

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Тулендиев Ерлан Ернисович

erlanktz@gmail.com

кандидат экономических наук

Председатель наблюдательного совета ТОО «GLOBAL NETWORK LOGISTICS»

Мировая практика показывает, что низкие объемы торговли являются результатом высоких издержек при ведении торговых операций, среди них существенный процент занимают транспортные расходы, процедура оформления документов, пересечение границ, состояние инфраструктуры и организации перевозок. Все это в понятии торговли является издержками логистики.

Опыт успешных моделей развития ряда развитых стран (США, Япония, европейские страны) показывает, что данные страны рассматривают транзитные услуги как существенные статьи доходов своих бюджетов. Так, доля доходов от услуг транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет до 40%, которая стала важнейшим транзитным перекрестком Европы за счет развитой инфраструктуры и транспортно-логистической сети. В Казахстане, данный показатель сегодня не достигает уровня 3%.

Казахстан также может использовать опыт стран Европы, не имеющих выхода к морю, таких как Австрия и Венгрия, которые имеют определенное сходство со странами Центральной Азии, так как расположены в центре европейских грузопотоков.

По данным за 2023 год объем транзитных перевозок по железнодорожному, автотранспортному, водному видам транспорта составили более 32 млн. тонн. Рост объемов транзитных перевозок по железнодорожному и автотранспортному видам транспорта составил 16% по сравнению с 2022 годом, Основные страны формирования транзитных грузопотоков по территории Казахстана – Россия (41,3%), Узбекистан (16,1%), Китай (18,8%), и другие (23,8%). Основные страны назначения транзитных грузопотоков по территории Казахстана - Узбекистан (29%), Таджикистан (15,4%), Кыргызстан (14,1%), Россия (14%), Афганистан (7,6%), Туркменистан (6,2%) и другие (13,7%).

В свою очередь, положение Казахстана в центре евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития ТЛС. Стратегически важным для Казахстана является реализация мега-проекта трансконтинентального автодорожного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай», поддержанного Россией, Китаем и ЕС.

Положение Казахстана в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами – Азией и Европой – диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны.

На долю Китая приходится 50% товарооборота между Европой и Азией. В 2020 году объем торговли между ЕС и КНР составил более 600 млрд. долларов. При этом доля Казахстана в обеспечении транзита этого объема занимает менее половины процента. В Казахстане доля логистических услуг не превышает 3% от ВВП, в то время как в ведущих Европейских странах на логистику приходится свыше 6% ВВП.

Предрасположенность стран Западной Европы к морскому транспорту трудно изменить. Западноевропейский рынок автогрузоперевозок неустойчив и непривлекателен, поэтому вместо ориентации на Западную Европу, Казахстан должен сосредоточиться на внутренние регионы Европы – внутренние регионы Китая.

Показатели объемов и дохода транзитных перевозок грузов по территории Республики Казахстан за 2015 г., данные за 2020 г.

Вид транспорта	2015 год		2020 год	
	Объем (млн.тонн)	Доход млн. \$	Объем (млн.тонн)	Доход млн. \$
ЖД	15,1	863,2	16,2	916,5
Авто (доход за счет сборов за транзитный проезд)	1,23	0,42	1,46	0,5
Водный (доход перевалка через порт)	0,17	0,63	0,16	0,6
Итого	16,5	-	17,82	-
Воздушный, самолето-км (доход аэронавигация, взлет/посадка)	155,7	129,9	168,1	140,2
Итого доход	-	994,5		~1057,8

Внутренняя часть Европы (Польша, Австрия, Чехия, Словакия, Венгрия, Беларусь и др.) предпочтет Трансказахстанский наземный маршрут по следующим причинам:

- Экономические центры находятся вдали от моря,
- География некоторых стран требует, чтобы суда отступали на большое расстояние, чтобы достичь ближайшего морского порта (вызывая дополнительные затраты и время),
- Рынки обслуживаются меньшим количеством портов с высокой стоимостью обработки и медленным обслуживанием,
- Порты обслуживаются меньшим количеством океанских перевозчиков, с менее частым графиком, большим временем простоя и более высокими ценами,
- Авто и ж/д инфраструктура портов, связывающая внутренние регионы Европы, менее развита, перемещение груза из морских портов по внутренним направлениям дороже и занимает больше времени.

Таким образом, Трансказахстанский наземный маршрут гораздо в лучшем положении, чтобы конкурировать с морскими путями, в обслуживании внутренних регионов Европы по сравнению с Западной Европой. Кроме того, следует рассмотреть трансказахстанский наземный маршрут в качестве альтернативы воздушному транспорту. Так как расстояние от внутренних регионов Китая до внутренних регионов Европы существенно короче, чем до Западной Европы, может быть достигнуто транзитное время в 12-14 дней.

