

АВТОРЕФЕРАТ исследовательской работы

на тему:

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

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Организация: «Союз международных автомобильных
перевозчиков Республики Казахстан» (КазАТО)

Разработчики: *Сактаганов М.А.* - *Руководитель проекта,
Президент КазАТО;*
Каплан Т.Л. - *Генеральный секретарь КазАТО;*
Сактаганова Д.М. - *Заместитель Генерального
секретаря КазАТО;*
Абильдаев А.А. - *Заместитель Генерального
секретаря КазАТО;*
Ермеккалиева С.Е. - *Заместитель Генерального
секретаря КазАТО;*
и другие.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Цель, задачи, подходы и методы исследования	3
2. Китай – вторая экономика мира.....	3
2.1. Экспортно-импортный потенциал Китая	4
2.2. Состояние транспортно-логистического комплекса Китая	4
Выводы	7
3. Состояние и развитие транспортного комплекса Казахстана	9
3.1. Экспортно-импортный потенциал Казахстана	9
3.2. Структура транспортно-логистического комплекса	9
3.3. Железнодорожный транспорт	10
3.4. Автомобильный транспорт.....	10
3.5. Морской транспорт	12
3.6. Воздушный транспорт	12
3.7. Дорожная инфраструктура	13
Выводы	14
4. Транспортно-транзитный потенциал Казахстана	16
4.1. Транзитный потенциал Казахстана	16
4.2. Автомобильные перевозки	19
4.3. Железнодорожные перевозки.....	24
4.4. Барьеры на пути международных перевозок.....	26
4.5. Определение наиболее эффективных маршрутов перевозки товара из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан	29
Выводы	30
5. Предложения и рекомендации субъектам отрасли	32
Список использованной литературы	36

1. Цель, задачи, подходы и методы исследования

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 исследовательской работы: разработка рациональных схем транспортировки товара из КНР.

Задачи: 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».

2. Китай – вторая экономика мира

Китайская Народная Республика активно работает над возрождением Великого Шелкового пути в рамках реализации концепций «Экономического

пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века». Китай, как главный и мощный производитель огромного множества товаров является крупным экспортером, используя все виды транспорта и увеличивая объемы с каждым годом.

2.1. Экспортно-импортный потенциал Китая

Экспорт Китая 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.

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.

2.2. Состояние транспортно-логистического комплекса Китая

Китай инвестирует ежегодно около 9% ВВП на развитие транспорта и создание инфраструктуры, в то время как другие развивающиеся страны – от 2% до 5% ВВП.

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.

Железная дорога является популярным видом транспорта в КНР. Ширина колеи - стандартная (1435 мм), 47% сети электрифицировано. На сегодня протяженность китайской сети высокоскоростных железнодорожных магистралей длиннее, чем общая протяженность путей Японии и Европы вместе. 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.

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 авиaperевозок. 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.

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.

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.

Общее время доставки грузов из Китая в Европу морем – до 40 – 50 суток, с учетом транзитного времени в Европе (Гамбург, Антверпен, Роттердам, Амстердам), обработки грузов в портах отправления и прибытия. В случае срочной доставки возможна погрузка контейнера в портах Западной Европы на автотранспорт и транспортировка по автодорогам в Россию, Казахстан и другие страны.

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.

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 Синьяня через Казахстан – раз в две недели. Контейнерный поезд из Китая доходит до Москвы в срок до недели.

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».

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

Таблица. Динамика перевозок грузов автотранспортом между Китаем и приграничными государствами

Страна регистрации АТС	Перевозки в разрезе направлений, шт.					
	2014г.		2015г.		2016г.	
	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: составлено авторами

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.

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.

Воздушные перевозки. 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. 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.

Компания Air China Cargo является одним из ведущих грузовых авиаперевозчиков в мире, 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. На сегодняшний день из Китая в Казахстан грузы авиационным сообщением не доставляются.

Проект «Один пояс – один путь» 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.

Евразийский коридор «Экономического пояса 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.

Выводы

1. Китай - главный производитель огромного множества товаров и крупный экспортер по всем видам транспорта с увеличением ежегодного объема (более 50 тыс. наименований). Общий товарооборот КНР составил 3,6 трлн. долларов США, объем внешней торговли со странами Европы составил 550 млрд. долларов США в 2016 году.

2. Китай инвестирует ежегодно около 9% ВВП на развитие транспорта и создание инфраструктуры.

3. 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.

