



О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 года N 566

В целях развития транзитных транспортных коридоров Республики Казахстан Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Одобрить прилагаемую Концепцию развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Одобрена постановлением

Правительства Республики Казахстан
от 27 апреля 2001 года N 566

К о н ц е п ц и я
развития международных транспортных
коридоров Республики Казахстан

1 . В в е д е н и е

Разработка настоящей Концепции является последовательной реализацией одного из приоритетов К972030_ Стратегии "Казахстан-2030" в вопросе обеспечения конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличения торговых потоков через территорию Казахстана.

Расширение международного сотрудничества, углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли требует благоприятных условий для беспрепятственного пропуска транзитных грузо- и пассажиропотоков,

связанных с обеспечением межгосударственных экономических и культурных связей.

Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования резервов провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Следствием роста транзитных перевозок могут стать без значительных капиталовложений увеличение бюджетных поступлений, доходов транспортных организаций и, соответственно, их эффективное развитие.

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели позиционирования в современном динамично развивающемся мире, в условиях глобальных процессов унификации, охвативших все страны. Потоки товаров и услуг, капиталов и людей, глобальные системы коммуникаций и информации, деятельность международных экономических и финансовых организаций и корпораций образовали ткань глобальной экономики, в которую в большей или меньшей степени вплетены все без исключения национальные экономики.

В отличие от транзита по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, в большинстве случаев приходится искать консенсус между интересами нескольких транзитных стран.

Заключение межправительственных соглашений, присоединение к действующим международным конвенциям и договорам, выработка единой межгосударственной стратегии позволяют избежать напряженности в международных отношениях, связанной с конкуренцией суверенных государств, по территориям которых проходят альтернативные маршруты.

Правильное решение этих проблем позволит избежать трений и стать одним из долговременных стабилизирующих факторов во взаимоотношениях. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределению грузовых и пассажирских потоков. Рост внешней торговли потребует качественного пересмотра доли транспортной составляющей, стандартные подходы к формированию которой в ближайшей перспективе еще будут работать, но в среднесрочном плане потребуются глубокий пересмотр классических подходов.

Уже сейчас аналитики скрупулезно просчитывают транспортные издержки маршрутов движения товарных потоков по суше и по воде, исследуя взаимозависимость между развитием транспорта и ростом торговли по Интернету (электронной торговлей), демографической динамикой и динамикой развития спроса и предложения, производства и потребления. Самое пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития стран и регионов, обладающих большим

транзитным потенциалом. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале этого столетия будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Юго-Восточная Азия и Китай. И важнейшая задача Казахстана - в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение страны, являющейся естественным транзитным мостом между Европой и Азией.

2. Анализ современного состояния и предпосылки развития транзитного потенциала

Наряду со специфическими проблемами, характерными для отдельных видов транспорта, общей главной проблемой развития транспортного комплекса республики является совершенствование условий перевозок по маршрутам, обеспечивающим ее международные связи, и перевозок в трансконтинентальном сообщении, как основы интеграции в мировую транспортную систему.

Одним из препятствий для успешного вхождения страны в мировую экономику является ограниченность транспортно-коммуникационных возможностей Казахстана.

Во-первых, республика не имеет прямого выхода к морским путям. Во-вторых, с мировыми наземными транспортными магистралями Казахстан связан через территорию своих соседей, в том числе ряда государств СНГ, имеющих нестабильное политическое и экономическое положение. В сложившейся ситуации одним из основных условий успешного экономического развития Казахстана, его включения в мировую транспортную систему является, прежде всего, адаптация к международным стандартам, развитие и совершенствование международных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово-транспортных проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.

Завершение строительства железнодорожного участка на границе между Казахстаном и Китаем в сентябре 1990 года фактически восстановило один из маршрутов древнего исторически сложившегося "Шелкового пути". Этот торгово-транспортный трансграничный коридор обеспечил по кратчайшему пути выход Китая и других государств Юго-Восточной Азии в страны Европы и Ближнего Востока через Казахстан.

Подтверждением мирового признания важности и актуальности проблемы формирования эффективной системы транспортировки в Центральноазиатском регионе является неоднократное рассмотрение этого вопроса на сессиях Генеральной Ассамблеи Организаций Объединенных Наций (ГА ООН), начиная с 1994 года, и утверждение соответствующих документов.

