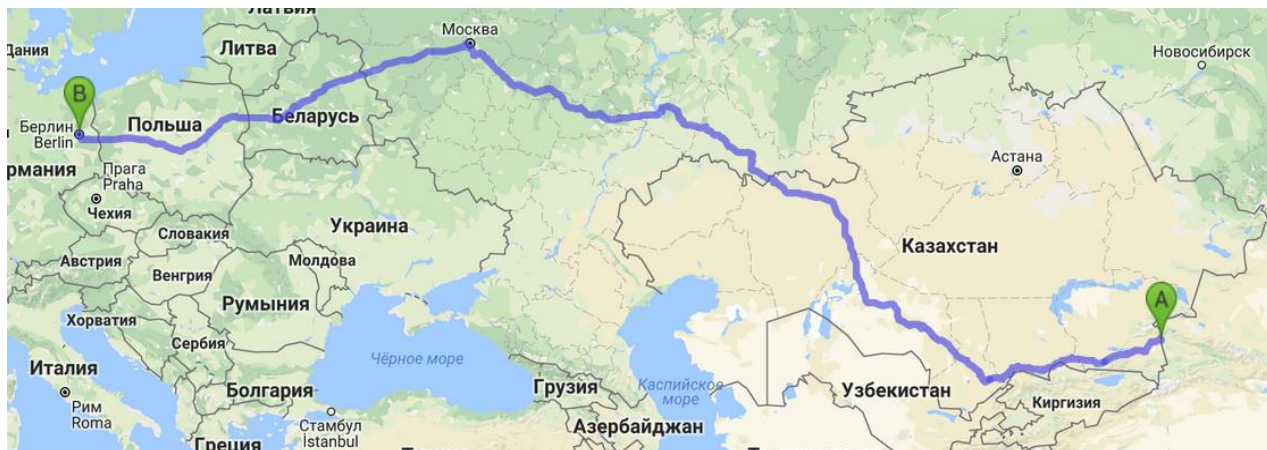
Таблица 22. Международный автомобильный пункт пропуска через границу с КНР, открытый для многостороннего сообщения – «Коргас»

Наименование таможенного ПП	Таможня "Коргас"
Месторасположение	ДТК по Алматинской обл., Алматинская обл., Панфиловский район, с. Коргас. КПП Коргас находится в 670 км от Урумчи - административного центра СУАР - и в 378 км от Алматы.
Сопредельный ПП	Таможня "порт-Коргас", СУАР, КНР
Классификация	Многосторонний (международный), грузопассажирский
Режим работы	Светлое время суток
Оснащение	ЭПП (Электронный пункт пропуска)
Пропускная способность	Ежегодно КПП пересекает 3 млн человек и проходит 2 млн тонн грузов.
Время оформления таможенных грузов	Не более 3 часов

Источник: составлено авторами

Маршруты от пункта пропуска «Коргас».

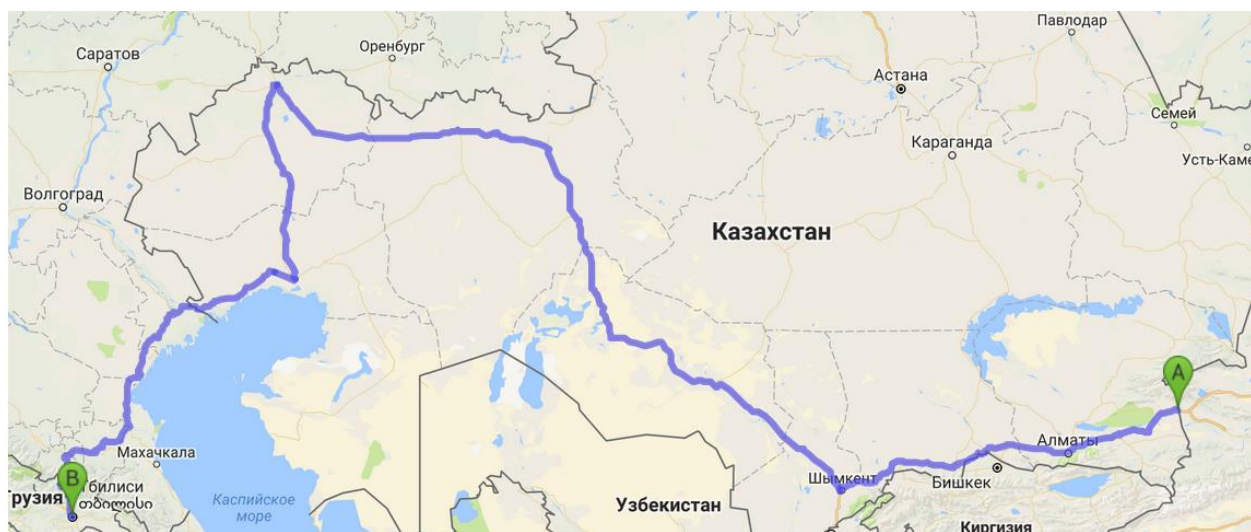
Маршрут: Коргас – Алматы – Шымкент – Актобе – Оренбург (Россия) – Москва (Россия) – Минск (Беларусь) – Варшава (Польша) – Берлин (Германия).
Протяженность: 6 151 км (Казахстан – 2 689 км; Россия – 3 462 км);
Время в пути: 95:11 часов (Казахстан – 46:57 ч; Россия – 48:14 ч).
Продолжительность пути согласно ЕСТР: 12,3 сут (500 км/сут);
Расход топлива: 1 968 л (32 л/100 км).
Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 3 875 USD.



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 30. Маршрут от пункта пропуска Коргас до Берлина (Германия)

Маршрут: Коргас – Алматы – Шымкент – Актобе – Уральск – Атырау – Астрахань (Россия) – Тбилиси (Грузия).
Продолжительность: 4 334 км (Казахстан – 3 445 км; Россия – 889 км);
Время в пути: 77:20 часов (Казахстан – 59:51 ч; Россия – 17:29 ч);
Протяженность пути согласно ЕСТР: 7,7 сут (500 км/сут);
Расход топлива: 1 387 л (32 л/100 км).
Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 2 730 USD.



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 31. Маршрут от пункта пропуска Коргас до Тбилиси (Грузия)

Маршрут: Коргас – Алматы – Шымкент – Актобе – Уральск – Атырау – порт Актау – порт Баку (Азербайджан) – Тбилиси (Грузия) – порт Поти (Грузия) – порт Черноморск (Украина) – Киев (Украина).

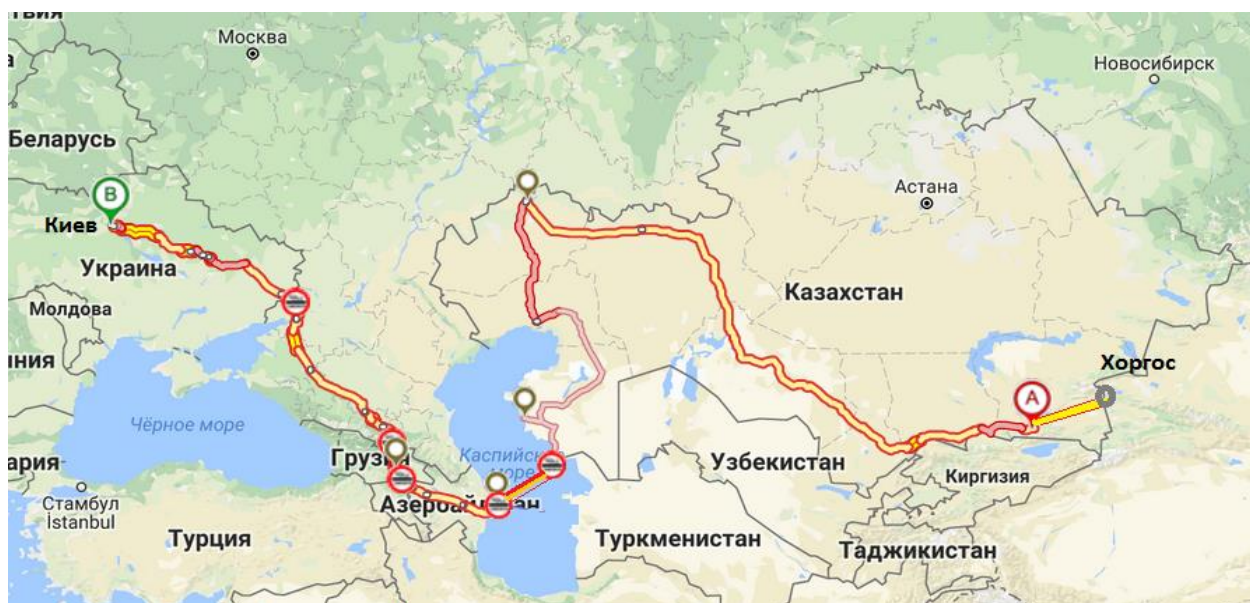
Протяженность: 7 205 км из них 5 806 км по суше (Казахстан – 4 403 км; др. страны – 2 802 км);

Время в пути: 162:45 часов (Казахстан – 66:06 ч; др. страны – 96:39 ч);

Продолжительность пути согласно ЕСТР: 14,4 сут (500 км/сут);

Расход топлива: 1 858 л (32 л/100 км).

Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 4 539 USD.



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 32. Маршрут от пункта пропуска Коргас до Киева (Украина)

Маршрут: Коргас – Алматы – Шымкент – Ташкент (Узбекистан) – Самарканд (Узбекистан) – Туркменабад (Туркменистан) – Мешхед (Иран) – Тегеран (Иран) – Эрзурум (Турция) – Стамбул (Турция).

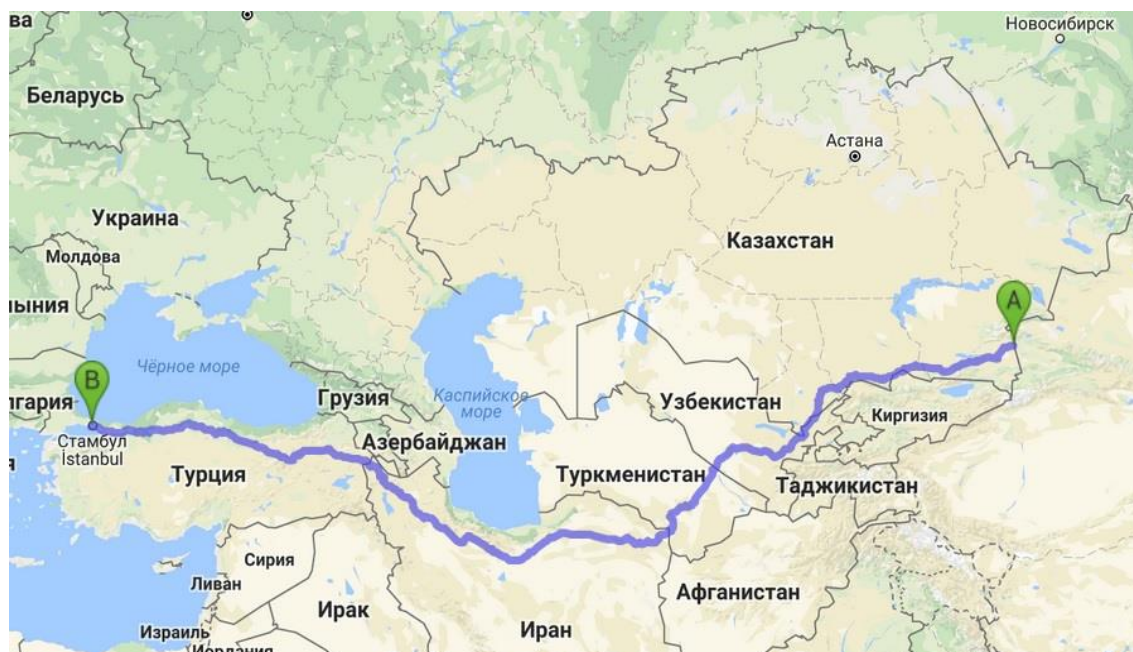
Протяженность: 5 821 км (Казахстан – 1 168 км; др. страны – 4 653 км);

Время в пути: 85:36 часов (Казахстан – 18:22 ч; др. страны – 67:14 ч);

Продолжительность пути согласно ЕСТР: 11,6 сут (500 км/сут);

Расход топлива: 1 863 л (32 л/100 км).

Себестоимость рейса: (0,63 USD/км) - 3 667 USD



Источник: Компания DELLA™

Рисунок 33. Маршрут от пункта пропуска Коргас до Стамбула (Турция)

Принимаемые меры по снятию физических и нефизических барьеров, усилению транспортного контроля за выполнением перевозок иностранными операторами на территории Казахстана, количественное увеличение автомобильных операторов, занятых на международных автомобильных перевозках, а также повышение качества их автопарка позволили за прошлый год увеличить долю Казахстанских операторов в общем объеме автомобильных перевозок с 43% до 50,4%, при этом доля перевозок, выполненных третьими странами сократилась. Вместе с тем, доля казахстанских перевозчиков, выполняющих перевозки из стран ЕС постепенно увеличивается и составляет всего 32%, когда доля перевозчиков третьих стран – 51%.

В настоящее время, из стран Европейского Союза в Казахстан ежегодно выполняется порядка 60 тыс рейсов, в то же время как из Казахстана в страны Европейского Союза выполняется менее 6 тыс рейсов, увеличение перевозок автомобильным транспортом в сторону Европы в значительной степени позволит сократить объемы порожних перевозок и повысить коэффициент использования пробега, что в свою очередь является хорошей основой для снижения тарифов на эти перевозки.

3.3. Железнодорожные перевозки

В настоящее время в сфере грузовых перевозок предпочтение отдается контейнерным перевозкам. Контейнерная система позволяет создать лучшие условия для эффективного взаимодействия разных видов транспорта и

широкого применения прогрессивного варианта организации перевозок «от двери до двери». Проект «Шелковый ветер» был предложен Казахстаном и поддержан странами-членами СНГ, Китаем и Евросоюзом и является частью государственной программы «Казахстан - Новый Шелковый путь» и новой экономической политики «Нұрлы Жол». По маршруту контейнерного поезда товары из КНР поставляются в ЕС за две недели, в то время как на морскую перевозку уходит около двух месяцев.

Было организовано три пилотных контейнерных поезда.

Первый путь третьего контейнерного поезда «Nomad Express», состоящий из 21 вагона, со средней скоростью не менее 1100 км/сутки, был начат с порта Ляньюньган, затем пересекая территорию Казахстана по новому железнодорожному пути Жезказган-Бейнеу-Саксаульская и морской порт Актау, далее Азербайджан, затем из Тбилиси до грузинского порта Поты, а оттуда по Черному морю по мультимодальной схеме транспортировки доставил груз в конечный пункт назначения – Стамбул за 15 дней. С порта Баку до Тбилиси поезд проделал свой путь за 10 часов с использованием по территории Казахстана и Азербайджана локомотивной тяги тепловоза Evolution производства Казахстана. Поезда этого маршрута могут осуществлять перевозки также в города Европы.

В июле 2015 года стартовал пробный поезд, который состоял из 41 вагона-платформы (82 контейнера) с каустической содой, следовал по маршруту Шихэцзы (Китай)-Достык-Актау-Алят, затем прибыл в Бакинский международный морской торговый порт за 6 дней (4 726 км). В октябре проследовал второй поезд из 44 вагонов со станции Алашанькоу китайской провинции Урумчи-Синьцзян, затем транзитом через Казахстан и Азербайджан прибыл на станцию Тбилиси всего за 8 дней. По альтернативным маршрутам через порты Бандер-Аббас (Иран) и Поты (Грузия) контейнеры перевозились за 25-40 дней.

Новым ответвлением маршрута стал путь в сторону Украины. 15 января 2016 года из украинского Ильичевска (Черноморск) был отправлен экспериментальный поезд в составе 10 вагонов и 20 сорокафутовых контейнеров, загруженных экспортными продуктами питания и напитками. Паром с железнодорожными вагонами прибыл через Черное море в порт Батуми, откуда проследовал до порта Алят по железной дороге, затем вагоны вновь перегрузили на паром до порта Актау, а далее – по стальной магистрали до Китая. Для Казахстана этот проект с его новым ответвлением в сторону Украины позволит получить дополнительные транзитные грузопотоки, загрузить транспортные мощности страны и соответственно получить дополнительный доход в условиях финансовой нестабильности и сужения рынков. В планах АО «НК «Қазақстан темір жолы» – к 2020 году увеличить общий объем грузоперевозок по Транскаспийскому транспортному коридору до 300 тыс. контейнеров.[10]

На сегодняшний день контейнер из порта Ляньюньган, где у Казахстана есть теперь собственный терминал, грузится в поезд, следующий

на Алашанькоу или Коргас. На Достыке или Алтынколе (казахские стороны соответствующих пограничных переходов) он перегружается на наш контейнерный поезд и следует либо до порта Актау, где перемещается на паром в Баку, чтобы проследовать через Грузию на Украину или в Южную Европу. Либо, в случае срочности и важности, перегружается на автотранспорт до аэропорта. Либо на контейнерный поезд ОТЛК (Объединенная транспортно-логистическая компания России, Казахстана и Беларуси) и отправляется в европейскую часть континента. Либо через Кызылорду и Мангистау уходит в Туркменистан и далее в Иран (в этом году запущен первый в истории железных дорог Казахстана и Ирана контейнерный поезд из китайского Иу в Тегеран протяженностью маршрута более 9000 км и сроком доставки 14 суток).