4. По маршруту Китай-Европа функционируют 52 железнодорожные линии (3 тыс. поездов в год) по трем транспортным коридорам (средняя

продолжительность 10 дней): 1) западный (Ланьчжоу-Синьцзян, Казахстан (Алашанькоу или Хоргос), Россия, Беларусь, Польша, Германия, Мадрид; 2) центральный коридор (Эрлянь-Хото, Монголия, Россия, Беларусь, Польша и страны Европы); 3) восточный (Маньчжоули, Россия, Беларусь, Польша, Германия).

5. Определены 9 грузовых маршрутов для автоперевозок между КНР и РК по бланкам «D»: 1) Урумчи – Хоргос – Алматы, 2) Урумчи – Дулата – Алматы, 3) Ининь – Хоргос – Алматы, 4) Урумчи – Хоргос – Талдыкурган, 5) Ининь – Дулата – Чунджа, 6) Урумчи – Зимунай – Усть-Каменогорск, 7) Урумчи – Бахты – Семей, 8) Алтай – Зимунай – Семей, 9) Зимунай – Зайсан.

6. Требования китайской стороны для перевозок грузов из внутренних городов Китая - автотранспортные средства должны быть оборудованы металлическими кузовами, это требует дополнительное время и средства для их оборудования.

7. Российская сторона предложила с 2018 года открыть следующие маршруты:

- Барнаул - Веселоярск (Российская Федерация) / Ауыл (РК) - Семей - Бахты (РК) / Бахту (КНР) - Тачэн - Куйтунь - Урумчи. Казахстанский участок - 113 км.

- Санкт-Петербург - Оренбург - Сагарчин (РФ) / Жайсан (РК) - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Алматы - Коргас (РК) / Хоргос (КНР) - Урумчи - Ляньюньган. Казахстанский участок - 2475 км.

8. Китайская сторона предложила с 2018 года открыть маршрут № 4 Соглашения ШОС: Урумчи – Хоргос (КНР) / Коргас (РК) – Алматы – Тараз – Шымкент – Конысбаева (РК) / Яллама (РУ) – Чиназ. Казахстанский участок - 1232 км.

9. Вдоль пути «Один пояс – один путь» создано 46 китайских зарубежных зон экономического и торгового сотрудничества.

10. Основные маршруты "Экономического пояса Шелкового пути": 1) через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); 2) через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю; 3) в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

11. Казахстан напрямую участвует в трех направлениях Евразийского трансконтинентального коридора Экономического пояса Шелкового пути в : 1) Россию – Европу, 2) Азербайджан – Грузию – Турцию – Европу, 3) Туркменистан – Иран – Пакистан.

12. Основные направления "Морского Шелкового пути XXI века": 1) через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы; 2) через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

13. За 2016 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. Незначительный объем перевозок грузов из КНР 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).

14. Создаваемые в настоящее время сухопутные (автотранспортные и железнодорожные) коридоры повышают привлекательность для западно-европейских импортеров и инвесторов, китайских экспортеров создания производств высококачественной продукции в западном регионе Китая. Это позволит в значительной степени увеличить объемы перевозок, выполняемых сухопутным транспортом. Расчеты показывают, что увеличение доли с 3% до 10% обеспечит максимальную загрузку, создаваемых транспортных коридоров и максимальную загрузку, как автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

3. Состояние и развитие транспортного комплекса Казахстана

3.1. Экспортно-импортный потенциал Казахстана

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.

За 2016 год товарооборот Китая и Казахстана составил 10,3 млрд. долл. 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. долл. США.

3.2. Структура транспортно-логистического комплекса

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%.

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

Пассажиروоборот по видам транспорта также возрос к 2016 г. до 266 784 млн.пкм. Из них автомобильным транспортом перевозится 273 194 млн.пкм что

составляет 89% пассажирооборота от общего объема, железнодорожным транспортом 17 914 млн.пкм., что составляет 6% от общего объема.

3.3. Железнодорожный транспорт

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. Железные дороги Казахстана предоставляют выход товарам на международные рынки через ст. Дружба и Хоргос - 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.

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.

3.4. Автомобильный транспорт

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.

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 16 053 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 единиц подвижного состава.

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 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.

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 10 тысяч транспортных средств для международных автомобильных перевозок.

Более пяти 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 27.11.2015г. №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 2500МРП.

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.

3.5. Морской транспорт

Протяженность водных маршрутов составляет около 6000 километров. Иртыш, главная судоходная река страны, она обслуживает около 80% грузов, перевозимых речным транспортом.

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.

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.

В период с 01.01.2016 по 10.11.2016 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.

3.6. Воздушный транспорт

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.

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).

На сегодняшней 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.

