

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

В статье определены пути развития транзитного потенциала республики Казахстан с учетом увеличения грузооборота между Казахстаном и Россией, а также описывается влияние строительства паромного комплекса Курык на Каспийском море на развитие транспортной инфраструктуры в Каспийском регионе.

Формирование транспортных систем в условиях рыночной экономики способствует повышению эффективности экономики региона и Республики Казахстан (РК) в целом. Существующие элементы транспортных систем формировались в условиях административно-командных методов управления и закрытых границ. В настоящее время возникает напряженность на отдельных участках товаропроводящей цепи, следовательно, необходимо совершенствование транспортной системы в целом на основе логистического подхода.

Целью исследования является изучение направлений развития транзитного потенциала Республики Казахстан.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

изучить состояние и направления совершенствования транзитного потенциала Республики Казахстан;

сформировать пути улучшения пропускной способности транспортной системы Республики Казахстан.

В условиях геополитических изменений в международном масштабе возникает необходимость в совершенствовании региональных транспортных систем, обладающих транзитным потенциалом. География Евроазиатского региона показывает, что положение Казахстана между Россией и Китаем определяет транзитный потенциал республики и создает предпосылки для включения транспортной системы Казахстана в евроазиатские коридоры.

В то же время изучение существующей инфраструктуры и элементов транспортной системы страны показывает, что существует множество недостатков, требующих незамедлительного устранения.

К таким недостаткам можно отнести:

малую пропускную способность транспортной системы на ее отдельных участках;

устаревшую и износившуюся технику и подъемно-транспортное оборудование;

несовершенные технологии управления в логистических системах организаций, обслуживающих транспортные предприятия.

На сегодняшний день весьма актуальным является реализация проектов по возрождению Великого Шелкового пути. Как было отмечено Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым, данный проект позволит к 2020 году увеличить объем транзитного грузопотока через Казахстан в 2 раза с дальнейшим доведением его как минимум до 50 млн. тонн. [1-2].

Реализация проектов по увеличению транзитного потока через РК предполагает улучшение работы всех видов транспорта в рамках мультимодальных перевозок, но главенствующая роль, несомненно, отводится железнодорожному транспорту.

Анализ грузоперевозок железнодорожным транспортом позволяет сделать вывод об устойчивой тенденции их увеличения. По итогам 2011 года, объем грузовых перевозок в Казахстане составил 277,2 млн.т, что на 61,4% больше, чем в 2000 году. Некоторое снижение объема грузоперевозок наблюдалось в 2009 году, что было обусловлено негативным влияни-

ем первой волны мирового финансово-экономического кризиса. Анализ динамики грузовых перевозок по видам сообщений свидетельствует о преобладании перевозок во внутриреспубликанском сообщении и на экспорт. [7].

Важнейшим направлением транспортно-транзитного потенциала Казахстана в общем и железнодорожного сообщения в частности является проектирование и строительство новых железнодорожных линий. Правительством РК принимаются соответствующие меры в этом направлении. На сегодня построены железнодорожные линии «Жетыген-Хоргос», «Узень-граница Туркменистана», «Жезказган-Бейнеу», «Аркалык-Шубарколь». Это позволяет создать прямой выход грузов с востока от станции «Достык» в западный регион Казахстана и далее, в Европу, и новый проект – межгосударственный переход «Болашак – Серхетияка».

Межгосударственный переход «Болашак – Серхетияка» – транспортный коридор, соединяющий Китай, Туркменистан, Иран и страны Персидского залива через территорию Казахстана по новой железнодорожной линии «Узень – Болашак – Горган», является стратегическим звеном Нового Шелкового пути и коридора «Север – Юг».

В мае 2013 года открыта железнодорожная линия «Узень – Болашак», через межгосударственный переход «Болашак – Серхетияка» перевезено более 330 тыс. тонн металлопроката, зерна, муки и продовольственных грузов в экспортном и транзитном сообщении. Завершение строительства и стыковка туркменского и иранского участков позволит перевезти через пограничный переход более одного миллиона тонн грузов, с доведением к 2020 году объемов до 15 млн. тонн груза.

К главным маршрутам Шелкового пути, соединявшим Запад и Восток, можно отнести две дороги: Южная дорога – от Севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию; Северная дорога – от Севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря.