Развитие проекта «Шелковый ветер» через Казахстан, внедрение современных технологий по обработке контейнерных грузов на территории порта Актау повышает транзитно-транспортный потенциал республики. Благодаря сотрудничеству стран, расположенных вдоль Шелкового пути и их совместному проекту по функционированию контейнерных поездов перевозки грузов будут короче и дешевле.

Достижение целевых параметров по росту объемов транзитных перевозок обеспечивается в условиях высокого уровня конкуренции с альтернативными маршрутами.

Несмотря на жесткую конкуренцию, доля Казахстана на этом рынке постоянно увеличивается. Если в 2011 году Казахстан имел 12% доли на сухопутном маршруте Китай – Европа – Китай (Россия 88%), то за 2016 год доля Казахстана увеличилась до 68%.

В целях переориентации глобальных логистических цепочек на трансказахстанские маршруты АО «НК «КТЖ» реализует комплекс мер по развитию транспортно-логистических услуг и интеграции в международные транспортные коридоры.

Транзитные грузопотоки представлены традиционными и коммерческими перевозками.

Традиционные грузопотоки – это перевозки из России и стран СНГ в страны Центральной Азии и в обратном направлении таких грузов как древесина, нефтепродукты, черные металлы, продовольственные грузы, удобрения, строительные грузы.

Коммерческие грузопотоки – это перевозки из Китая в Россию, страны Центральной Азии и в обратном направлении таких грузов как черные металлы, машины и оборудование, хлопок, химикаты, ТНП, а также перевозки в контейнерах.

Активно развиваются контейнерные перевозки железнодорожным транспортом транзитом по территории. Основные направления перевозок: Китай-Европа-Китай, Китай-Центральная Азия-Китай, Китай-Россия-Китай и другие направления.

Для обеспечения динамики роста объемов транзитных перевозок АО «НК

«КТЖ» ведет активную работу в рамках созданных стратегических альянсов по основным коридорам.

Это созданная совместно с Российской и Белорусской железными дорогами Объединенная транспортно-логистическая компания. В рамках данного проекта ведется работа по сохранению динамики ежегодного двухкратного роста объемов транзитных перевозок в направлении Азия-Европа в 2012 году - 3,7 тыс. ДФЭ, 2016 году - 104,6 тыс. ДФЭ и доведению объемов до 800 тыс. ДФЭ в год к 2020 году.

Проводится активная работа со всеми генерирующими грузы китайскими провинциями по привлечению грузопотоков на международные транспортные коридоры через территорию Казахстана.

Установлены благоприятные тарифные условия на перевозки черных металлов, удобрений, хлопка, сахара-сырца, глинозема, цветных металлов, плодоовощной продукции, нефтепродуктов.

Также, предоставлены особые тарифные условия на перевозки:

- в сообщении между Китаем, странами ЦА и РФ;
- контейнеров в сообщении Китай – Европа, Китай – ЦА, Китай – страны Балтии;
- контейнеров через пограничные переходы Достык и Алтынколь в направлении Актау-Порт и Курык-Порт.

Кроме основного маршрута КНР-Европа, через территорию Российской Федерации и Беларуси АО «НК «КТЖ» диверсифицирует маршруты следования континентальных потоков. В связи с чем прорабатывается развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию, Украину, и далее страны Европы.

Глобальный логистический проект ТМТМ позволяет доставлять грузы до конечного потребителя в строго отведенные сроки. Контейнеры с товарами преодолевают маршрут протяженностью в 9 тысяч километров, за 14 суток.

Кроме того в октябре 2017 года на границе между Турцией и Грузией ввели в эксплуатацию новый железнодорожный участок Карс – Ахалкалаки, что является дополнительным импульсом развития транзитных перевозок по данному маршруту.

Также большое значение придается маршруту из Китая в страны Персидского залива через Казахстан и Туркменистан, и коридор Север-Юг, проходящий по территории России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

11 мая 2013 года с участием Президентов Казахстана и Туркменистана введен в эксплуатацию железнодорожный участок Узень – Берекет (146 км) через станцию Болашак, который является частью одного из важнейших международных инфраструктурных проектов в регионе - железнодорожной линии Узень – Болашак – Берекет – Горган (928 км).

Этот проект - стратегическое звено железнодорожного коридора «Север-Юг», обеспечивающего транспортировку грузов между Россией, Казахстаном,

Туркменистаном, странами Персидского залива, Турцией, Пакистаном, Афганистаном.

Для привлечения дополнительных объемов перевозок грузов по железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран между АО «НК «КТЖ», Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана и Железными дорогами Ирана достигнуты договоренности на предоставление в 2017 году тарифных преференций на транзитные перевозки черных металлов, древесины, угля, растительного масла, зерновых грузов из России, Китая и других стран по новой железнодорожной линии Казахстан – Туркменистан – Иран назначением на станции иранских железных дорог и далее в третьи страны транзитом по территории Ирана, а также согласованы комплексные тарифные ставки на контейнерные поезда по маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран.

По прогнозам АО «НК «КТЖ», проводимая в последние годы государственная политика в железнодорожной отрасли позволяет оптимизировать перевозку грузов по кратчайшим маршрутам между регионами и ускорить доставку экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан.

3.4. Барьеры на пути международных перевозок

Одной из заявленных главами государств членов ЕАЭС задач деятельности Союза в области экономической политики является формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы. Это возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕАЭС, обеспечивающих беспрепятственное перемещение пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции.[11]

Практика международного сотрудничества в области транспорта выделила барьеры, препятствующие развитию транспортной логистики.

Если рассматривать барьеры как физические и нефизические, то к физическим барьерам относятся:

- недостаточно удовлетворительное состояние автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
- морально и физический устаревший парк подвижного состава, не обеспечивающий высокую эксплуатационную надежность. Следовательно, есть сложности в увеличении объема перевозок;
- низкая пропускная способность пунктов переходов через границу и логистических центров;
- неразвитые логистическая и коммуникационная сети, пункты придорожного сервиса.

К нефизическим барьерам относятся:

- задержки при переходе через границы без обоснованных причин;

- различные пошлины и дополнительные налоги со стороны местных органов управления и органов контроля;
- длительное таможенное оформление на пунктах перехода, что в значительной мере задерживает транспорт;
- систематическая проверка по определению весогабаритных параметров транспортных средств на контрольных пунктах без выдачи Международного сертификата взвешивания транспортных средств (МСВТС), который освобождает транспортное средство от повторного взвешивания;
- непредусмотренные проверки в виде досмотров в пути;
- вскрытие опечатаного транзитного автотранспорта в принудительном порядке.

Существование нефизических преград, замедляющих развитие транзитных перевозок в регионе и приводящих к значительным задержкам транспорта, считаются наиболее важными проблемными моментами. Результат простоя грузов на границе – потеря времени, утрата доверия клиентов, денег и др. Итогом этого становится потеря главного преимущества конкурирующих видов транзитных путей: сухопутных и морских транзитных перевозок.

Так, казахстанские автоперевозчики при перевозке транзитных грузов через территорию России сталкиваются с большими трудностями - барьерами.

ФТС России искусственно создает препятствия казахстанским перевозчикам при осуществлении транзитных перевозок грузов из стран Европейского союза и Турции на Казахстан.

Так, на таможенном посту Верхний Ларс Северо-Осетинской таможни таможенный контроль и оформление транзита становится возможным только после проведения полного досмотра или уплаты неформальных платежей. По информации перевозчиков сумма платежей без квитанции и документов за полный досмотр составляет 500 долларов США. При этом уведомления о проведении досмотра, акты досмотра, квитанции об уплате не выдаются. В случае несогласия и требования водителя предоставить уведомление о проведении досмотра, транспортное средство реально помещают на СВХ на полный досмотр. Время проведения досмотра занимает 3-5 дней и затраты уже составляют 1000-1200 долларов США. При этом, надо отметить, что к российским перевозчикам избыточный таможенный досмотр не применяется.