3.7. Дорожная инфраструктура

В рамках программы «Нұрлы жол» предусмотрена реализация 22 дорожных проектов общей протяженностью 4400 км.

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.

Объекты придорожного сервиса имеют четыре определённые категории, но при этом 80% существующего придорожного сервиса страны не соответствует новому стандарту.

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.

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.

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.

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.

На долю автомобильного транспорта приходится соответственно 99 % и 84 % от объемов перевозок пассажиров и грузов всеми видами транспорта. Из общей сети автомобильных дорог протяженностью 86 000 километров около 13 000 имеют международное значение и обеспечивают связь между азиатскими и европейскими автодорогами.

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.

Реализация Госпрограммы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года 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.

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

1. Объем товарооборота между Казахстаном и Китаем в 2016 году составил 10,3 млрд. долларов США.
2. Для развития экспортно-импортных и транзитных автомобильных перевозок в РК необходимо обеспечить обновление и пополнение парка подвижного состава.

3. Международные перевозки грузов осуществляют 16 053 единиц автотранспортных средств (по состоянию на 1 января 2017 года), из них 7 059 автомобилей выполняют перевозки по системе МДП, за пределы ЕАЭС.

4. С организацией Таможенного Союза и введением единых импортных пошлин у большей части казахстанских транспортных компаний не могут приобретать как новые, так и старые транспортные средства. 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).

5. 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%. Казахские 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.

6. Введение регистрационного сбора, которого нет ни в Беларуси, ни в России, сводит на нет целесообразность полученных преференций по нулевой ставке таможенных пошлин, принятых приказом МНЭ №737.

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

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

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

10. Особое внимание вопрос заслуживает вопрос развития в Казахстане прямых смешанных автомобильных и железнодорожных перевозок, которые успешно развиваются в странах Европы (пример контейнерных перевозок).

11. На настоящем этапе из Китая в Казахстан грузы авиационным сообщением не доставляются. 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.

12. При движении автотранспорта по дорогам без усовершенствованного покрытия расход топлива возрастает в среднем на 30%, соответственно увеличивая объем вредных выбросов в атмосферу.

13. 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.

14. 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.

4. Транспортно-транзитный потенциал Казахстана

4.1. Транзитный потенциал Казахстана

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.

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. С вводом в эксплуатацию железнодорожных переходов Достык-Алашанькоу и Хоргос-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.

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).

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.

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-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Анализ автомобильных перевозок евроазиатским интермодальным транспортным маршрутом показывает, что через Черное и Каспийское моря, в Казахстан направляется в среднем третья часть всех поездов через Черное море. За 2016 год перевозки автотранспорта паромом 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.

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

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 стран.

Наибольший объем импорта приходится на Германию 72 489 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 операторам.

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 : 65 тонн x 3000 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 : 16 тонн x 6 000 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.

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.

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.

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 подлежат 2 452 км, из них 1390 км под I-техническую категорию с 4-х полосным движением (Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос) и 1062 км под

II-техническую категорию с двухполосным движением (граница РФ – Мартук – Актобе – Карабутақ – Кызылорда).

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 проекта позволит переориентировать часть китайских товаров с морского транспорта на автомобильный (45 дней морем против 11 дней автотранспортом). При этом объемы автомобильных перевозок по данному коридору возрастут с 0,9 млн. т до 3,5 млн. т.

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 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.

4.2. Автомобильные перевозки

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

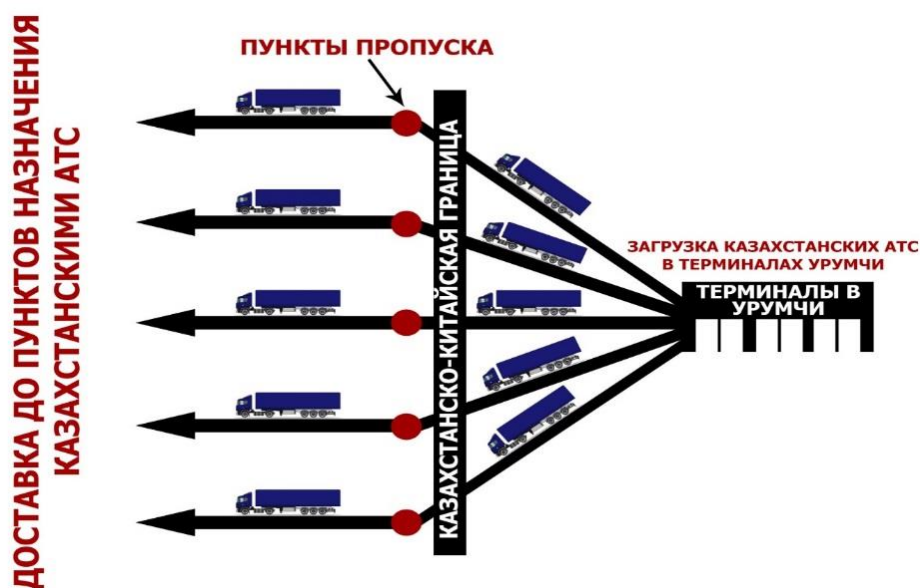
В настоящее время через пять таможенных переходов Казахстанско-Китайской границы автомобильным транспортом обеспечивается доставка грузов из Китая транзитом через Казахстан в 14 стран Европы и Азии.