Принятие резолюций ГА ООН создает международную правовую основу для принятия мер специализированными учреждениями ООН, другими международными организациями и странами-донорами по разработке и осуществлению программ развития транзитных транспортных систем, обеспечивающих выход к мировым рынкам государств Центральной Азии стран, не имеющих выхода к морю.

На современном этапе развития наиболее стратегически важными проблемами транспортной отрасли являются: формирование и обеспечение конкурентоспособности основных транспортных коридоров, а также совершенствование сети путей сообщения. Правительствами стран Центральной Азии, Китая и России предпринят ряд шагов по развитию инфраструктуры и расширению количества сервисных услуг для обеспечения п р о п у с к а т р а н з и т а .

Важное место в международной транспортно-коммуникационной системе занимает Казахстан, представляющий собой территорию, через которую проходят три основных т р а н з и т н ы х н а п р а в л е н и я :

- 1) Европа - Китай (с участием России);
- 2) Европа - Китай (через страны ОЭС);
- 3) Россия - Центральная Азия.

В связи с этим активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Благодаря своему географическому положению и широкой транспортно-коммуникационной сети Казахстан обладает значительным потенциалом в развитии системы услуг: международная транзитная торговля, обслуживание транзитных туристов и грузов, международные перевозки, транспортный и телекоммуникационный сервис и т.д.

По оценкам многих экспертов, к началу XXI века объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению с 1990 годом, увеличится в 9 раз. К примеру, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), которые демонстрируют рост ВВП в среднем на уровне 5-7% в год, а внешней торговли - 9-14%, уже приходится 60% глобального мирового производства и 40% - мировой торговли. Уже сегодня только морским путем в трансконтинентальном сообщении "Европа - Юго-Восточная Азия - Европа" осуществляются перевозки на сумму свыше 100 млрд. долларов в год. Что касается Казахстана, то основной доход в структуре его международных услуг приходится на перевозки, в том числе транзитные. Как правило, удельный вес объемов перевозок, осуществленных транспортными средствами Казахстана, колеблется от 54 до 70%, а нерезидентами, - в пределах 39-45%. Причем использование территории Казахстана в качестве транзитной выгодно отдельным странам и по экономическим соображениям. По мнению специалистов, осуществление международного контейнерного сервиса на трансконтинентальной железнодорожной магистрали Европа - Казахстан - Китай имеет

серьезные экономические преимущества из-за меньшего, примерно на 30%, расстояния перевозок по сравнению с транспортировкой по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Железнодорожный транспорт. Наличие в составе железнодорожной сети технически оснащенных магистральных линий в сочетании с благоприятным географическим положением (в центре Евразийского континента) предопределил Казахстану роль транзитного звена в сообщении Европа - Азия. Территорию республики пересекают основные трансконтинентальные маршруты, связывающие между собой государства АТР, Ближнего и Среднего Востока, Европы - Трансазиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ).

Трансазиатская железнодорожная магистраль - один из наиболее перспективных сухопутных международных маршрутов, соединяющих через территорию Казахстана:

- страны АТР и Китай со странами Западной и Восточной Европы - это Северный коридор ТАЖМ;

- страны АТР и Китай с государствами Ближнего и Среднего Востока - это Центральный коридор.

Северный коридор ТАЖМ пролегает через территории Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши, и Германии. Его казахстанский участок составляет отрезок Дружба - Петропавловск. Центральный коридор ТАЖМ пролегает через территории Китая, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции. Казахстанский участок составляет отрезок Дружба - Ченгельды.

Для максимального использования транзитного потенциала страны проводится работа по развитию пограничного перехода Дружба - Алашанькоу и созданию на ст. Дружба мощного комплекса перегрузочных устройств. В 2000 году наметились тенденции роста объема транзитных перевозок, выполняемых через этот переход.

При наличии серьезной конкуренции на рынке транспортных услуг изменение сложившихся традиционных (морских) маршрутов перевозок требует осуществления комплекса мер не только технического, но также организационного и коммерческого характера.