В соответствии с поручениями главы государства о превращении Казахстана в деловой и транзитный хаб, о возрождении Шелкового пути и создании на базе АО «Национальной компании «Казахстан Темир Жолы» национальной транспортно-логистической компании международного уровня обновлена ее миссия, и стратегическими задачами компании являются развитие новых компетенций в транспортном обеспечении, интеграция транспортных услуг в единый логистический сервис, развитие и модернизация национальной транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграция в международную систему.

6 апреля 2015 года стартовало строительство паромного комплекса в порту Курык (Казахстан), который является стратегически важным объектом для повышения транзитного потенциала Казахстана, реализуемого в западном направлении через порты Каспийского моря. Планируемая мощность комплекса предусматривает переработку до 4 млн. тонн грузов в год. Паромный комплекс будет ориентирован на обработку нефтепродуктов, зерна, химикатов, удобрений и других грузов, что предполагает развитие данной зоны как портово-промышленной.

На сегодняшний день ведутся земляные работы по строительству паромного комплекса в порту Курык. Основной инфраструктурой паромного комплекса Курык станет железнодорожная ветка Боржакты-Ерсай протяженностью 13,9 км и стоимостью 9,6 млрд. тенге. Проект предусматривает строительство двух станций, одного путепровода и ряда искусственных сооружений, верхнего строения пути; ведутся работы по строительству объектов электрообеспечения, СЦБ и связи, а также производственных сооружений.

Параллельно ведутся работы по обследованию дна морской акватории. После их завершения будет определено, каким методом вести работы по дноуглублению. Запланировано также сооружение двух молов: западного – длиной 1350 метров и восточного – 540 метров, которые будут ограждать акваторию от морских волн.

Для строителей создаются нормальные условия работы и отдыха. Вместо вагончиков будет сооружен временный городок на 150 рабочих и 40 инженерно-технических сотрудников. Началось возведение благоустроенного общежития, административного корпуса.

ИА «Казах-Зерно» отмечает, что преимуществами береговой полосы близ поселка Курык являются подходящие климатические условия: бухта не замерзает, удачная роза ветров, достаточная глубина; «плюсами» также являются удаленность от города, вероятность расширения производственных мощностей, присутствие свободной территории для строительства, широкий диапазон продукции.

ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» (НМСК КМТФ) осуществило АО «НК Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) технико-экономическое обоснование проекта строительства паромного комплекса в поселке Курык (Мангистауская область) на Каспийском море. Как сообщили в КТМФ, передача технико-экономического обоснования (ТЭО) состоялась еще 8 декабря 2014 года в соответствии с заключенным сторонами договором. Завершить строительство паромного комплекса в Курыке планируется в декабре 2016 года.

Согласно информации КМТФ, идея строительства паромного комплекса в Курыке была предложена генеральным директором этой компании еще в 2011 году. Данный проект был разработан, исходя из поручения главы государства по развитию отечественной транспортной инфраструктуры. С тех пор КМТФ активно развивал идею строительства паромного комплекса и паромов. Инициатива компании была поддержана единственным акционером КМТФ – АО НК «КазМунайГаз». По мнению КМТФ, поселок Курык, расположенный на берегу залива Бековича-Черкасского, является наиболее удобным местом для возведения данного морского инфраструктурного сооружения с учетом существующих глубин и отсутствия льда в осенне-зимний период.

Именно здесь, на берегу Каспийского моря, с возведением данного объекта предлагается замкнуть цепь железных и автомобильных дорог, идущих из Европы через Кавказ и Центральную Азию в Китай и на Дальний Восток. В результате Казахстан получит возможность стать одним из основных транзитных государств между Европой, Китаем, Евразийским экономическим союзом, странами Ближнего Востока. Благодаря этому проекту, как считают в КМТФ, Казахстан создаст альтернативу транзитным потокам, следующим по Северному маршруту через Россию, и Южному маршруту через Иран.

В итоге по заказу КМТФ ТЭО проекта строительства паромного комплекса было разработано АО «КазНИПИМунайгаз». Принципиальное же решение о строительстве паромного комплекса было принято на совещании в городе Актау с участием премьер-министра Карима Масимова. «Казмортрансфлоту» было поручено продать ТЭО паромного комплекса КТЖ, трансформируемой в транспортный холдинг, аккумулирующий все виды транспорта и логистики в Казахстане.

Что касается КМТФ, то, как сообщили в компании, он продолжит курс на создание, расширение и развитие отечественного торгового флота, в том числе за счет строительства двух новых паромов. По информации КМТФ, в этой связи был подготовлен совершенно новый проект по строительству скоростных паромов вместимостью 58 железнодорожных вагонов, что является рекордным количеством для паромных судов, работающих на Каспийском мо-

ре. В качестве топлива для паромов будет использоваться сжиженный природный газ вместо традиционного дизеля и мазута. Эта технология применяется впервые в мировой практике и, как надеются в компании, закрепит за ней (и отечественным торговым флотом) статус пионера в данной области в мировом масштабе.

