

Ахметова З.Б.,
Кожамкулова Ж.Т.,
Турлыбекова Н.М.

**Развитие транспортной
инфраструктуры Казахстана:
проблемы и перспективы**

В статье изучены вопросы становления транспортной инфраструктуры в Казахстане, ее роль и значение для экономики в целом, проведен анализ текущего состояния развития транспортной и логистической структуры экономики, взаимосвязь различных направлений транспортной инфраструктуры. Рассмотрены перспективы развития соответствующей отрасли в рамках Программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года и Послания Президента РК Н. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы жол – Путь в будущее». Выявлены последствия реализации указанных государственных программ в ближайшем будущем.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, логистика, транзит, конкурентоспособность, логистический хаб, мультипликативный эффект, международные перевозки.

Ahmetova Z.B.,
Kozhamkulova Z.T.,
Turlybekova.N.M.

**Development of transport
infrastructure in Kazakhstan:
problems and prospects**

The article explored the issues of formation of transport infrastructure in Kazakhstan, its role and importance for the economy as a whole, the analysis of the current state of development of transport and logistics structure of the economy, the relationship between different areas of transport infrastructure. The prospects for the development of related industries in the framework of the development and integration of the infrastructure of the transport system up to 2020 and the Message of President Nursultan Nazarbayev to the people of Kazakhstan “Nurly Jol – The path to the future”. Identified the implications of these state programs in the near future.

Key words: Transport infrastructure, logistics, transit, competitiveness, logistics hub, multiplier effect, international shipping.

Ахметова З.Б.,
Кожамкулова Ж.Т.,
Турлыбекова Н.М.

**Қазақстанның көліктік
инфрақұрылымының дамуы:
мәселелері мен болашағы**

Мақалада Қазақстандағы көліктік инфрақұрылымының қалыптасу мәселелері, оның экономикадағы маңызы мен рөлі, экономиканың логистикалық және көліктік құрылымның даму жағдайына, көліктік инфрақұрылымның әртүрлі бағыттарының байланысына талдау жасалынған. Бұл саланың болашақтағы дамуы көліктік жүйенің инфрақұрылымының 2020 жылға дейінгі даму және интеграция бағдарламасы мен ҚР Президенті Н.Ә. Назарбаевтың «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» атты Жолдауындағы көліктік саланың даму бағыттары аясында қарастырылған. Аталған мемлекеттік бағдарламалардың жақын болашақтағы жүзеге асыруының әсерлері қарастырылған.

Түйін сөздер: Көліктік инфрақұрылым, логистика, транзит, бәсекеге қабілеттілік, логистикалық хаб, мультипликативті эффект, халықаралық тасымалдау.

**РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАЗАХСТАНА:
ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Эффективное развитие транспортной инфраструктуры окажет мультипликативное влияние на экономику страны, рост торговли, развитие межхозяйственных отношений, развитие рыночной инфраструктуры, снижение доли транспортных расходов в структуре затрат, что приведет к повышению ценовой конкурентоспособности отечественных товаров и услуг, что и обуславливает актуальность рассматриваемой темы.

Для Казахстана, занимающего 9 место в мире по размерам территории, с транспортом связаны не только перевозки грузов, но и развитие регионов, решение многих социальных проблем, таких как занятость населения, снижение инфляционного давления на цены, повышение качества и уровня жизни людей и т.д.

В международном плане решение этих вопросов также востребовано в связи с тем, что развитие транзита и логистики между Востоком и Западом является очень важным вопросом, так как Казахстан расположен на пути всех наземных маршрутов из Азии в Европу, что позволит устранить барьеры для международной перевозки грузов.

В этой связи совершенствование транспортной инфраструктуры признано одним из важных направлений госпрограммы форсированного индустриально-инновационного развития страны. Поэтому 26 ноября 2013 г. была принята госпрограмма развития инфраструктуры транспортной системы до 2020 г.

Основными задачами госпрограммы являются создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории республики и координация работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта.