Перспективы развития перевозок по Северному коридору ТАЖМ связываются, главным образом, с ростом транзитных торговых потоков в сообщении Азия-Европа (в частности, Китай-Европа). Для их осуществления выполнен комплекс работ по развитию перегрузочных мощностей пограничной станции Дружба и по усилению железнодорожного участка Актогай - Дружба. Помимо этого проводится работа по сокращению времени таможенных процедур на ст. Дружба.

При технических возможностях Северного коридора это положение объясняется исключительно высокой конкуренцией альтернативных маршрутов в овладении транзитом Европа - Азия, наличием комплекса нерешенных вопросов и неадекватными усилиями государств-участников эксплуатации трансазиатского маршрута (через

Китай-Казахстан) по привлечению грузопотоков на это направление.

Центральный коридор ТАЖМ играет важную роль для экономических связей стран АТР со странами Центральной Азии и Ближнего Востока. По прогнозам наших специалистов, транзитные перевозки по этому коридору в ближайшие годы имеют тенденции к росту. Их необходимо развивать и стимулировать, особенно с учетом предполагаемого строительства прямого железнодорожного выхода из Узбекистана на Кашгар (Китай), и создать неоспоримые преимущества в области транспортного сервиса для удержания и роста международных транзитных перевозок по Центральному коридору.

Среднеазиатский коридор (участок Озинки-Илецк-Ченгельды) - одно из немногих направлений казахстанских железных дорог, по которому в настоящее время в заметных объемах осуществляются перевозки транзитных грузов.

В последние годы Среднеазиатский коридор принял на себя основной объем перевозок грузов в сообщении Западного Казахстана с остальными регионами республики.

Дальнейшие перспективы привлечения грузов в этом направлении во многом будут зависеть от использования центральноазиатскими государствами альтернативных маршрутов - через Бейнеу - Макат и одного из маршрутов коридора ТРАСЕКА (Европа - Кавказ - Азия) - Ташкент - Ашгабат - Туркменбаши - Баку - Тбилиси - Потти.

Западный коридор (участок Аксарайская - Бейнеу - порт Актау) в прошлом на значительном протяжении характеризовался довольно высокой грузонапряженностью, в основном, за счет перевозок транзитных грузов в межреспубликанском сообщении стран Центральной Азии. В последнее время объем транзита резко упал и грузопотоки по коридору сократились в несколько раз.

Перспективы роста интенсивности перевозок по коридору зависят, в основном, от развития транспортных связей через морской порт Актау.

Дальнейшее развитие перевозок по Западному коридору возможно также при осуществлении проекта формирования международного транспортного коридора "Север - Юг", обеспечивающего кратчайший выход из северо-западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

В отрасли автомобильных дорог и автомобильного транспорта при сравнительно благополучном положении с протяженностью дорог общего пользования и плотностью дорог с твердым покрытием, их эксплуатационное состояние характеризуется крайне неудовлетворительно.

Анализ существующих грузопотоков по автомобильным дорогам позволил выделить пять основных коридоров:

- Ташкент - Шымкент - Бишкек - Алматы - Хоргос;
- Шымкент - Актобе - Уральск - Самара;

- Алматы - Астана - Петропавловск - гр.России;
- Астрахань - Атырау - Актау - гр.Туркменистана;
- Омск - Майкапчагай.

Главная проблема отрасли - прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Большая часть дорог республики (86%) была запроектирована и построена в 60-80 годах прошлого века по нормативным требованиям того периода, когда допустимая нагрузка на ось не превышала 6 тонн. Несмотря на то, что в июле 2000 года Правительством Республики Казахстан допускаемая норма нагрузки на ось, при которой не взимаются сборы за перегруз, увеличена до 10 тонн, сегодня по дорогам республики движется транспорт, превышающий эти нагрузки и разрушающий дорожные покрытия, наносящие значительный экономический ущерб.

В связи с этим в ряду первоочередных стратегических задач стоит необходимость запрещения проезда автотранспортных средств, габаритные и весовые параметры которых превышают допустимые нормы. Тем самым будет предоставлена дополнительная работа для казахстанских перевозчиков, которые организуют перевозку сверхдопустимых объемов грузов от границы до границы, или до места назначения груза. Для реализации этого необходимо внести соответствующие изменения в действующее законодательство.