«Принимая во внимание значительное снижение атмосферных выбросов за счет применения сжиженного природного газа, это даст толчок к всестороннему внедрению в морскую отрасль новых природоохранных технологий и, соответственно, в целом позитивно отразится на состоянии окружающей среды в акватории Каспийского моря», – говорят в КМТФ.

Анализ деятельности КМТФ показал, что для реализации данного проекта уже составлен шорт-лист из числа ведущих судостроительных предприятий России и дальнего зарубежья. Целью КМТФ остается строительство современного конкурентоспособного паромного флота, обеспечивающего скоростную транспортировку транзитных и отечественных грузов в большем объеме в более сжатые сроки с применением передовых природоохранных технологических решений.

По данным «Казмортрансфлота», эта компания начала свою оперативную деятельность в 2001 году как морской перевозчик всех видов грузов, постепенно наращивая свое присутствие на рынке морской транспортировки, прежде всего за счет строительства собственных новых торговых судов. Компанией был разработан и построен новый класс танкеров грузоподъемностью 12 тысяч тонн, специально для перевозки казахстанской нефти между портами Каспийского моря с учетом существующих глубин в акваториях портов прикаспийских стран. КМТФ всегда стремился максимально увеличить присутствие во всех сегментах рынка торгового мореплавания, не акцентируя свое внимание только на перевозке нефти и нефтепродуктов.

В настоящее время компания продолжает разработку перспективных планов по дальнейшему расширению и диверсификации своего бизнеса. В частности, она изучает пути совершенствования действующей казахстанской нормативно-правовой базы в сфере морского транспорта и двусторонние соглашения о сотрудничестве в сфере морского транспорта, подписанные с прикаспийскими странами, в том числе, для снижения и окончательной ликвидации процедурных барьеров при проходе судов под казахстанским флагом по внутренним водным путям России [6].

В связи со строительством порта Курык возникает необходимость создания инфраструктуры для обеспечения сервиса судоходных транспортных средств. В связи с этим планируется создание отечественного судостроительного и судоремонтного производства, способного обеспечить потребности в строительстве и ремонте всех типов судов, оперирующих в казахстанском секторе Каспийского моря.

Стоит отметить, что строительство судостроительного и судоремонтного завода в поселке Курык реализуется в рамках Соглашения о сотрудничестве между АО НК «КазМунайГаз» (Казахстан) и «Эни С.п.А» (Италия). Проект соответствует государственной политике в области форсированного индустриально-инновационного развития, он также был включен в государственные и отраслевые программы по развитию транспортной инфраструктуры и нефтегазового сектора.

По расчетам экспертов, в год на этом заводе будет ремонтироваться до 70 судов, до 6 новых судов будет построено. Сейчас в Казахстане зарегистрировано 280 работающих судов разного назначения и типов. В период развития второй очереди месторождения Кашаган и других месторождений эта цифра достигнет 550. В дальнейшем планируется

открыть учебный центр для подготовки инженеров, специалистов для судостроительной сферы [8].

Железнодорожная линия Боржакты - Ерсай создаст инфраструктурную основу для реализации проекта по строительству паромного комплекса порта Курык и нескольких индустриальных проектов в прибрежной зоне. В результате реализации всех проектов будет создано более 4000 новых рабочих мест. Общий объем инвестиций в развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры Мангистауской области за последние пять лет составил более 200 миллиардов тенге.

Подобные крупные проекты потребуют создания новых рабочих мест. Так, например, на двух проектах – строительстве автомагистрали «Западная Европа-Западный Китай» и газопровода «Бейнеу-Бозой-Шымкент» было занято до 6300 человек. Уже в следующем году ожидается запуск коридора «Западная Европа-Западный Китай». Кроме того, уже в декабре этого года ожидается ввод магистрали «Казахстан-Туркменистан-Иран» протяженностью более 800 км. По самым оптимистическим прогнозам, это позволит увеличить транзит товаров до 40 млн.

В конечном итоге масштабное строительство и реконструкция автодорог позволят создать до 2020 года около 200 тыс. рабочих мест.