Кроме того, планируется развить местную транспортную инфраструктуру в регионах, а также обеспечить интеграцию в мировую транспортную систему.

В результате реализация госпрограммы позволит осуществить реконструкцию и ремонт 30 тыс. км автомобильных дорог и 8,2 тыс. км железнодорожных линий. Ожидается, что к 2020 году состояние 81% железнодорожных путей будет оцениваться как хорошее, 19% – удовлетворительное. Кроме того, планируется обновить 650 локомотивов, более 20 тысяч грузовых

вагонов и 1 тысячу 138 пассажирских вагонов. Также согласно Программе до 2020 года в стране запланирован капитальный ремонт всех 302 железнодорожных вокзалов.

Программой также предусмотрены меры по увеличению регулярных автобусных маршрутов. В настоящий момент работой регулярных автобусных маршрутов охвачено 75% сельских населенных пунктов численностью свыше 100 человек. К 2020 году планируется обеспечить 100% охват путем открытия 300 дополнительных маршрутов. Кроме того, планируется привести все автовокзалы и автостанции в соответствие требованиям национальных стандартов.

В рамках развития сети аэропортов в стране будут реконструированы 11 из 18 существующих аэропортов: в 5 из них запланирована реконструкция ВПП и пассажирских терминалов, в 6 – реконструкция только пассажирских терминалов. Помимо этого, до 2020 года будет дополнительно открыто 75 новых международных воздушных сообщений.

Мощности морских портов к 2020 году увеличатся на 40%, достигнув 20,5 млн. тонн.

Достижение указанных показателей позволит увеличить грузооборот в 1,6 раза, пассажирооборот в 1,5 раза, а объем транзитных грузов в 2 раза. При этом Казахстан в индексе эффективности логистики LPI поднимется с 86-го до 40-го места [1].

В Послании Президента РК Н. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы жол – Путь в будущее» от 11.11.2014 г. также подчеркивается важность развития транспортной инфраструктуры. «В условиях кризиса, как показывает мировой опыт, происходит переориентация экономической политики. Поддержку должны получить те отрасли, которые создают наибольший мультипликативный эффект на рост экономики и занятости». Такой отраслью является развитие транспортной и логистической системы, поэтому в данной отрасли ранее принятая программа сворачиваться не будет, а будет вестись целенаправленная работа по реализации всех поставленных задач. С этой целью поручено направить 81 миллиард тенге в 2015 году на завершение строительства первого комплекса «сухого порта», инфраструктуры специальных экономических зон «Хоргос – Восточные ворота».

«Развитие транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов. При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магист-

ральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Прежде всего, нужно реализовать основные автодорожные проекты. Это Западный Китай – Западная Европа; Астана-Алматы; Астана-Усть-Каменогорск; Астана-Актобе-Атырау; Алматы- Усть-Каменогорск; Караганда-Жезказган-Кызылорда; Атырау-Астрахань.

Также необходимо продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны. Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты – Ерсай. Поручаю Правительству проработать вопрос строительства или аренды терминальных мощностей в «сухих» и морских портах Китая, Ирана, России и странах ЕС» [2].

Поэтому в конце 2014 – начале 2015 года в Казахстане запланирован ряд масштабных проектов по совершенствованию транспортно-логистической системы республики. В частности, предусматривается строительство новых автомагистралей, железнодорожных линий, реконструкция и расширение сети автодорог между регионами страны, создание ряда транзитных коридоров. 3 декабря этого года открыли полноценный транзитный железнодорожный коридор через территорию Казахстана и Туркменистана в Иран. Планируется, что по этому пути составы с товарами и сырьем из России и стран Азии будут направляться в Иран, а затем через порт Бандар – Аббас на юге страны. Этот порт считается стратегическим, так как он находится в Ормузском проливе, на выходе из Персидского залива, и открывает доступ к крупным морским торговым путям. Общая протяженность этой железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркмения) – Горан (Иран) составляет 934,5 километров. Самая протяженная часть этой дороги – 722,5 километра – проходит через Туркмению. На территорию Казахстана приходится 130 километров, Ирана – 82 километра. С начала этого года (за январь-июль) объем перевозок грузов между Казахстаном и Туркменистаном составил 1,4 миллиона тонн, увеличившись в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 42%. Более половины этого объема, по его словам, приходится на железнодорожный переход Узень-Берекет. Открытие транспортного коридора в направлении Север-Юг, с выходом на Персидский залив, создаст мощный импульс для дальнейше-

