

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА

Одним из последствий мирового экономического кризиса стал спад торговых операций во внешней торговле Казахстана. По итогам первого полугодия 2013 г. внешнеторговый оборот РК сократился на 4,5%, при этом экспорт продукции снизился на 10,8% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года.¹ В частности, на доходах страны, в силу сырьевой ориентации ее экономики, негативно сказывается падение мировых цен на нефть.

Одним из ответов на вызовы, связанные с международными экономическими кризисами, становится расширение торговых отношений, требующих, в свою очередь, развития транспортных коммуникаций. Поэтому не случайно создание новых международных транспортных коридоров и модернизация старых становится доминирующим направлением в экономической политике многих государств. При этом Казахстан, расположенный между крупными мировыми рынками, обладает геостратегическими преимуществами, позволяющими ему значительно повысить свой транзитный потенциал.

На сегодняшний день приоритетными направлениями развития международных транспортных маршрутов в Казахстане являются: в РФ, страны Европы и Балтии; в Китай, Японию и Юго-Восточную Азию; через страны Центральной Азии и Закавказья в Персидский залив и Турцию. В рамках каждого из этих направлений существуют уже сложившиеся транспортные коридоры, включающие комплекс наземных и водных путей, а также намечена прокладка новых магистралей. При этом важнейшими транспортными узлами на востоке республики являются железнодорожный перевал Достык-Алашанькоу на казахстано-китайской границе, на западе – порт Актау на Каспии.

В 2012 г. президент Назарбаев выдвинул проект «Казахстан – новый Шелковый путь», идея которого заключается в создании и развитии сухопутного транспортного коридора между Востоком и Западом, способного конкурировать с действующим ныне морским маршрутом из Китая и стран Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал в Европу. Однако для реализации проекта оказалось необходимым создать в стране условия, позволяющие значительно увеличить объемы транзитных перевозок. Дело в том, что раз-

¹ «Казахстанская правда» 27.11.2013

рыв хозяйственных связей после развала Советского Союза негативно сказался и на транспортной сфере Казахстана.

По оценке казахстанских экспертов, в последние годы объем транзита составлял в среднем около 16 млн. тонн в год, тогда как в 1989 г. он достигал 100 млн. тонн. При этом наиболее высокодоходный вид транспорта – железнодорожный – занимает лишь 5% в общем объеме перевозок. По итогам 2012 г. Казахстан занял 86-е место в рейтинге ВБ по индексу эффективности логистики.² Таким образом, неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры стало реальным препятствием на пути экономического развития республики, особенно в свете намеченного проекта «Казахстан – новый Шелковый путь», направленного на интеграцию транспортной системы страны в международную.

В ежегодном Послании народу Казахстана от 17 января текущего года Н.Назарбаев назвал транспорт «кровеносной системой казахстанской индустрии и общества», а его развитие выдвинул в число главных приоритетов своей экономической политики.³ Одной из важных мер в этом направлении стало утверждение в конце ноября 2013 г. правительством РК Программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 г., разработанной при участии Всемирного банка.

Эта программа уже получила оценку как первый в истории Казахстана крупномасштабный план развития транспортной инфраструктуры страны и ее интеграции в мировую транспортную систему. Общий объем инвестиций в модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры до 2020 г. должен составить 60 млрд. долл. государственных и частных инвестиций. По словам министра транспорта РК А.Жумангалиева, выработанный совместно с Всемирным банком «План мероприятий по росту уровня логистики» позволит Казахстану к 2020 г. подняться на 40-е место в рейтинге ВБ по индексу эффективности логистики.⁴ Согласно расчетам, к этому времени грузооборот и пассажиропоток наземного транспорта должен возрасти, соответственно, в 1,6 и 1,5 раза, а объем транзитных грузов – в два раза относительно существующего уровня.

Важной особенностью реорганизации транспортной сферы в Казахстане стала интеграция транспортных активов в одну структуру. Централизованное управление программы было возложено на так называемого «мультимодального» оператора, которым стала транспортно-логистическая

² «КП» 29.11.2013

³ www.kaz.-emb.kg/index.php?id=773

⁴ www.nomad.su/?a=3-201311270027

компания, создаваемая на базе национальной железнодорожной корпорации «Казахстан темир жолы» (КТЖ). В ее состав вошли также порт Актау, специальная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос – восточные ворота», аэропорты и терминальная сеть Казахстана.⁵ Предполагается, что это позволит обеспечить необходимый уровень координации управления и, в конечном счете, создаст благоприятные условия для реализации экспортного и транзитного потенциала страны.