Развитие транзитного потенциала Казахстана является важнейшим приоритетом экономической политики страны. В частности, в Стратегии развития Казахстана «Казахстан 2030» подчеркивается: «Задача Казахстана заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличении торговых потоков через нашу территорию».

На повестке дня стоят вопросы модернизации транспортной инфраструктуры страны. Для Казахстана так же, как и для других государств ЕЭП, характерен сильнейший износ магистральной сети. В частности, по официальным данным, износ железнодорожных путей в настоящее время достиг 70%, что связано, прежде всего, с неэффективностью действующей системы их восстановления и модернизации.

Говоря о возрастной структуре грузовых вагонов, следует подчеркнуть, что в 2011 году в Казахстане наблюдалось некоторое увеличение количества новых вагонов (сроком эксплуатации до 5 лет) по сравнению с 2000 годом, что стало возможным, на наш взгляд, за счет привлечения инвестиционных ресурсов независимых собственников. Увеличение количества таких вагонов в 2011 году составило 15,6% по сравнению с 2000 годом.

Вместе с тем весьма высоким (более 50%) остается удельный вес практически отработавших свой срок вагонов.

Указанные выше факторы приводят к увеличению доли транспортных затрат в стоимости конечной продукции, которая находится на уровне 8% для внутренних железнодорожных перевозок. Для сравнения: в развитых странах данный показатель составляет 4 – 4,5%. Значительная доля транспортных затрат приводит к повышению уровня грузоемкости экономики страны (грузооборота, приходящегося на единицу валового внутреннего продукта в долларовом исчислении).

Отмеченные проблемы являются основной причиной низкой конкурентоспособности транспортных комплексов Казахстана и качества оказываемых ими транспортных услуг. Проблемы модернизации транспортной инфраструктуры весьма актуальны для всех участников ЕЭП. Решение приведенных актуальных задач, на наш взгляд, должно стать одним из приоритетных направлений инвестиционного сотрудничества наших стран.

1. Заключительное слово Президента Республики Казахстан Назарбаева Н. А. на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов. 22.05.2012 г. //www.akorda.kz.
2. Назарбаев, Н. А. Долгосрочная стратегия развития Казахстана «Казахстан – 2030» //http://www.akorda.kz.
3. Бекмагамбетов, М. М. Пути повышения и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала Казахстана / М. М. Бекмагамбетов. – Алматы, 2009. 20 с.
4. Рахматулина Г. Г. Перспективы развития транзитного потенциала Казахстана / Г. Г. Рахматулина // Стратегии развития. 2012. – № 4. – 45 с.
5. Саттаров, Р. С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р. С. Саттаров, Г. Г. Левкин, И. В. Ларина // Инновационная экономика и общество. – №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. – С. 43 – 48.
6. Пресс-служба НМСК «КМТФ» URL: <http://www.customsunion.ru/orgprint/239.html>
7. Актуальные новости. URL: www.tengrinews.kz
8. Сайт города Актау. URL: www.aktau-business.com

УДК 658.86

Левкин Г.Г., Мугак Т.А., Гнатко С.Б.

УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ РИСКАМИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ПАРФЮМЕРНО-КОСМЕТИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ.

В статье обозначены этапы товародвижения парфюмерно-косметической продукции от оптового склада до торговой сети. Представлен список логистических рисков, возникающих в процессе продвижения материального потока в сети распределения. Рассмотрены методы предотвращения и снижения уровня рисков для минимизации логистических затрат и издержек на различных стадиях транспортировки груза. В результате обобщения изложенного материала авторами был сделан вывод об оптимальном методе снижения логистических потерь в распределительной сети парфюмерно-косметической продукции.

Современная экономическая ситуация на рынке парфюмерно-косметической продукции предполагает широкий ассортимент товаров. Парфюмерные товары поступают на российский рынок из зарубежных стран, а также стран бывшего Советского Союза. На сегодняшний день рынок парфюмерии составляет приблизительно 20% от общего российского парфюмерно-косметического рынка, что позволяет считать его одним из перспективных направлений развития товарообращения.

При доставке парфюмерно-косметической продукции в торговые сети как поставщики, так и получатели данного вида товара сталкиваются в своей деятельности с проблемами, основанными на организации товародвижения и на управлении им. Проблемы, которые возникают при доставке косметических товаров, напрямую связаны с рисками логистического менеджмента: принятием ошибочных решений и операционными рисками – рисками убытка, которые относятся к выполнению бизнес-процессов [3].

Цель исследования – изучить логистические риски, возникающие в товародвижении парфюмерно-косметической продукции.