го развития транзита грузов через Казахстан, а также для расширения экспортного потенциала нашей страны. Планируется, что перевалка грузов вырастет с 3 до 10 млн тонн в год. Стоимость строительства составила 65 млрд. тенге. Казахское содержание составило 80%. На период строительства было создано более 2 тыс. рабочих мест. После ввода дороги в эксплуатацию более 800 казахстанцев получают работу и жилье на новой дороге [3].

Еще один проект, расширяющий присутствие Казахстана в ключевых логистических центрах других стран, – строительство терминала в порту Ляньюньган на восточном побережье Китая. Одним из важных проектов для реализации транспортного потенциала Казахстана, как отмечают аналитики, является транзит в направлении Китайской Народной Республики. Именно на Восточного соседа была сделана ставка при разработке крупнейшего транзитного автокоридора «Западная Европа – Западный Китай», часть которого проходит через территорию Казахстана. «Общая протяженность казахстанской части коридора «Западная Европа – Западный Китай» составляет 2787 км, и на большей части коридора сегодня работы завершены. Казахский логистический терминал в порту Ляньюньган примечателен своим географическим положением, морскими линиями с японским портом Осака, корейским портом Пусан, а также железнодорожным сообщением с рядом крупных китайских портов.

В настоящее время участки, на которых еще ведутся работы, вместе составляют 574 км. Полное завершение всех работ по автокоридору в РК, включая создание придорожной инфраструктуры, запланировано на 2016 год» [4].

Стоимость возведения логистического центра составит 99,3 млн. долларов. Планируется, что к концу 2015 года терминал сможет обслужить грузы в объеме свыше 250 тыс. двадцатифутовых эквивалентов с перспективой увеличения мощностей в два раза к 2020 году.

После ввода в эксплуатацию этого терминала РК получит возможность переработки и перевалки транзитных грузов из стран Юго-Восточной Азии и Северной Америки, а также товаров, экспортируемых из Казахстана. Время доставки грузов сократится на треть с 45 до 10-15 дней. Сторонами прорабатываются вопросы применения единых тарифов при транспортировке грузов любым видом транспорта из порта, что позволит дополнительно снизить затраты на экспорт и импорт товаров.

Эти мероприятия осуществляются в рамках программы по индустриализации Казахстана и превращения республики в логистический хаб в Средней Азии. Для этого ранее была создана и функционирует специальная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» со специализацией на логистике и торговле с КНР, введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия, которая соединит Казахстан и Иран через Туркменистан. Также Казахстаном планируется строительство зерновых терминалов на границе Туркмении и Ирана для экспорта зерновых в восточном направлении.

Также важным проектом по формированию и расширению экспортного и транзитного потенциала страны в восточном направлении считается создание так называемого «сухого порта» в рамках СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». В этом году основная работа сосредоточена вокруг строительства самого «сухого порта», закладки инфраструктуры под логистическую зону, где будет формироваться основная работа терминалов.

СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» создается на территории Панфиловского района Алматинской области, площадь территории составляет 5 840 га.

Общий объем инвестиций по этому проекту – 80 млрд тенге, софинансирование за счет средств бюджета РК составляет около 37 млрд тенге. Основные цели СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»:

1. Создание эффективного транспортно-логистического и индустриального центра, обеспечивающего интересы торгово-экспортной деятельности и реализации транзитного потенциала Республики Казахстан, а также способствующего развитию экономического и культурного обмена с сопредельными государствами.