Президентом страны дан четкий ориентир: "...нам предстоит в ближайшие годы: проложить новые транспортные схемы на международные рынки; модернизировать стратегические и транзитные магистрали; активнее строить схемы в направлении "Запад - Восток" и "Север - Юг", опережающими темпами подтягивать инфраструктуру Каспия, активно вести реконструкцию автодороги Алматы - Астана".

Потребность экономики страны в развитии международного сообщения обуславливается необходимостью сохранения дорог от интенсивного износа и приведения их в соответствие с международными стандартами. Основными критериями при этом являются пропускная способность дорог, повышение безопасности движения, создание сервиса для участников дорожного движения (отели, мотели, кемпинги с объектами торговли, питания, медицинской помощи и др.) и транспорта (техническое обслуживание, заправка, помощь при дорожно-транспортных происшествиях), что развивает придорожную инфраструктуру, способствует занятости населения и увеличению поступлений в бюджет.

Автодорожные пограничные переходы из Казахстана в страны ближнего зарубежья в настоящее время не соответствуют международным требованиям. Только по республиканским дорогам имеется 25 выходов в страны ближнего зарубежья, из которых 19 являются международными (в т.ч. в Россию - 11).

Особое значение имеют пограничные автодорожные переходы на Китай. Основные переходы, расположенные на республиканских автодорогах, в населенных пунктах Хоргос, Дружба, Бахты, Майкапчагай и Кольжат.

По территории Казахстана осуществляется значительный объем автомобильных перевозок в международном транзитном сообщении. В целях увеличения доходов планируется пересмотреть существующий порядок проезда иностранных автотранспортных средств через территорию Казахстана и перейти на европейскую систему, которая предусматривает установление сборов за пользование инфраструктурой с каждого автотранспортного средства в зависимости от времени пребывания в стране.

Транзитные воздушные маршруты Казахстана являются выгодными для иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, так как позволяют значительно сократить протяженность маршрутов. Имеющийся спрос на использование воздушного пространства Казахстана предъявляет требования по совершенствованию технических средств управления воздушным движением, навигации и связи.

Основными направлениями транзитных потоков авиационных судов иностранных компаний через воздушное пространство Республики Казахстан являются следующие маршруты:

- "АРИСА - САРИН" - из Европы в Китай и страны Юго-Восточной Азии;
- "АРИСА - ОДИВА" - из Европы в страны Южной Азии;
- "АЗАБИ - ТИРОМ" - из Европы в страны Южной Азии, Среднего и Ближнего

В о с т о к а .

Открыты дополнительные воздушные коридоры на границе Казахстана и сопредельных государств (Китай, Азербайджан, Узбекистан). Общее количество воздушных коридоров, обеспечивающих международное транзитное и межгосударственное воздушное сообщение, увеличилось с 56 в 1998 г. до 72 в 2000 г. Протяженность международных воздушных трасс составляет 49000 км. Это позволило получить дополнительно доходов на сумму более 3 млн. долл. США.

Поскольку существующая сеть транзитных маршрутов в основном удовлетворяет потребности авиакомпаний, использующих воздушное пространство Республики Казахстан, то основным направлением деятельности по увеличению потока должно стать привлечение новых авиакомпаний.

На водном транспорте основной транзитный грузопоток идет через порт Актау. Транспортный комплекс Мангистауской области Актауский морской торговый порт - один из значительных интермодальных узлов в транспортной инфраструктуре Казахстана. Сочетание естественного географического месторасположения, промышленного и технического потенциала, наличие авиационного, железнодорожного и водного транспорта, а также целенаправленная деятельность областной и портовой администрации по созданию благоприятного инвестиционного климата формируют для развития комбинированного транспортного сообщения исключительные возможности, которые не могут не учитываться в проектах создания

международных транспортных коридоров.

Морской порт Актау, как связующее звено, в межгосударственных торгово-экономических отношениях, в оперативном режиме обслуживает экспортно-импортные, транзитные грузы ряда предприятий Казахстана, России, Ирана, Объединенных Арабских Эмиратов и Центральной Азии.

Благоприятным для порта Актау является тот факт, что через него проходит один из маршрутов коридора ТРАСЕКА, одновременно с этим он рассматривается и как важнейший перевалочный пункт для эффективного развития международного транспортного коридора "Север - Юг".