Вышеуказанное обуславливает конкурентоспособность общего времени транзита с воздушным транспортом для многих транснациональных корпораций. В связи с отсутствием межконтинентальных авиацентров (Хабов) во внутренних регионах Китая, груз должен быть доставлен автотранспортом до межконтинентального авиацентра (Хаба) в прибрежной зоне Китая (например, Шанхай, Пекин и Гуанчжоу). Этапы наземной транспортировки до или после авиадоставки добавляют пару дней к транзитному времени и значительно увеличивают стоимость логистики. Таким образом, общее авиаобслуживание внутренних регионов Китая во внутренние регионы Европы занимает около недели. 12-14 – дневная наземная служба обеспечивает руководителей систем поставок другим инструментом в комплекте инструментов менеджера системы поставок. Как хорошая альтернатива авиатранспорту, будут образовываться дополнительные грузоперевозки через Казахстан.

Учитывая преимущества транзитного маршрута из Китая в Европу через Казахстан (увеличение скорости продвижения по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и снижение стоимости перевозки по сравнению с авиаперевозками), есть реальная возможность переориентировать часть грузопотока, как с морского, так и воздушного пути и увеличить грузопоток через территорию республики.

Дополнительный импульс развитию потока китайского транзита через Казахстан в направлении Европейского союза придает ряд инициатив китайского правительства, которое

прикладывает немалые усилия по развитию соседнего с Казахстаном Синьцзян-Уйгурского автономного района. Реализация этих инициатив создает предпосылки для дополнительных экспортоориентированных производств и условия для увеличения грузовой базы в непосредственной близости от Казахстана. Создав выгодные условия для транзита и ликвидировав существующие физические и нефизические барьеры, Казахстан выступит в качестве сухопутного моста между Востоком и Западом, открыв путь товарам из западной части Китая в Европу, Россию, страны Персидского залива, Центральной Азии, Кавказа.

Список использованных источников

1. Нурпеисова Г.Б. «Цифровая логистика в транспортной отрасли». - Алматы: Нур-Принт, 2020. - 432 стр.
2. Дмитриев А.В. «Логистика транспортно-экспедиторских услуг», 2017. - 385 с.
3. Балгабеков Т.К., Бекмуратова Ж.Р. Особенности транспортно-логистических систем для различных видов транспорта // Труды Международной научно-практической конференции «Интеграция науки, образования и производства – основа реализации Плана нации». (Сагиновские чтения № 8), 23-24 июня 2016. - С. 259-261
4. Логистикалық тізбек туралы мақала Нурбаева А.Т., Толысбаев Б.С., Алимбетов У.С., Турдиева З.М. Управление инновационным развитием транзитных перевозок на железнодорожном транспорте. //Вестник университета «Туран». - 2022(3) – № 5. - 248-259.
5. Николайчук В. Е. Транспортно-складская логистика: учебное пособие / В. Е. Николайчук. 4-е изд. Москва: Дашков и К', 2018. - 452 с.

ӘОЖ 501.287

СARGOMART БИРЖАЛЫҚ ПЛАТФОРМАСЫН ПАЙДАЛАНУ КЕЗІНДЕ «СТИЛ РИЧ» ЖШС МЫСАЛЫНДА КӘСІПОРЫННЫҢ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТІН ЖАҚСАРТУ

Турлубек Канат Булатулы

tanaknaya@gmail.com

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру»
кафедрасының магистранты, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекші: Мухаметжанова А.В.

Аннотация. "Сargomart биржалық платформасын пайдалану кезінде "Стил Рич" ЖШС мысалында кәсіпорынның логистикалық қызметін жақсарту" мақаласы "Стил Рич" ЖШС мысалында логистикалық процестерді оңтайландыру үшін Сargomart платформасын енгізу мен пайдаланудың практикалық тәжірибесіне егжей-тегжейлі талдау ұсынады.

Зерттеу платформаны таңдаудан және оны кәсіпорынның қолданыстағы логистикалық инфрақұрылымына біріктіру процесінен бастап нақты нәтижелер мен жақсартуларды талдауға дейінгі көптеген аспектілерді қамтиды. Автор Сargomart биржалық жүйесінің тиімділігін "Стил Рич" ЖШС контекстінде қарастырады, көлікті ыңғайлы брондау және жүктерді қадағалау жүйесі сияқты құралдардың артықшылықтарын атап көрсетеді.

"Стил Рич" ЖШС-нің мысалы арқылы мақала сargomart-ты пайдалану жеткізу уақытын қысқартуға, маршруттарды оңтайландыруға, жабдықтау тізбегіндегі ашықтықты жақсартуға және логистика шығындарын азайтуға қалай ықпал еткенін көрсетеді. Талдау нәтижелері логистика саласындағы кәсіпорындардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін биржалық платформаларды іс жүзінде қалай тиімді қолдануға болатындығы туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Бұл мақала "Стил Рич" ЖШС-де табысты іске асыру мысалында Сargomart платформасын пайдаланудың нақты практикалық пайдасын түсінуге