2. Осуществление интеграции казахстанской продукции в общемировую систему производства и сбыта, создание инновационной, конкурентоспособной отечественной продукции в соответствии с международными стандартами.

3. Создание благоприятного инвестиционного климата и привлечение отечественных и зарубежных инвестиций для реализации инвестиционных проектов.

4. Ускоренное развитие региона для активизации вхождения экономики республики в систему мировых хозяйственных связей.

5. Совершенствование правовых норм рыночных отношений, внедрение современных методов управления и хозяйствования.

6. Повышение занятости населения.

Основные компоненты СЭЗ:

- МЦПС «Хоргос» — сеть торгово-выставочных комплексов и площадка для переговоров.
- Сухой порт как транспортно-логистический комплекс.
- Индустриальная зона как комплекс промышленных предприятий.
- Селитебная (жилая) зона как территория населенного пункта.
- Территория вспомогательной инфраструктуры и перспективного развития.

Помимо транзитных коридоров, в ближайшие годы в Казахстане большое внимание будет уделяться развитию внутренней транспортно-логистической сети. Как сообщили в КТЖ, в создание внутренних транспортно-логистических центров (ТЛЦ) планируется инвестировать около 110 млрд тенге. Работа над этим проектом уже началась с формирования логистических центров в Астана и Шымкенте. Сдача в эксплуатацию первой очереди этих ТЛЦ планируется до конца 2014 года, с выходом на полную производственную мощность в течение 1 квартала 2015 года. В рамках ТЛЦ создаются мощные терминалы, которые станут региональными транспортными хабами. Построение логистических хабов — это современное и приоритетное направление в развитии транспортной инфраструктуры, так как логистический хаб — это масштабный логистический центр. Во многих странах Европы такие хабы успешно работают, потому что это оптимизация всей системы поставок. Все предприятия, которые объединены одним логистическим центром, получают надлежащую загрузку. Потому что происходит разделение на узкую специализацию. Ведь что такое логистика? Это управление механизмом движения груза, поиск наиболее рационального маршрута. И внутри одной системы не будет конкуренции, будет четкое разделение потоков. Эти региональные хабы создадут логистическую инфраструктуру для хранения, переработки, консолидации и деконсолидации грузов. Мультимодальный комплекс (склад) представляет собой крупный портал, предназначенный для обработки большого объема грузов.

Площадь одного логистического хаба может превышать 1 млн. кв. м. Товары здесь не только складываются и обрабатываются, но и перераспределяются по другим регионам. Инфраструктура такого комплекса варьируется в зависимости от специфики бизнеса и вмещает в себя объекты самой разнообразной функциональной направ-

ленности. Это могут быть складские и офисные помещения, зоны таможенного контроля, холодильные и морозильные камеры, зоны хранения опасных грузов, шоурумы, мойка автомобилей, ремонтная зона для обслуживания автотранспорта, места отдыха и т.д. Подобная форма развития позволяет объединять все грузопотоки в одном месте, минимизировать время обработки товаров, увеличивать спектр предлагаемых услуг. Значимая особенность крупного распределительного центра (хаба) — возможность обрабатывать грузы, доставляемые разными видами транспорта — автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным. Поэтому крупные логистические операторы предпочитают иметь у себя на площадках таможенные складские площади. То есть, будет создана необходимая база для логистики основных видов грузов.

Крупные региональные логистические центры в городах Алматы, Усть-Каменогорск и Атырау в перспективе будут связаны с центральным хабом в Астане по «принципу лучей». Для создания такой сети запланировано строительство и реконструкция автодорог. Как сообщили в НК «Казавтотор», создание «лучей» между центральным и региональными логистическими хабами запланировано в рамках программы «Нурлы жол» до 2020. Таким образом, определены три ключевых направления — Центр-Юг, Центр-Восток и Центр-Запад.