Казахстанский участок маршрута ТРАСЕКА предоставляет возможность использования транзитной территории одного государства с единой правовой базой и транспортной системой, по сравнению с перевозками по территориям таких соседних государств как: Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. При этом грузоотправитель избегает множества пограничных переходов, используя единый перевозочный документ и получая выгодную сквозную ставку.

В свою очередь преимущество данного маршрута перед другими для Республики Казахстан очевидно. Он позволяет задействовать не только железнодорожную магистраль, но также и водный потенциал государства, тем самым, максимально востребовав транспортную инфраструктуру Западного региона Республики, способствуя развитию Актауского морского порта Казахстана.

Увеличение грузового потока в 2000 году стало свидетельством роста транзитной привлекательности порта Актау, вследствие проведения согласованной тарифной политики двух смежных транспортных ведомств Республиканских государственных предприятий "Актауский морской торговый порт" и "Казахстан темір жолы".

В 1999 году завершена первая фаза реконструкции порта, финансирование которого осуществлено за счет займа Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР) и бюджетного финансирования.

Завершение реконструкции паромного терминала и его функционирование позволят расширить возможности порта для осуществления не только экспортно-импортных перевозок, но и транзитных, создать альтернативные маршруты через Каспийское море в направлениях север - юг и восток - запад.

Создание собственного казахстанского морского флота является не только чисто экономической задачей, но имеет также большое политическое и стратегическое значение. Приобретение и дальнейшее использование судов смешанного плавания выдвигает Казахстан на более выгодные позиции, как в Каспийском регионе, так и в регионах Черноморского и Средиземноморского бассейнов.

Прямые бесперевалочные перевозки в судах смешанного плавания являются альтернативными вариантами для Каспийского нефтетранзита, а также способствуют решению геотранспортной проблемы вывоза/ввоза грузов из/в страны Каспийского

р е г и о н а .

В перспективе предполагается осуществление перевозок казахстанских грузов по внутренним водным путям России через каналы:

Волго-Донской с выходом на Черное и Средиземное моря по направлениям:
- на коротком плече - с расчетом на Турцию. С аналогичными показателями могут осуществляться перевозки на порты Болгарии, Румынии, Греции;

- на длинном плече - с расчетом на Италию (порты Равенна, Маргера). С аналогичными или близкими показателями могут осуществляться перевозки на Геную и другие порты Средиземноморья;

Волго-Донской и Волго-Балтийский с выходом в Балтийское море по направлениям :

- на коротком плече - с расчетом на Прибалтийские порты. С аналогичными показателями могут осуществляться перевозки на порты Польши, Финляндии;

- на длинном плече - с расчетом на Германию. С аналогичными или близкими показателями могут осуществляться перевозки в Великобританию и Голландию.

Речной транспорт. Главной судоходной рекой республики, по которой осуществляется основной грузопоток речным транспортом внутри Казахстана (строительные материалы, лес и уголь), является река Иртыш.

Река Иртыш в силу своего географического расположения имеет большой транзитный потенциал. До начала 70-х годов по Иртышу осуществлялись перевозки грузов из Китая в Казахстан и далее в направлении Российской Федерации. Существовал и обратный грузопоток. В настоящее время проводится работа по заключению межправительственного Соглашения с Российской Федерацией об организации и условиях перевозки грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами в бассейне реки Иртыш.

На реке Иртыш в городах Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск имеются речные порты. Крупнейшим из них является ОАО "Павлодарский речной порт" (90% государственный пакет акций). Перевозки грузов и пассажиров осуществляют АО "ВерхнеИртышское пароходство", ОАО "Павлодарский речной порт", ТОО "Комплекс" и другие. Количество флота на реке Иртыш составляет порядка 540 единиц. Только в 2000 году объем перевезенного груза составил 263 тыс. тонн, что в 2 раза превышает объемы перевозок 1999 года. По предварительным данным планируется увеличение в 2001 году перевозки грузов до 500 тыс. тонн.

Для возобновления судоходства на указанном транзитном маршруте необходимо решение ряда проблем.