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%.

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%.

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

Схема 1. Доставка груза до пунктов назначения казахстанскими АТС

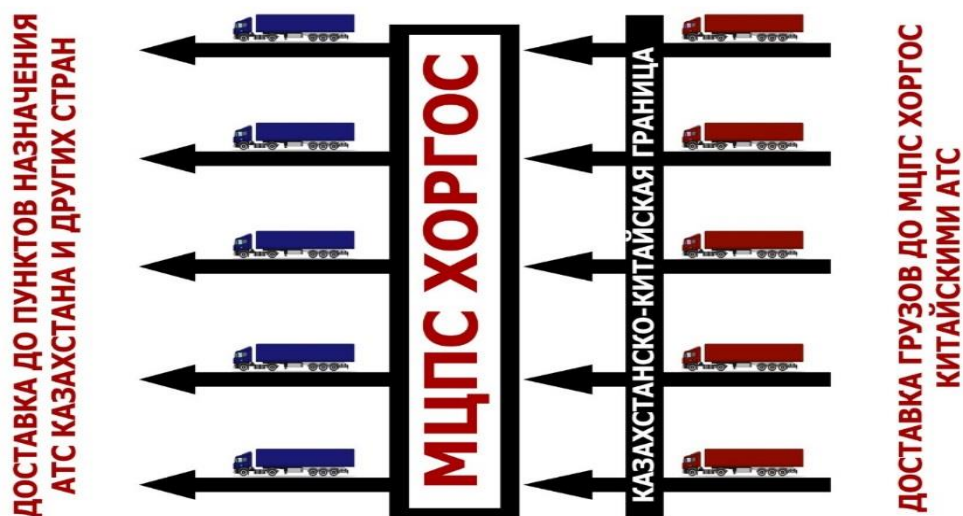
Вторая схема: китайский автотранспорт доставляет груз до китайских пограничных терминалов. Казахские и российские перевозчики грузятся на этих терминалах, пересекают границу и перевозят груз до назначения.



Источник: составлено авторами

Схема 2. Доставки груза до пунктов назначения казахстанскими АТС

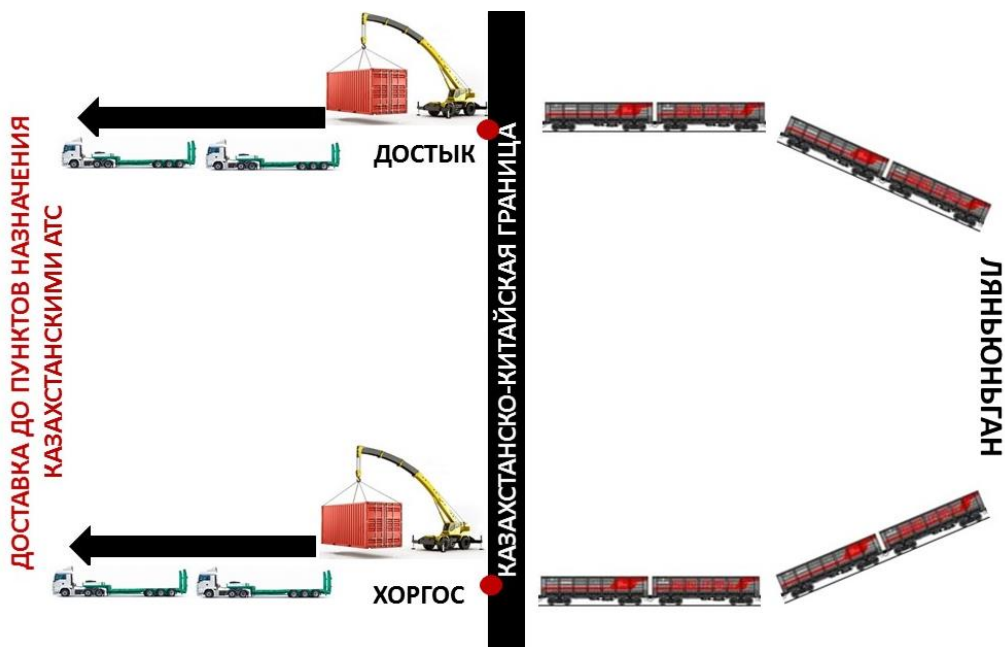
В перспективе предусматривается **третья схема**. Китайский автотранспорт доставляет груз до терминалов Международного центра приграничного сотрудничества в Казахстан. Казахстанский автотранспорт, или же автотранспорт другой страны, грузится на этих терминалах, и перевозят грузы до конечных пунктов.