Центр-Юг: протяженность маршрута Астана — Караганда — Балхаш — Капшагай — Алматы составляет 1276 км. В настоящее время работы ведутся на участках Астана — Темиртау и Алматы — Капшагай, протяженностью 273 км.

Разработка проектно-сметной документации проводится для девяти участков, где планируется реконструкция 379 км автодорог между населенными пунктами Темиртау, Караганда, Северный и Восточный обход Караганды, Аксу — Аюлы — Акшатау, Борылбайтал — Курты.

Что касается направления Центр — Восток, протяженность маршрута от Астаны до логистического хаба в Усть-Каменогорске, составляет 1016 км. В этом направлении планируется строительство автодорог первой и второй технической категории. В настоящее время строительство и реконструкция ведутся между Астаной и Павлодаром, Семейем и Калбатау, общая протяженность участков, находящихся в работе — 570 км. Также разрабатывается проектно-сметная документация для 10 участков между населенными пунктами: Павлодар, Семей, Калбатау, Усть-Каменогорск, общей протяженностью 404 км. На

этих участках начало реализации проекта запланировано на 2015 год.

Центр-Запад: этот маршрут будет проходить от Астаны до Актау через Атырау и Актобе. В настоящее время проводятся работы на участке Актау – Бейнеу, который планируется завершить в 2016 году.

Также специалисты «Казавтодора» приступили к разработке технико-экономических обоснований для строительства продолжения западного «луча» между Актобе – Атырау. Начало работ на этом отрезке запланировано на 2016 год.

Помимо основных «лучевых» автотрасс, региональные транспортно-логистические хабы планируется связать между собой путем реконструкции автомобильных дорог регионального и республиканского значения. В частности, реконструкция будет идти в рамках создания автокоридора «Западная Европа – Западный Китай», дорог Алматы – Усть-Каменогорск, Кызылорда – Жезказган – Караганда, Атырау – Астрахань.

Кроме того, в плане развития экспорта и транзита, запланировано расширение казахстанского присутствия на Каспийском море, предусматривающее строительство портовой зоны с паромной переправой в поселке Курык, к которому будут подведены новые железнодорожные линии. Объем инвестиций в этот проект составляет более 16 млрд тенге, сейчас формируются инвестиционные планы, начало реализации проекта запланировано на 2015 год.

Ожидается, что новая портовая зона и паромная переправа будет ориентирована в большей степени на обслуживание железнодорожного транспорта. Поэтому параллельно планируется строительство железнодорожной линии Боржакты – Ерсай, общей протяженность около 14 км.

Кроме того, основной казахстанский морской порт Актау будет расширен в северном направлении. Первую стадию этого проекта планируется завершить уже в декабре 2014 года.

Северное расширение порта предполагает строительство трех терминалов. Один из них будет сконцентрирован на переработке зерна, то есть, с современной базой перевалки и хранения экспортного продукта. Еще два терминала будут ориентированы на переработку других важных грузов. Общий объем инвестиций в этот проект – 38 млрд тенге. Ожидается, что расширение морпорта Актау позволит увеличить объем переработки грузов в порту на 2,5 млн тонн, с доведением в целом объема переработки до 19 млн тонн [4].

Таким образом, основными задачами являются повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня и доступности глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентоспособности РК на глобальном рынке в целом.

Литература

- 1 Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года. www.akorda.kz/
- 2 Послание Президента РК Н. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы жол – Путь в будущее» от 11.11.2014 г. МИА «Казинформ» <http://inform.kz/>
- 3 <http://www.primeminister.kz/>

References

- 1 Programma razvitiya i integratsii infrastruktury transportnoi sistemy do 2020 goda. www.akorda.kz/
- 2 Poslanie Prezidenta RK N.Nazarbaeva narodu Kazakhstana «Nurly zhol – Put' v budushchee» ot 11.11.2014 g. MIA «Kazinform» <http://inform.kz/>
- 3 <http://www.primeminister.kz/>