Аналогичная ситуация на таможенном посту Убылинка Псковской таможни. Казахстанские перевозчики подпадают под полный таможенный досмотр товара дважды – при въезде и при выезде с территории России. При этом перевозчикам устанавливают маршрут следования по территории России. Перевозчики несут огромные финансовые затраты и нарушают сроки доставки груза до грузополучателя. Во время досмотра возможна вероятность порчи груза, так как при вскрытии грузового отсека нарушается температурный режим.

С конца 2013 года ФТС России проводит эксперимент, в соответствии с которым российские перевозчики могут перевозить грузы под таможенным контролем без предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей

(распоряжение ФТС России от 31.10.2013г. №336-р). В настоящее время в эксперименте участвуют 165 крупнейших транспортных компаний России. Для казахстанских перевозчиков подобные преференции не предоставлялись.

По всем вышеуказанным фактам КазАТО считает действия российских таможенных органов грубым нарушением таможенного законодательства Таможенного союза и прямой дискриминацией по отношению к казахстанским перевозчикам.

Также, одним из барьеров для казахстанских операторов является длительные простои на автомобильном пункте пропуска «Маштаково» (Самарская область) на казахстанско-российской границе. Из-за малой пропускной способности данного перехода образуются ежедневно многокилометровые скопления автомобилей. Перевозчики вынуждены простаивать сутками.

Россия ввела практически полный запрет ввоза товаров в Казахстан из Украины. И только товары, ввозная пошлина которых равна нулю, могут следовать через территорию России в Казахстан. По статистике это минимальное количество товарных позиций, которые не импортируются Казахстаном. Остальные товары в настоящее время вынуждены следовать альтернативным маршрутом через Черное и Каспийское моря, а также и территории нескольких стран (Грузия, Азербайджан). Это приводит к дополнительному удорожанию конечной стоимости товаров и увеличивает сроки поставок.

Значительные физические и административные барьеры на территории Казахстана.

1. Неудовлетворительное состояние автодороги «Ушарал-Достык», из-за которого увеличиваются сроки доставки экспортно-импортных и транзитных грузов по направлению КНР через пункт пропуска «Достык», ухудшается техническое состояние автотранспортных средств, значительно снижается межремонтный ресурс узлов и агрегатов, что приводит к увеличению эксплуатационных расходов.

2. Отсутствие автомобильной дороги «Шалкар-Бейнеу» не позволяет автомобильным перевозчикам активно осваивать каспийский транзит по маршруту ТРАСЕКА через морской порт «Актау» при котором сокращается расстояние перевозок на 900 км только в одном направлении и время в пути на два дня.

3. Отсутствие необходимой придорожной инфраструктуры, особенно охраняемых стоянок, не обеспечивает необходимых условий для соблюдения водителем, осуществляющим международную перевозку грузов, режима труда и отдыха в соответствии с ЕСТР. Из-за отсутствия охраняемых стоянок водители в целях обеспечения сохранности перевозимого груза вынужденно продолжают движение. За несоблюдение режима труда и отдыха на водителя налагается административный штраф.

4. Проблемы с получением одобрения типа транспортных средств (ОТТС).

С начала 2015 года казахстанские органы сертификации и метрологии оказались совершенно не готовыми для введения в действие Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), и транспортные компании, занятые на международных автомобильных перевозках, лишились возможности завозить в течение 2015 года новые транспортные средства, приобретенные в третьих странах, так как не могли получать одобрения типа транспортного средства (ОТТС) для их постановки на учет. В то время когда транспортные компании России и Беларуси приобретали новые транспортные средства

5. Проблемы, связанные с распределением и выдачей иностранных бланков разрешений среди отечественных перевозчиков.

Разрешительная система, применяемая на международных автомобильных перевозках является механизмом для государственного регулирования путем установления квот разрешений.

Квота обмена бланками разрешений с иностранными государствами устанавливается уполномоченными органами в области автомобильного транспорта этих стран и Министерством по инвестициям и развитию РК на заседаниях смешанных комиссии, которые проводятся в соответствии с соглашениями о международном автомобильном сообщении исходя из потребности отечественных перевозчиков в иностранных бланках разрешений.

Интересы отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок и по защите национального рынка перевозок в/из третьих стран представляет Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО). КазАТО совместно с Комитетом транспорта МИР РК проводит постоянную работу по установлению на взаимовыгодной и паритетной основе квот обмена бланками разрешений с учетом интересов отечественных операторов.

С Кыргызской Республикой была установлена разрешительная система на перевозки в/из третьих стран с установлением квоты 500 бланков.

Проводится работа по введению разрешительной системы на перевозки в/из третьих стран с Арменией.

С Грузинской стороной также проводится работа по введению разрешительной системы на все виды перевозок грузов. Решение было принято после того, как возможность выполнения перевозок из третьих стран на Казахстан на безразрешительной основе побудила перевозчиков Турции, Украины, Литвы и ряда других стран создавать на территории Грузии свои транспортные предприятия.

Квота бланков разрешений на 2018 год сокращена с:

- Румынией - разрешений в/из третьих стран с 1500 до 100 бланков;
- Украина – универсальные с 5000 до 3000 шт.;
в/из третьих стран с 1000 до 600.
- Турцией – универсальные до 5000 шт.
- Беларусь – пока не установлена.

В то же время из-за увеличения потребности отечественных перевозчиков увеличена квота разрешений с Чешской стороной до 800 бланков против 600 в 2017 году.

С Германией было увеличено количество разрешений Евро-5 с соответствующим уменьшением количества разрешений категории Евро-1 без изменения общего объема квоты.

В целях обеспечения создания отечественным перевозчикам с перевозчиками Азербайджана и Армении равных условий проезда по территориям соответствующих стран были внесены изменения и дополнения в соглашения о международном автомобильном сообщении, предусматривающие взаимное освобождение перевозчиков от дорожных сборов и сборов за проезд по территориям соответствующих сторон.

Существующий электронный порядок распределения и выдачи иностранных бланков разрешений является несовершенным и не приемлемым. В алгоритм распределения разрешений заложены такие критерии, как коэффициент выдаваемого количества разрешения определенного вида на одно транспортное средство, количество невозвращенных использованных разрешений, на которое сокращается количество выдаваемых разрешений заявителю. При этом коэффициенты выдачи разрешения по видам разрешений на один автомобиль устанавливаются и часто меняются по усмотрению Комитета транспорта. В результате создается искусственный дефицит иностранных бланков разрешений, используются неэффективно.

Одним из барьеров, сдерживающих развитие международных автомобильных перевозок в Казахстане является взимание сборов за первичную регистрацию автотранспортных средств, ввозимых на территорию Республики Казахстан, которых нет ни в России, ни в Беларуси.

КазАТО совместно с уполномоченными органами принимаются меры по устранению существующих барьеров.

3.5. Определение наиболее эффективных маршрутов перевозки товара из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан

Определение и выбор наиболее эффективных маршрутов доставки грузов является исключительно прерогативой грузоотправителя или грузополучателя. Разработка оптимальных маршрутов перевозок важная задача при оказании качественных транспортно-экспедиторских услуг. Она создается в результате сравнительного анализа всех возможных маршрутов. При его составлении учитываются:

- пункты отправки и назначения;
- условия в пункте отгрузки и в пункте назначения;
- требуемые сроки доставки;
- ограничения по стоимости перевозок;
- габаритные и весовые параметры перевозимого груза;
- допустимость перевозки груза различными видами транспорта;

- наличие договорных отношений с компаниями-перевозчиками различного профиля, а также с промежуточными складами, используемыми для обработки груза и переоформления транспортных единиц;
- собранная и проанализированная информация о состоянии трасс перевозок и точек обработки грузов на всем пути следования;
- доступность транспортных единиц;
- готовность груза к различным видам перевозки, объем подготовительных мероприятий по подготовке груза и его упаковке для различных видов перевозки;
- необходимость контроля качества перед отправкой и в точках перегрузки;
- требования по сопровождению груза на маршруте следования;
- предпочитаемые пункты пересечения границ и таможенного оформления;
- ограничения по прохождению различных видов груза через пропускные пункты и логистические узлы;
- другая информация, необходимая для бесперебойной доставки груза различными видами транспорта и многое другое.