По причине незавершения строительства Шульбинского шлюза нарушено сквозное судоходство на реке Иртыш. Ограничиваются предусмотренные правилами компенсационные и природоохранные весенние попуски воды в пойму Иртыша. Решение этих проблем возможно только при условии пересмотра условий договора

передачи в концессию государственного пакета акций.

Другим проблемным вопросом является отсутствие межправительственного Соглашения с Китайской Народной Республикой о наиболее полном использовании транзитных возможностей трансграничных рек Или и Черный Иртыш, проект которого передан Китайской стороне.

В настоящее время не в полной мере востребованы транзитные возможности реки Урал, которая является судоходной до г.Оренбург (Россия). Это дает возможность организации маршрута по отправке грузов водным транспортом, обеспечивая значительную экономию средств при осуществлении прямой отправки грузов водным транспортом.

На казахстанской части реки Урал имеются два речных порта в городах Атырау ОАО "Атырауозенпорты" и Уральске ОАО "Уралречфлот". Проводимые в настоящее время дноуглубительные работы на Урало-Каспийском канале позволят обеспечить прямой выход транспортных грузовых судов в Каспийское море. Благоприятным является также географическое расположение реки и наличие портов, которые могут быть задействованы в маршруте транзитного коридора "Север-Юг".

Проблемным вопросом развития данного маршрута является завершение работ по реконструкции Урало-Каспийского канала и потребность в реконструкции имеющейся портовой базы.

3. Информатизация транспорта и реализация принципов логистики

Изменение технологий мировой торговли, глобализация товарных потоков, комплексная информатизация процессов товарообмена ставят задачу радикального изменения транспортно-распределительных технологий на основе принципов логистики.

Уровень информатизации непосредственно влияет на конкурентоспособность национальных транспортных операторов и на конкурентоспособность казахстанских участков международных транспортных коридоров.

С началом XXI века в мире будут введены в действие новые информационные стандарты на транспорте и в товародвижении, что скажется на структуре и объемах спроса на перевозки, изменит уровень качества транспортного обслуживания, качества управления движением, обеспечения безопасности и т.д.

Вместе с тем развитие электронной торговли ставит естественную задачу сокращения сроков доставки дорогого товара и внедрения новых транспортных, складских, таможенных технологий, тесно увязанных с современными информационными технологиями. В частности, значительно возрастает важность контейнеризации, систем мультимодальных перевозок, других транспортных

технологий, ускоряющих товародвижение.

Все большее развитие получают мультимодальные перевозки. Можно сказать стержневым элементом данных видов перевозок являются экспедиторские компании и мультимодальные транспортные операторы.

Формирование казахстанских участков международных транспортных коридоров является веским аргументом в пользу принятия мер государственной поддержки национальных операторов внешнеторговых мультимодальных перевозок и транспортно-экспедиторских компаний, обеспечивающих логистические принципы доставки грузов, полный сервис и контроль их продвижения по всему маршруту следования на основе сквозных тарифных ставок.

Для совершенствования контроля и управления движением транспортных средств, внедрения систем электронного (безбумажного) документооборота будут развиваться системы навигации и телематики.

Подключение казахстанской транспортной системы к международному товародвижению идет по различным направлениям. Это транспортировка казахстанской нефти через порт Актау в Россию, Азербайджан и Иран, перевозка народно-хозяйственных грузов из Центральной Азии в Россию и далее в Европу, транспортировка грузов из АТР через территорию Казахстана (переход Дружба - Алашанькоу) в Европу и другие перспективные проекты, способные дать стране значительный приток валютных средств.

Транзитные мировые грузопотоки - безусловно, неисчерпаемый источник прибыли для всех участников транзитных перевозок.

4. Цель и принципы развития транспортного транзита

Целью развития транспортного транзита по территории Казахстана является повышение эффективности казахстанских внешнеторговых перевозок и обеспечение гарантии их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, укрепляющих экономическую безопасность страны, а также привлечение на отечественные коммуникации транзитных перевозок третьих стран и получение за счет этого дополнительных доходов.

Принципами развития транспортного транзита являются:

Формирование международных транспортных коридоров с разветвленной транспортно-коммуникационной инфраструктурой и сетью логистических терминалов является основой интеграции транспорта в мировую транспортную систему и важной предпосылкой привлечения зарубежных инвестиций для развития отечественной транспортной инфраструктуры. Развитие казахстанских участков международных

транспортных коридоров должно осуществляться взаимоувязано с общими направлениями социально-экономического развития страны, отвечать требованиям экономической эффективности капитальных вложений и предусматривать существенное повышение технического уровня транспорта, учитывать действующие в этой области международные стандарты и нормативы.