Реорганизация транспортной сферы происходит в Казахстане при активном использовании опыта ведущих международных компаний. В их числе такие, как оператор портовой и терминальной инфраструктуры Dubai Port World (DP World), мировой провайдер аэропортовых и авиационных услуг Swissport International и другие. Особо значимая роль отведена DP World, с которой Астана подписала десятилетний договор на доверительное управление СЭЗ Хоргос на востоке страны и аналогичный договор относительно порта Актау на западе, где при участии этой компании будет формироваться крупная логистическая структура. Кроме того, эта же компания будет оказывать казахстанской стороне консалтинговые услуги по развитию железнодорожной отрасли.⁶ Ожидается, что активное участие DP World и других иностранных компаний в модернизации транспортной системы РК не только повысит эффективность ее инфраструктуры, но и поможет успешной интеграции в мировую торговую и транспортную цепочку.

Программа охватывает все виды транспорта, среди которых важнейшую роль играют железные дороги. Здесь намечен ремонт 8,2 тыс. км железнодорожных путей, а также всех вокзалов; в связи с дефицитом подвижного состава планируется обновить 650 локомотивов, более 20 тыс. грузовых вагонов и более тысячи пассажирских вагонов. По прогнозам, это даст возможность к 2020 г. оценить состояние 81% всех железнодорожных путей как «хорошее», 19% - как «удовлетворительное».

Модернизация железнодорожного транспорта в значительной степени продиктована необходимостью расширения объема международных перевозок. При этом, как подчеркнул Н.Назарбаев в своем послании народу в этом году, развитие сектора логистических услуг в Казахстане связано прежде всего с использованием возможностей Таможенного союза. Речь идет о создании тремя национальными компаниями – России, Казахстана и Белоруссии – Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). При этом, по словам президента «РЖД» В.Якунина, выдвинутый Назарбаевым

⁵ «КП» 29.11.2013

⁶ «КП» 09.11.2013

проект «Казахстан – новый Шелковый путь» «не только отвечает мировым экономическим трендам, но и способствует реальной интеграции в рамках Единого экономического пространства», а «создание ОТЛК представляет собой первый из реализуемых интеграционных проектов на территории Таможенного союза».⁷

Сегодня, несмотря на существование Транссиба и БАМа, на территорию ТС, согласно официальным данным, приходится лишь 0,2% от общего контейнерного оборота между Китаем и Евросоюзом. Снятие барьеров и создание, по сути, единого транспортного пространства трех стран должно существенно повысить интенсивность грузоперевозок между Китаем и странами Евросоюза через территорию ТС, и, в конечном итоге, – способствовать переориентации контейнерного грузопотока с морского транспорта на железнодорожный в сообщении между Востоком и Западом.

Стоимость проекта, включающего создание на паритетной основе единого логистического оператора, оценивается в 2 млрд. долл. По словам главы КТЖ А.Мамина, «три железнодорожные администрации – Казахстана, России и Белоруссии будут предоставлять интегрированные услуги по принципу одного окна – единой технологии стандарта качества и ценовой политики, и как следствие – координировать технологические параметры развития магистрально-терминальной инфраструктуры транспортных коридоров».⁸ Ожидается, что к 2020 г. объем грузоперевозок из Китая по территории Казахстана в рамках ОТЛК составит 1,7 млн. контейнеров.

Общий дополнительный доход национальных железнодорожных компаний трех стран достигнет 1,6 млрд. долл., из которых 780 млн. получит Казахстан. А кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к 2020 г., согласно расчетам, должен превысить 11 млрд. долл., в том числе для России – почти 5 млрд. долл., Казахстана – 5,3 млрд. долл., Белоруссии – 1 млрд. долл.