Оптимальный маршрут позволяет не только гарантировать своевременную доставку груза получателю, но и существенно снизить затраты на его доставку, сделав ее при этом максимально быстрой и надежной.

Сама постановка вопроса о разработке и выборе оптимального маршрута грузоперевозки говорит о том, что для принятия решения мало знать исходные данные. Необходимо собрать и проанализировать множество показателей, таких как:

1. Груз:

- специфика перевозимого груза;
- габариты и вес;
- требования к особым условиям перевозки.

2. Дорога:

- сбор информации о дорогах в пункт назначения;
- анализ возможности прохождения соответствующего перевозимому грузу транспортного средства по имеющимся дорогам.

3. Выбор транспортного средства:

- в зависимости от характеристики перевозимого груза;
- в зависимости от удаленности пункта назначения;
- подбор последовательности использования транспортных средств при мультимодальных перевозках.

4. Список государственных организаций, согласующих и контролирующих маршрут.

5. Требования по таможенному оформлению.

6. Другие мероприятия.

Если груз не достаточен для заполнения всего контейнера, но срок его хранения позволяет подождать, то лучшим вариантом является доставка так называемого сборного груза. Время, которое займет данный вариант доставки при выборе сборной модели доставки, зависит от скорости комплектации и консолидации разными перевозчиками отведенного вам контейнера. Также определенное время уйдет на таможенное оформление, отправку контейнера до пункта назначения, таможенную очистку, разгрузку.

Однако, если по объему, груз подходит для одного контейнера или же для одного автотранспортного средства, то процесс перевозки намного упрощается. Перевозка идет от одного отправителя одному получателю. Это экономит много времени и сил, в особенности на подготовку документов и таможенное оформление.

Более 60% транзитных перевозок из Китая через Казахстан обеспечиваются через таможенный переход Коргас, на оставшиеся четыре перехода (Майкапчагай, Бахты, Достык, Кольжат) приходится 40%. В работе рассматриваются тарифы от станции Достык, по причине, что данные получилось получить через ТОО «ТрансКом», по другим таможенным переходам разработчики не смогли получить информацию

На основании данных ТОО «ТрансКом», специализирующего на железнодорожных перевозках и ряда транспортных компаний, занимающихся международными автомобильными перевозками, составлена сравнительная таблица стоимости перевозок грузов железнодорожным транспортом в 40-футовых контейнерах и автотранспортом до 20 тонн (табл. № 23) по основным маршрутам грузоперевозок.

Таблица 23. Сравнительная таблица стоимости перевозки грузов (ТНП) ж/д транспортом в 40-фут контейнерах и автотранспортом до 20 т

№	Маршрут	Стоимость перевозки, USD			Ст-ть контейнера, USD	Компания ж/д перевозки	Компания авто перевозки
		40-фут контейнер ж/д, 20 т	Автомобиль, 20 т	Груз			
1	Достык-Бишкек	2715	2500	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "TransLeasing"
2	Достык-Ташкент	2455	3000	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "TransLeasing"
3	Достык-Ашгабад	5310	3000	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "Kyamran"
4	Достык-Душанбе	6490	3300	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "Kyamran"
5	Достык-Баку	5505	5500	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "TransLeasing"
6	Достык-Тбилиси	5890	3500	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "Kyamran"

7	Достык-Ереван	4610	5500	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "TransLeasing"
8	Достык-Стамбул	7120	5200	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "Kyamran"
9	Достык-Варшава	7100	2300-2600*	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "ЭмонсТранспорт"
10	Достык-Берлин	8030	2800-3100*	ТНП	нет	ТОО "ТрансКом"	ТОО "ЭмонсТранспорт"

Источник: составлено авторами на основании письма ТОО «ТрансКом»

Примечание: *-Низкая стоимость фрахта в Европу объясняется отсутствием потребности перевозки грузов в Европейские страны. Перевозчики соглашаются на попутную загрузку по данному тарифу для последующей перевозки грузов из Европы в Казахстан.

По данным ТОО «ТрансКом» стоимость перевозки по железной дороге по маршруту Достык-Варшава складывается из стоимостей перевозок по маршрутам: Достык-Брест (6000\$) и Брест-Варшава (946 евро = 1100\$).

А стоимость перевозки по железной дороге по маршруту Достык-Берлин также складывается из стоимостей перевозок по маршрутам: Достык-Брест (6000\$) и Брест-Берлин (1760 евро = 2030\$).

Тарифные ставки по железнодорожным перевозкам включают в себя следующие расходы:

- железнодорожные тарифы;
- пограничные сборы;
- транзитные портовые сборы;
- морской фрахт; слежение;
- агентское вознаграждение.

Тарифная ставка по железнодорожным перевозкам не включают в себя расходы:

- по оформлению грузов в стране отправления;
- по предоставлению контейнеров;
- по штрафам за задержки груза в пути следования из-за неправильного оформления документов;
- по подаче автомобиля под погрузку груза;
- по страхованию груза;
- по возврату порожней платформы;
- по погрузке/выгрузке груза в/из контейнера в странах отправления и назначения.

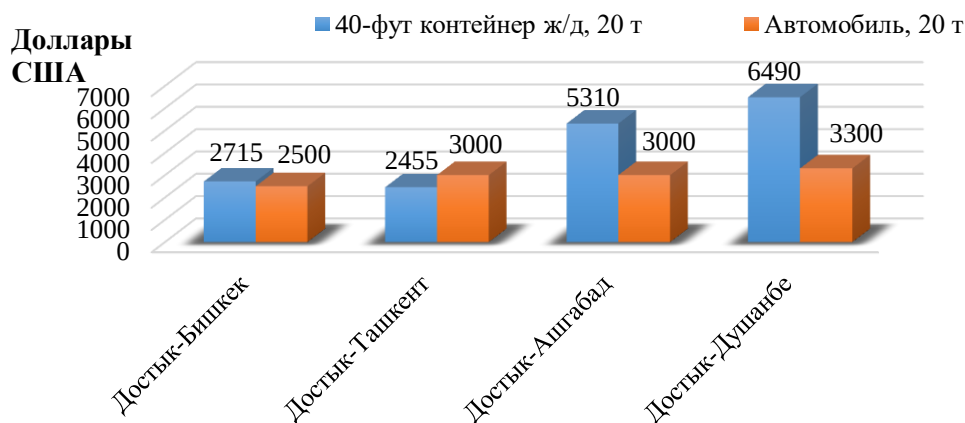
По информации ТОО «ТрансКом» тарифные ставки являются индикативными, они подлежат подтверждению до начала перевозки после получения более полной информации о грузе.

Стоимость автомобильных перевозок грузов составлена из среднестатистической выборки рыночных цен из последних перевозок (сайт Della.kz).

Стоимость автомобильных перевозок грузов составлена из суммы тарифов от г. Алматы до пункта назначения и тарифа от пункта перехода Достык до г. Алматы.

Стоимость перевозки автомобильным транспортом от п/п Достык до г. Алматы составляет – 2000\$.

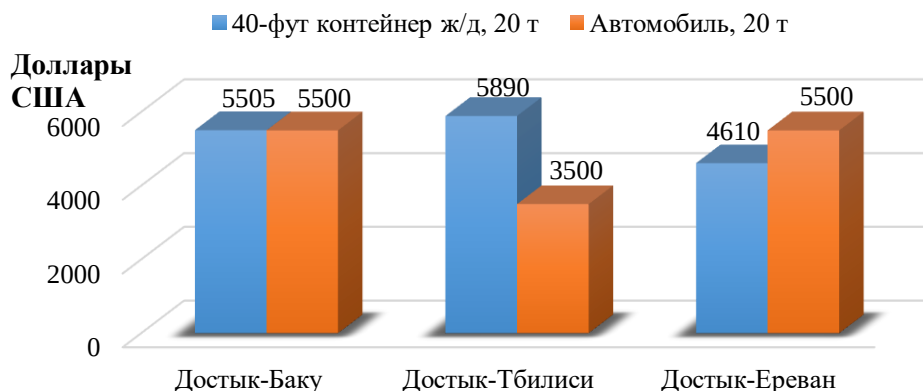
Для наглядности сравнения стоимостей на грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом из станции (пункта пропуска) Достык в регионы назначения построены нижеследующие диаграммы.



Источник: составлено авторами на основании письма ТОО «ТрансКом»

Рисунок 34. Сравнение стоимостей на грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом из ст. Достык в страны Центральной Азии (июль 2017 г.)