Совершенствование нормативно-правовой базы и тарифной политики, направленное на привлечение транзитных грузопотоков на международные транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Казахстан.

Проведение внешнеэкономической политики, направленной на более полное использование транзитного транспортного потенциала Казахстана.

Развитие интермодальности перевозок посредством оптимизации взаимодействия между различными видами транспорта и рационализации перегрузочных операций.

5. Приоритеты и основные направления развития транспортного транзита

1) Эффективное использование международных транспортных коридоров, интеграция в международную транспортную систему

Обеспечение экономики Казахстана надежными, бесперебойными, кратчайшими и недорогими путями сообщения для выхода в сопредельные страны и международные экономические центры, полной реализации экспортного потенциала республики; полномасштабное использование возможностей экономической региональной интеграции; укрепление транзитного потенциала республики за счет формирования оптимальной схемы международных транспортных коридоров.

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

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

2) Основными целями и задачами Концепции, исходя из решения актуальных в настоящее время вопросов, являются:

- формирование государственной транзитной политики;
- формирование инвестиционной составляющей транспортно-технологического обеспечения транзита грузов через территорию

Казахстана;

- обеспечение эффективного и сбалансированного развития транспортно-технологической инфраструктуры территорий и сферы сопутствующего с е р в и с а , ;

- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан;

- обеспечение реальной государственной поддержки (в организационном, правовом и экономическом отношениях) реализации новых проектов;

- комплексное развитие международных транспортных коридоров с учетом увеличения мультимодальных перевозок;

- создание необходимых условий для снижения зависимости от альтернативных транзитных транспортных коридоров сопредельных стран;

- создание организационных, экономических, правовых и социальных условий развития и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры;

- проведение эффективной кадровой политики (выработка требований, предъявляемых к обслуживающему персоналу, участвующему в организации транзитных перевозок и привлечении грузопотоков на казахстанские транспортные коридоры, создание условий по подготовке и переподготовке кадров);

- координация строительства новых и реконструкции существующих транзитных мощностей с учетом региональных и экспортно-импортных грузопотоков и др.

Задача реконструкции железных и автомобильных дорог с целью приближения качества транспортно-коммуникационных услуг к мировым стандартам в Центральноазиатском регионе стоит чрезвычайно остро. Достаточно сказать, что в Казахстане из 13,5 тыс.км железных дорог электрифицировано только 3,5 тыс. км; протяженность двухпутных железных дорог - всего 5,5 тыс. км; диспетчерской централизацией и автоблокировкой оборудовано 80% железнодорожных линий.

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

Приоритетными задачами в этом плане в ближайшее время могут стать:

1) строительство новой железнодорожной линии Донское - Краснооктябрьский р у д н и к ;

2) развитие мощностей железнодорожного транспорта (Дружба, вторая очередь), усиление железнодорожной линии Актогай - Дружба (253 км);

3) модернизация участка Саяк-Моинты 338 км;
4) строительство новой железнодорожной линии Чарская - Усть-Каменогорск 150 км ;

5) строительство железнодорожной линии Жезказган - Кызыл-Орда и ее стыковка со строящейся на территории Узбекистана линией Учкудук - Бируни - Нукус, что будет способствовать ускорению освоения центральных и западных районов Казахстана, располагающих уникальными запасами углеводородного сырья и других полезных ископаемых. Кроме того, это обеспечит прямой выход к портам Каспийского моря и далее через транскавказскую магистраль - к черноморским портам;

6) реконструкция автомобильных дорог Алматы - Астана, Алматы - Бишкек, Алматы - Хоргос ;

7) строительство и реконструкция отдельных участков автодороги Шымкент - Кызыл-Орда - Иргиз - Актобе и Атырау - Уральск - Актобе - Карабутаг - г.р. Костанайской области .