Источник: составлено авторами

Схема 3. Доставки груза до МЦПС Коргас

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



Источник: составлено авторами

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 аналогичные 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. Ориентировочно на маршруте Ляньюньган – Урумчи – Казахстан – Россия все государства получают 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, на перевозки из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан не повлияет.

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 доставляются 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 Хоргос 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.

Перевозка из Китайской Народной Республики в *Российскую Федерацию* транзитом через Казахстан 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.

4.3. Железнодорожные перевозки

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.

На сегодняшний день контейнер из порта Ляньюньган, где у Казахстана есть теперь собственный терминал, грузится в поезд, следующий на Алашанькоу или Хоргос. 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).

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 рамках Объединенной транспортно-логистической компании 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.

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.

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.

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).

Для привлечения дополнительных объемов перевозок грузов по железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран между АО «НК «ҚТЖ», 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.

4.4. 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 попадают 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.

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.

4.5. 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.

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 по основным маршрутам грузоперевозок.

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.

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.

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.

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.

На данном направлении для перевозок целесообразно использовать автомобильный транспорт.

Выводы

1. 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.

2. 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.

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

4. Экономическая эффективность транзитных перевозок, выполняемых автомобильным транспортом в 8 раз выше, чем железнодорожным. олболб

5. По предварительным прогнозам объем перевозок по реке Иртыш может достигнуть до 2 млн. т грузов в год.

6. С 2018 года планируются перевозки по пятой схеме, между странами по маршрутам ШОС. Ориентировочно на маршруте Ляньюньган – Урумчи – Казахстан – Россия все государства получают по 200 бланков разрешений на первый год.

7. Производство продукции на «Великом камне», как на юго-восточном побережье Китая повлияет на объемы перевозок из Китая в Европу морским транспортом, на перевозки из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан не повлияет.

8. Комитетом транспорта МИР РК: 1) не обеспечивается выполнение требований Договора о ЕАЭС в части организации транспортного контроля в соответствии с Порядком организации транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС, 2) не передается информация об иностранных автотранспортных средствах, следующих с внешней границы ЕАЭС на территорию РК, с уведомлениями об отсутствии соответствующих казахстанских разрешений в передвижные посты транспортного контроля, 3) не обеспечено внесение изменения в статью 573 КоАП РК, предусматривающее административную ответственность иностранных перевозчиков (водителей) за непогашение казахстанского разрешения путем изъятия отрывной части и проставления отметки в разрешении о въезде на территорию РК, 4) не отработан механизм обеспечения исполнения перевозчиком уведомления, выданного на внешней границе ЕАЭС при въезде на территорию ЕАЭС путем введения проверки при выезде с территории ЕАЭС.

9. 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 «Хоргос» в Россию, Украину, страны закавказского региона и центральной Азии;

— из ПП «Достык», ПП «Хоргос» и ПП «Кольжат» в страны центральной Азии и Афганистан.

10. 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.

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

12. 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.

5. Предложения и рекомендации субъектам отрасли

Создаваемые в настоящее время сухопутные (автотранспортные и железнодорожные) коридоры повышают привлекательность для западно-европейских импортеров и инвесторов, китайских экспортеров создания производств высококачественной продукции в западном регионе Китая. Это позволит в значительной степени увеличить объемы перевозок, выполняемых сухопутным транспортом. Расчеты показывают, что увеличение доли с 3% до 10% обеспечит максимальную загрузку, создаваемых транспортных коридоров и максимальную загрузку, как автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

Транспортная система Казахстана нуждается в развитии, для того чтобы отвечать возрастающим запросам рынка и соответствовать международным стандартам. 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.

На основе 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 софинансирования (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.

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.

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.

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 Хоргос 3-4 дня.

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.