Как видно из рисунка 34, стоимость перевозок 20 тонн грузов из станции Достык в Ашгабад (Туркменистан) и Душанбе (Таджикистан) автомобильным транспортом значительно ниже, чем железнодорожным транспортом. А перевозка автотранспортом в Ташкент дороже на 545 долларов США обходится дороже, чем железнодорожным транспортом.

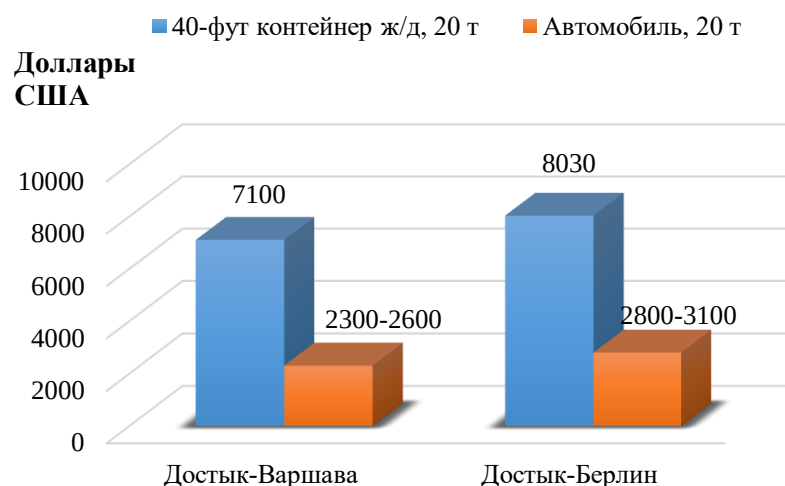


Источник: составлено авторами на основании письма ТОО «ТрансКом»

Рисунок 35. Сравнение стоимостей на грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом из ст. Достык в страны Закавказья

(июль 2017 г.)

Если стоимость перевозок грузов железнодорожным автомобильным транспортом по маршруту Достык-Баку одинакова, то для маршрута перевозки Достык-Тбилиси она на 2310 долларов США ниже автомобильным транспортом, чем ж/д транспортом. А на маршруте Достык-Ереван использование автотранспорта обойдется дороже на 890 долларов США.



Источник: составлено авторами на основании письма ТОО «ТрансКом»

Рисунок 36. Сравнение стоимостей на грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом из ст. Достык в страны Европы (июль 2017 г.)

По данным маршрутам перевозок грузов из станции Достык наиболее оптимальным видом транспорта, безусловно, является автомобильный.

Стоимость перевозок автомобильным транспортом по маршруту Достык-Варшава в более 3-х раз ниже, чем железнодорожным транспортом, а на маршруте Достык-Берлин – в 2,8 раза.



Источник: составлено авторами на основании письма ТОО «ТрансКом»

Рисунок 37. Сравнение стоимостей на грузоперевозки железнодорожным и автомобильным транспортом из ст. Достык в Стамбул (июль 2017 г.)

На данном направлении для перевозок целесообразно использовать автомобильный транспорт.

Согласно данным в таблице 24, предоставленной АО «НК «КТЖ» возможно рассчитать повагонную перевозку. Известно, что стоимость перевозки в направлении Европы из Китая транзитом через Казахстан рассчитывается по Единому транзитному тарифу (ЕТТ). А из Европы в Казахстан рассчитывается по Международному железнодорожному транзитному тарифу (МТТ). Внутренняя повагонная перевозка по территории Казахстана рассчитывается по внутреннему тарифу, который включает в себя тариф за вагон, за инфраструктуру и за эксплуатацию.

Таблица 24. Тарифы на услуги оператора грузовых вагонов на перевозку грузов в международном сообщении (импорт, транзит) через пограничные стыковые станции Достык, Алтынколь

(в тенге за вагон, без НДС)

№ п/п	Тарифное расстояние перевозки, км.			Погрузка со ст. Достык, Алтынколь назначением на станции РК (импорт)	Погрузка со ст. Достык, Алтынколь (транзит по территории РК)
1	2			3	4
1	0	-	5	20250	40500
2	6	-	10	20500	41000
3	11	-	20	21000	42000
4	21	-	30	21500	43000
5	31	-	40	22000	44000
6	41	-	50	22500	45000
7	51	-	60	23000	46000
8	61	-	70	23500	47000
9	71	-	80	24000	48000
10	81	-	90	24500	49000
11	91	-	100	25000	50000
12	101	-	120	26000	52000
13	121	-	140	27000	54000
14	141	-	160	28000	56000
15	161	-	180	29000	58000
16	181	-	200	30000	60000
17	201	-	220	31000	62000
18	221	-	240	32000	64000
19	241	-	260	33000	66000
20	261	-	280	34000	68000

21	281	-	300	35000	70000
----	-----	---	-----	-------	-------

Продолжение таблицы 24

22	301	-	330	36500	73000
23	331	-	360	38000	76000
24	361	-	390	39500	79000
25	391	-	420	41000	82000
26	421	-	450	42500	85000
27	451	-	480	44000	88000
28	481	-	510	45500	91000
29	511	-	540	47000	94000
30	541	-	570	48500	97000
31	571	-	600	50000	100000
32	601	-	640	52000	104000
33	641	-	680	54000	108000
34	681	-	720	56000	112000
35	721	-	760	58000	116000
36	761	-	800	60000	120000
37	801	-	840	62000	124000
38	841	-	880	64000	128000
39	881		920	66000	132000
40	921	-	960	68000	136000
41	961	-	1000	70000	140000
42	1001	-	1050	72500	145000
43	1051	-	1100	75000	150000
44	1101	-	1150	77500	155000
45	1151	-	1200	80000	160000
46	1201	-	1250	82500	165000
47	1251	-	1300	85000	170000
48	1301	-	1350	87500	175000
49	1351	-	1400	90000	180000
50	1401	-	1450	92500	185000
51	1451	-	1500	95000	190000
52	1501	-	1600	100000	200000
53	1601	-	1700	105000	210000
54	1701	-	1800	110000	220000
55	1801	-	1900	115000	230000
56	1901	-	2000	120000	240000
57	2001	-	2100	125000	250000
58	2101	-	2200	130000	260000
59	2201	-	2300	135000	270000
60	2301	-	2400	140000	280000

61	2401	-	2500	145000	290000
62	2501	-	2600	150000	300000

Продолжение таблицы 24

1	2			3	4
63	2601	-	2700	155000	310000
64	2701	-	2800	160000	320000
65	2801	-	2900	165000	330000
66	2901	-	3000	170000	340000
67	3001	-	3100	175000	350000
68	3101	-	3200	180000	360000
69	3201	-	3300	185000	370000
70	3301	-	3400	190000	380000
71	3401	-	3500	195000	390000
72	3501	-	3600	200000	400000
73	3601	-	3700	205000	410000
74	3701	-	3800	210000	420000
75	3801	-	3900	215000	430000
76	3901	-	4000	220000	440000
77	4001	-	4100	225000	450000
78	4101	-	4200	230000	460000
79	4201	-	4300	235000	470000
80	4301	-	4400	240000	480000
81	4401	-	4500	245000	490000
82	4501	-	4600	250000	500000
83	4601	-	4700	255000	510000
84	4701	-	4800	260000	520000
85	4801	-	4900	265000	530000
86	4901	-	5000	270000	540000
87	5001	-	5100	275000	550000
88	5101	-	5200	280000	560000
89	5201	-	5300	285000	570000

Источник: АО «КТЖ-Грузовые перевозки»

Резюмируя результаты проведенной работы, следует отметить следующее:

1. Перевозка грузов из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан успешно осуществляется как железнодорожным, так и автомобильным транспортом, которые не конкурируют между собой, а дополняют друг друга. За 2017 год доля железнодорожного транспорта на этих перевозках составила 79% (3 411 138 т).

Успешно развиваются смешанные (мультимодальные) автомобильные и железнодорожные перевозки. Часть грузов доставляется железнодорожным транспортом до станции Алашанькоу, далее автомобильным транспортом в страны центральной Азии. В настоящее время прорабатывается вопрос перегруза с железнодорожного транспорта 40-футовых контейнеров на станции Алтынколь или в сухом порту Коргас и далее автомобильным транспортом на контейнеровозах в Афганистан и Узбекистан.

2. С точки зрения экономической эффективности для Казахстана наиболее приемлемым способом доставки китайских грузов, а так же транзита грузов через Казахстан является перевозка автотранспортом. Приведенные расчеты в работе показывают, что перевозка 1 млн. тонн грузов автотранспортом увеличивает казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг на 375 млн. долларов США, в то время как перевозка железнодорожным транспортом увеличивает его только на 46,2 млн. долларов США.