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

Однако, дальнейшее увеличение объемов грузоперевозок на перспективу до 2010 года потребует инвестиций в инфраструктуру, а также технического и технологического переоснащения транзитной системы. Потенциальными инвесторами могут стать в соответствии с законодательством Республики Казахстан частные фирмы, транспортные компании, а также крупные грузоотправители, заинтересованные в осуществлении инвестиционной деятельности.

Таким образом, основные политические и экономические факторы, оказывающие практически решающее влияние на роль и место Казахстана в современном мире, сводятся к следующему :

Необходимость обеспечения стабильного экономического роста внутреннего валового продукта (ВВП) в пределах 5-8% в год.

Нехватка инвестиций в экономику. Приток иностранных инвестиций крайне мал и не соответствует потребностям Казахстана.

Отток капитала из Казахстана. Его отсутствие не позволяет стране проводить концентрированную инвестиционную политику.

Отставание в технологической сфере.

Для обеспечения такой масштабной задачи, каковой является привлечение 1% товарного потока с морских маршрутов на казахстанскую транспортную систему, в перспективе потребуются коренная модернизация транспортного комплекса.

Оценочный объем инвестиций, необходимых для поэтапного осуществления подобной модернизации превысит 4 млрд. долл. США. Для сравнения, на решение аналогичных задач Китай за последние восемь лет затратил более 30 млрд. долл. США, а Россия планирует - 50 млрд. долл. США.

Очевидно, что на эти цели со стороны международных финансовых организаций Казахстан сможет получать не более полумиллиарда долларов США в год. Остальные инвестиции необходимо привлечь от грузовладельцев, заинтересованных, в том числе и в транзите грузов через казахстанскую территорию. В том же Китае средства международных кредитных организаций, направленных на развитие транспорта и транспортной инфраструктуры, составляют примерно четверть, остальное - прямые инвестиции грузовладельцев, ищущих пути увеличения объемов транспортировки товаров. Таким образом, Казахстан может получить возможность за счет инвестиций в транзит решить свои внутренние задачи по реконструкции транспортной системы.

Для привлечения столь масштабных инвестиций необходимо законодательное утверждение таких форм работы с инвестором, как концессия, и получивший широкое распространение в последние десятилетия системы BOT и BOO - "построил - эксплуатируй - передай". Данный механизм нашел широкое распространение в Индии, Малайзии, Турции, Египте, Непале для привлечения инвесторов в крупные инфраструктурные проекты с длительным сроком окупаемости. В соответствии с этой схемой инвесторы и государство заключают договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры под ключ (порт, контейнерный терминал, аэропорт, мост, платную дорогу и др.) и осуществляет эксплуатацию объекта в течение 20-30 лет. По завершении этого срока государство имеет право выкупить контрольный пакет акций у инвестора по взаимовыгодной цене, устанавливаемой в момент подписания соглашения. Работая по данному проекту, правительству Индии удалось привлечь более 20 млрд. долларов США, Турции - 16 млрд. долларов США. Ряд стран, путем использования данного механизма сумел решить целый комплекс параллельных инвестиционных проблем. Так, Турция смогла решить проблему репатриации капиталов, вывезенных ранее из страны, разрешив вкладывать их в строительство объектов инфраструктуры не указывая источники происхождения капитала, разумно полагая, что построенный контейнерный терминал за рубеж вывезти невозможно. Без особого напряжения со стороны правоохранительных органов в страну вернулось 10 млрд. долларов США.

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

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

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

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

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

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

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

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

Таким образом, транзит может сыграть большую роль в экономике Казахстана. При этом, очевидно, что имеются все предпосылки для значительного увеличения этого вида услуг.

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

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

6. Пути решения проблем развития транспортного транзита

1. Проведение согласованной транзитной политики с сопредельными государствами

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

3. Модернизация и реконструкция участков транзитных коридоров.

4. Укрепление и расширение многостороннего международного сотрудничества.

5. Проведение разумной тарифной и инвестиционной политики.

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

7. Развитие мультимодальных перевозок.

7 . З а к л ю ч е н и е

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

С целью дальнейшей интеграции в мировую транспортную систему необходимо присоединение Казахстана к наиболее важным международным конвенциям и соглашениям .

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

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

Кроме того, необходимо решить следующие основные задачи:

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

терминальное хозяйство;

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

(Специалисты: Мартина Н.А.,
Умбетова А.М.)