Одним из первых практических результатов объединения трех стран в транспортной сфере стало подписание меморандума с Китаем о транзитных перевозках из китайской провинции Чуньцин в Европу и обратно. По оценке главы РЖД, транзитный коридор из Чуньциня через Братиславу до Вены может обеспечить до 20,5 млн. тонн дополнительных грузов.⁹

В то же время в качестве приоритетного в Казахстане рассматривают и альтернативный маршрут железнодорожных перевозок из Китая в Европу, так называемый Транскаспийский транспортный коридор, который

⁷ «КП» 09.11.2013

⁸ www.nomad.su/?a=3-201311270027

⁹ «Панорама» 08.11.2013

проходит через Азербайджан, Грузию и Турцию. Значение этого коридора, который может составить конкуренцию железнодорожному маршруту через территорию стран ТС, особенно возрастет после намеченного на конец текущего года завершения Грузией и Азербайджаном совместно с Турцией строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Как заявили руководители грузинской и азербайджанской железных дорог на состоявшемся в начале ноября 2013 г. в Астане II Международном транспортно-логистическом бизнес-форуме «Казахстан – новый Шелковый путь», Кавказ был и будет участником Шелкового пути.

Сейчас Астана, Баку и Тбилиси планируют образовать координационный комитет по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, который, согласно их совместному заявлению, формируется в целях увеличения транзита, проведения согласованной политики в области установления тарифов, развития инфраструктуры и создания совместной интегрированной логистической продукции.¹⁰ По данным некоторых источников, в 2014-2020 гг. Астана планирует вложить в развитие этого транзитного маршрута около 45 млрд. долл.¹¹

Помимо порта Актау на Каспии, который является важным звеном Транскаспийского коридора, большое значение для развития транзита по этому маршруту имеет внутренняя железнодорожная магистраль «Жезказган-Бейнау», строительство которой близится к завершению. Эта дорога, протяженностью 1200 км, свяжет восток и запад Казахстана и сократит расстояние на маршруте Достык – Актау на 750 км. Тем самым, она существенно снизит время сухопутного транзита грузов из китайского порта Ляньюньган через Каспий и Кавказ в Европу и обратно.

Другой альтернативный маршрут представлен железнодорожной магистралью в Туркменистан и Иран с выходом на Персидский залив. В мае 2013 г. в присутствии президентов РК и Туркмении была произведена стыковка казахстанского и туркменского отрезка этой дороги. Ее важность подчеркивает заявление Н.Назарбаева о намерении Казахстана в перспективе инвестировать в логистику и инфраструктуру стран, имеющих выход к морю. Кроме того, Астана и Ашхабад прорабатывают вопрос о прокладке новых морских маршрутов по Каспийскому морю.¹²

Масштабные задачи выдвинуты также по приведению в порядок автомобильных дорог. На сегодняшний день через территорию Казахстана

¹⁰ «Панорама» 08.11.2013

¹¹ www.rzd-partner.ru

¹² «КП» 06.09.2013

проходит 6 основных международных автомобильных маршрутов, интегрированных в европейские и азиатские транспортные системы. Главным приоритетом в области автодорожного строительства остается создание транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай.

В программе намечена реконструкция и ремонт порядка 30 тыс. километров шоссейных магистралей, из которых 4,5 тыс. км к 2020 г. планируется перевести в первую техническую категорию. В целом, количество автомагистралей «в хорошем и удовлетворительном состоянии» повысится до 89%. Наряду с ремонтом и строительством дорог в программе уделено внимание развитию придорожного сервиса и инфраструктуры пассажирских перевозок. В частности, предусматривается строительство 9 новых автовокзалов, 45 автостанций, 155 пунктов обслуживания пассажиров.

Модернизации подлежит также инфраструктура воздушного транспорта – будут реконструированы 11 из 18 существующих в стране аэропортов. Их управление будет консолидировано в рамках создаваемой при участии иностранных инвесторов компании. Кроме того, намечено дополнительно открыть 75 новых линий международных воздушных сообщений.

Развитие инфраструктуры водного транспорта предполагает расширение пропускной способности порта Актау на Каспийском море (с 16,8 млн. тонн до 20,5 млн. тонн) за счет строительства трех сухогрузных терминалов. В рамках транспортно-логистической группы, созданной на базе КТЖ, впервые создается морская компания для строительства собственного сухогрузного флота в количестве 20 судов. К 2020 г. они должны обеспечить до половины всех перевозок из порта Актау (на сегодняшний день Казахстан не имеет собственного сухогрузного флота, вследствие чего перевозки осуществляются иностранными судами).

Таким образом, серьезной перестройкой будут затронуты все сферы транспорта РК, и, в первую очередь, те, которые связаны с развитием международных транзитных коридоров. С большой долей вероятности можно предположить, что меры, диктуемые экономической целесообразностью, помогут реализации выдвинутой руководством Казахстана цели – превратить страну в важный межрегиональный деловой хаб в транспортно-логистической сфере.

Е.Ионова