3. В настоящее время, погрузка автотранспорта при перевозке груза из КНР осуществляется на территории КНР. В работе сделан вывод, что наиболее эффективным является вариант загрузки автотранспорта во внутренних городах Китая (Урумчи).

4. В работе отмечено, что определение и выбор наиболее эффективных маршрутов доставки грузов является исключительно прерогативой грузоотправителя или грузополучателя. Разработка оптимальных маршрутов перевозок важная задача при оказании качественных транспортно-экспедиторских услуг. Она создается в результате сравнительного анализа всех возможных маршрутов. Рекомендованы критерии, которые учитываются при определении маршрутов перевозок грузов такие как: пункты отправки и назначения, условия в пункте отгрузки и в пункте назначения, сроки доставки, стоимость перевозок, весогабаритные параметры груза, допустимость перевозки груза различными видами транспорта и др.

5. Наиболее оптимальными и эффективными маршрутами автомобильных перевозок грузов из Китая являются:

- из ПП «Майкапшагай» и ПП «Бахты» в регионы Алтая и западной Сибири России;
- из ПП «Достык» и ПП «Коргас» в Россию, Украину, страны закавказского региона и центральной Азии;
- из ПП «Достык», ПП «Коргас» и ПП «Кольжат» в страны центральной Азии и Афганистан.

Выводы по 3 главе:

Как указывалось ранее, Казахстан располагаясь в центре Евразийского субконтинента, служит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. Еще в древние времена через территорию Казахстана пролегал один из северных маршрутов Великого Шелкового Пути.

В настоящее время из Китая транзитом через территорию Казахстана груз железнодорожным транспортом доставляется в 36 стран Европы и Азии, а автотранспортом в 14 стран. Проведенный сравнительный анализ экономической эффективности транзитных перевозок, выполняемых железнодорожным и автомобильным транспортом свидетельствует о более высокой эффективности транзитных перевозок, выполняемых автомобильным транспортом. При обеспечении транзитных перевозок одного млн тонн груза автомобильным транспортом, казахстанское содержание увеличивается на 375 млн долларов США. Бюджет страны получает 30 млн долларов США и обеспечивает создание 7,5 тыс. новых рабочих мест.

Соответственно при выполнении транзитных перевозок одного млн тонн грузов через Казахстан железнодорожным транспортом, казахстанское содержание увеличивается на 46,2 млн долларов США, а бюджет страны получает 2,5 млн долларов США.

При рассмотрении существующих схем организации перевозок грузов из Китайской Народной Республики сформулирован вывод о том, что наиболее целесообразной и эффективной перевозкой грузов из Китая та, при которой загрузка казахстанским автотранспортом осуществляется в глубине на территории Китая.

В работе обосновывается необходимость развития нового альтернативного коридора перевозки грузов из Турции в Казахстан через Иран, Туркменистан, Узбекистан, а также строительства дороги «Бейнеу-Шалкар».

Для повышения транзитного потенциала Казахстана сформулированы требования в части снятия физических и не физических барьеров, в частности обращается внимание на необходимость продолжения работы по безусловному выполнению Распоряжения Евразийского Межправительственного Совета от 29 мая 2015 года № 12, обеспечить непрерывное действие Конвенции МДП на всей территории Российской Федерации.

4. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Проведенная работа позволяет сделать следующие выводы.

Китай – вторая экономика мира, занимает первое место в мире по экспорту и второе место по импорту. На сегодня общий товарооборот Китайской Народной Республики составил 3,6 трлн долларов США, объем внешней торговли со странами Европы составил 550 млрд долларов США в 2016 году. За прошлый год из Китая в страны Европы было доставлено более 400 млн тонн различных товаров, в том числе сухопутным транспортом через Россию, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан было перевезено примерно 12 млн тонн, что составляет 3% от общего объема перевозок из Китая в страны Европы. Столь незначительный объем перевозок грузов из Китайской Народной Республики сухопутным транспортом объясняется тем, что в настоящее время в страны Европы из Китая доставляются товары, произведенные на юго-восточном побережье Китая. Страны Европы отказываются принимать продукцию, производимую в западном регионе Китая (СУАР). Вместе с тем, в работе показано, что проводимая политика Правительства КНР – реализация «Один пояс – Один путь» безусловно поспособствует производству высококачественной, экспортпригодной продукции на предприятиях Западного Китая. В этом случае западно-европейские импортеры и инвесторы, китайские экспортеры оценят возможность создаваемых в настоящее время сухопутных (автотранспортных и железнодорожных) коридоров и будут развивать производство высококачественной продукции в этом регионе. Это позволит в значительной степени увеличить объемы перевозок, выполняемых сухопутным транспортом. Расчеты показывают, что увеличение доли с 3% до 10% (что вполне реально) обеспечит максимальную загрузку, создаваемых транспортных коридоров и максимальную загрузку, как автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

Казахстан обладает развитой транспортной системой. Однако транспортная инфраструктура нуждается в развитии, для того чтобы отвечать возрастающим запросам рынка и соответствовать международным стандартам. Как указано было выше (глава 2), при увеличении объема перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан автотранспортом в 3 раза, потребуется пополнить парк подвижного состава дополнительно на 15 тысяч единиц.

Исходя из проведенного анализа для создания необходимых условий реализации транспортно-транзитного потенциала Казахстана, в работе сформулированы конкретные рекомендации государственным органам Республики Казахстан:

1. Создание необходимых условий отечественным перевозчикам для пополнения и обновления парка подвижного состава не хуже чем в государствах-партнерах по ЕАЭС Республике Беларусь и Российской Федерации.

Для чего:

- отменить взимание сбора за первичную государственную регистрацию автотранспортных средств, ввозимых из третьих стран, для использования на международных автомобильных перевозках;

- решить вопрос по предоставлению льготного кредитования перевозчикам на ежегодное приобретение 500 единиц автотранспортных средств для международных автомобильных перевозок через Фонд развития предпринимательства «Даму» путем со финансирования (компенсация государством) части ставки вознаграждения (50% ставки вознаграждения);

- решить вопрос приобретения перевозчиками автотранспортных средств из третьих стран на основе лизинга через банки второго уровня.

2. Анализ, проведенный в работе свидетельствует, что транспортный контроль, осуществляемый на территории Республики Казахстан будет эффективен только в том случае если его организация будет строиться в строгом соответствии с требованиями, сформулированными в Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.

Для чего:

Транспортные средства, следующие на территорию одного государства-члена через территорию другого государства-члена, подлежат транспортному (автомобильному) контролю в контрольных пунктах, расположенных на внешней границе Союза. При этом, при установлении в ходе контрольных действий несоответствия контролируемых параметров транспортного средства, отсутствия или несоответствия документов, орган транспортного (автомобильного) контроля одного государства-члена выдает водителю уведомление о выявленных несоответствиях, о необходимости получения недостающих документов до прибытия на территорию другого государства-члена, а также о ближайшем с учетом маршрута следования транспортного средства контрольном пункте органа транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена, в котором перевозчик должен предъявить доказательства устранения несоответствия контролируемых параметров транспортного средства и (или) документы, указанные в уведомлении.

Перевозчик, получивший уведомление, обязан устранить выявленные несоответствия контролируемых параметров транспортного средства, отсутствия или несоответствия документов, предусмотренных законодательством государств-членов, до въезда на территорию Республики Казахстан. После пересечения границы на посту транспортного контроля, указанном в уведомлении, перевозчик обязан предъявить уведомление и доказательства об устранении указанных в нем несоответствий и получить соответствующие отметки в уведомлении об устранении, а в разрешении - о въезде на территорию РК путем изъятия отрывной части.

Информация о выдаче уведомления направляется органу транспортного (автомобильного) контроля другого государства-члена и вносится в информационную базу органа транспортного (автомобильного) контроля, выявившего несоответствие.

Однако, данный порядок организации транспортного контроля на сегодняшний день Комитетом транспорта МИР РК игнорируется.

3. Обеспечить принятия предложений по внесению изменений и дополнений в Порядок осуществления транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС предусматривающую норму проверки исполнения перевозчиком уведомления, выданного на внешней границе при въезде на территорию ЕАЭС, при выезде его с территории ЕАЭС, которые находятся на рассмотрении ЕЭК.

4. Продолжить работу по реализации Распоряжения Евразийского Межправительственного Совета от 29 мая 2015 года № 12, в соответствии с которым Правительствам государств-членов ЕАЭС поручено обеспечить непрерывное действие Конвенции МДП на всей территории Российской Федерации.

5. Сократить квоты обмена бланками разрешений на выполнение перевозок в/из третьих стран с иностранными государствами, с которыми установлены необоснованно завышенные квоты, с учетом интересов национальных перевозчиков.

6. Ускорить строительство автомобильной дороги «Шалкар – Бейнеу», которое даст возможность сократить протяженность маршрута перевозок грузов из Китая в страны Закавказья, Украины, Турции, страны Европы через Каспийское и Черное моря, по коридору ТРАСЕКА, на 900 км только в одном направлении.

7. Проработать с компетентными органами Китая вопрос снятия требования по оборудованию автотранспортных средств, осуществляющих перевозки грузов из Урумчи в Казахстан и транзитом через Казахстан, т.к. данный подвижной состав может иметь большие трудности на территории Европейского Союза.

8. Создать условия для широкого внедрения цифровых технологий перевозок, что обеспечит значительное повышение конкурентоспособности транспортных предприятий на рынке транспортных услуг (оказать содействие по внедрению e-CMR, e-TIR).

9. Принятие мер по обязательному повышению квалификации специалистов и водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки в законодательном порядке, в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 26.11.2007 года № 134, в котором утверждено Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, совершенное в г. Минск 24.11.2006 года. А также рассмотреть вопрос о включении в классификатор профессий Республики Казахстан профессию «водителя-международника».

В работе также сформулированы рекомендации для транспортных компаний (международных автомобильных перевозчиков) по повышению конкурентоспособности на рынке международных автомобильных перевозок.

1. Обеспечить на 100% охват водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки и менеджеров по организации перевозок, обучением на соответствующих курсах.

2. Принять меры по переходу на цифровые технологии, применяемые при выполнении международных автомобильных перевозок (Safe TIR, e-TIR, TIR EPD, e-CMR).

3. Усилить воспитательную и профилактическую работу среди водительского состава, принять решительные меры по снижению аварийности на международных автомобильных перевозках.

4. Постоянно изыскивать возможность по открытию новых альтернативных маршрутов перевозок из Китая через Казахстан, при этом максимально использовать возможность развития мультимодальных перевозок с участием автомобильного и железнодорожного транспорта, а также автомобильного и морского транспорта.

5. Принять меры по увеличению объемов перевозок из Китая с загрузкой в г. Урумчи.

6. При организации международных автомобильных перевозок все шире внедрять передовые методы и технологии перевозок: загрузка на терминалах сборным грузом; с использованием сменных (оборотных) полуприцепов, а также проведение перецепки полуприцепов на маршрутах международных автомобильных перевозок и др.

В разделе 3.1 рассчитана экономическая эффективность транзитных перевозок через Казахстан по маршруту Китай – Европа, выполняемых АО «НК «Қазақстан темір жолы» и казахстанскими автотранспортными операторам.

Данные расчеты доказали выгодность автомобильного транспорта для экономики Казахстана. Объем реализации при обеспечении транзитных перевозок казахстанскими автотранспортными операторами дополнительно одного млн. тонн груза на маршруте Казахстан – Европа составляет 375 млн долларов США, а платежи в бюджет от этих перевозок – 30 млн долларов США. При этом дополнительно в Казахстане будет создано не менее 7,5 тыс. рабочих мест. Когда объем реализации при обеспечении транзитных перевозок железнодорожным транспортом АО «НК «Қазақстан темір жолы» дополнительно одного млн. тонн груза на маршруте Китай – Европа составляет 46,2 млн долларов США, а платежи в казахстанский бюджет от этих перевозок – 2,5 млн долларов США.

Из этого следует вывод, что Правительству Республики Казахстан, Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан и другим компетентным государственным органам необходимо уделять больше внимания развитию международных автомобильных перевозок, повышению конкурентоспособности отечественных транспортных компаний, снятие

физических и нефизических барьеров, а также создавать благоприятные условия для своевременного пополнения парка подвижного состава.

В работе показано, что определение и выбор наиболее эффективных маршрутов доставки грузов является исключительно прерогативой грузоотправителя или грузополучателя. Разработка оптимальных маршрутов перевозок важная задача при оказании качественных транспортно-экспедиторских услуг. Она создается в результате сравнительного анализа всех возможных маршрутов.

Наиболее оптимальными и эффективными маршрутами автомобильных перевозок грузов из Китая являются:

- из ПП «Майкапшагай» и ПП «Бахты» в регионы Алтая и западной Сибири России;
- из ПП «Достык» и ПП «Коргас» в Россию, Украину, страны закавказского региона и центральной Азии;
- из ПП «Достык», ПП «Коргас» и ПП «Кольжат» в страны центральной Азии и Афганистан.

Также в работе были рассмотрены все имеющиеся и потенциальные маршруты перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан, и сделан вывод, что при перевозке автомобильным транспортом транзитного груза наиболее выгодная схема – перевозка из глубины Китая. Этот маршрут отличается более быстрым прохождением границы Китая и Казахстана, а также сокращением времени перевозки, когда перевозка с загрузкой на приграничных терминалах Китая дольше на 1-2 дня, а при загрузке на МЦПС Коргас 3-4 дня.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование по определению рациональных схем транспортировки товара из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан позволяет сделать выводы о том, что значительные объемы перевозок грузов из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан выполняются не только железнодорожным, но и автомобильным транспортом.

За 2016 год из КНР в Казахстан и транзитом через Казахстан было перевезено 5 335,0 тыс. тонн различных грузов, в том числе 1 325,6 тыс. тонн автомобильным транспортом, что составила 24,8%. Из общего объема перевозок 3 658,3 тыс. тонн было перевезено транзитом через Казахстан, в том числе 775 тыс. тонн или 21,2% - автотранспортом.

В то же время, как указывалось выше, из стран Европы автомобильным транспортом в 2016 году было перевезено 75,9% грузов от общего объема перевозок на Казахстан в стоимостном выражении, а из Турции 97%.

Вместе с тем, исследование показало, что имеются большие возможности и резервы для значительного увеличения объемов наземных перевозок в направлении КНР – Казахстан и транзитом через Казахстан, в том числе выполняемых автомобильным транспортом. Тем более, что для экономики Казахстана транзитные перевозки, выполняемые отечественными операторами, очень эффективны.

Предпосылки для увеличения доли перевозок, выполняемые отечественными автомобильными операторами из Китая, имеются.

Это:

- возможность загрузки казахстанского автотранспорта на грузовых терминалах г. Урумчи по разрешению вида «D»;
- возможность использования, с конца 2017 года, систему МДП на перевозках грузов, начиная с территории Китая;
- завершение строительства международного автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» до конца 2018 года;

При увеличении объемов перевозок у казахстанских операторов появятся дополнительные возможности снижать тарифы на перевозку грузов из Китая в Европу, так как в обратном направлении они получают полноценный фрахт за перевозку груза из Европы в Казахстан.

Значительные резервы по увеличению перевозок из Китая предоставляет реализация Соглашения ШОС о создании благоприятных условий для осуществления международных автомобильных перевозок;

Кроме того, реализация Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, обеспечит создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением городов-хабов (Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента, Усть-Каменогорск) национального и международного уровня с современной инфраструктурой и интеграцию транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему.

Принимаемые меры, безусловно, будут способствовать дальнейшему росту объемов перевозимых грузов из/в Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агропромышленный портал [Электронный ресурс]/ Агропромышленный комплекс; ред. Глеб Обьедков. Режим доступа: <https://www.agroxxi.ru>.
2. Максаковский В.П. Географическая картина мира. Книга II. Региональная характеристика мира, 2008.
3. Соглашение о международном автомобильном сообщении между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики: утв. Постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан от 5 апреля 1993 г. № 263.
4. Соглашение между Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой от 2011 года.
5. РИА Новости [Электронный ресурс] / Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь». Режим доступа: <https://ria.ru>.
6. Интернет источник «Қазақстан Темір Жолы» www.railways.kz.
7. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.
8. Указ Президента Республики Казахстан. О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957.
9. Жандильдин Т.Е. «Транспортный транзитный потенциал Казахстана и перспективы его развития».
10. Молдахметов Д. «Сотрудничество: «Альтернативный маршрут» - стратегия выживания или перспективная возможность».
11. Евразийский экономический союз. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза: утв. Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 374.