

## **ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА В РАМКАХ ЕАЭС**

Транзитный потенциал является мощнейшим инструментом реализации возможностей страны обеспечивать и поддерживать международные транспортные потоки между различными регионами. В ряде государств мира, таких как Австрия, Голландия, Сингапур и др., транзит является значительным источником дохода и играет немаловажную роль в развитии экономики страны. Казахстан имеет выгодное географическое положение на стыке двух частей света – Европы и Азии – является ценным стратегическим ресурсом, способным дать стране возможность в полной мере реализовать свой транзитный потенциал, обеспечить эффективную интеграцию страны в мирохозяйственную систему и тем самым поднять экономику страны на новый уровень. РК – самая крупная страна, не имеющая выходов к морю.

Реализация транзитного потенциала является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана. Государственные программы нацелены на формирование эффективных путей использования транзитного потенциала страны: Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года и другие.

Перспективные направления реализации транзитного потенциала для Казахстана: через Россию в страны ЕС; в Китай, Японию, страны Юго-Восточной Азии; через страны ЦА и Закавказья в Иран и Турцию.

По каждому из этих направлений существуют транспортные коридоры, как по наземным, так и по водным путям. Также разрабатываются новые транспортные маршруты. Особой значимостью в РК обладают два транспортных узла – железнодорожный перевал Достык-Алашанькоу на востоке страны и морской порт Актау на западе.

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- Сокращение скорости и расстояния от производителя к потребителю из стран Азии в страны Европы. В отличие от морского маршрута в этом направлении, где груз находится в пути 35-40 дней, время доставки сухопутным путем сокращается в 2-3 раза.

- Стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат в стране.

- Развитие ЕАЭС позволило создать единую таможенную границу между Китаем и странами ЕС, облегчает процедуры таможенного оформления.

В настоящее время торговля между ЕС и Китаем набирает большой темп, товарооборот которых на данный момент составляет более 500 млрд. долл. Казахстан намерен получить немалую выгоду от транзита товаров и нарастить долю в грузопотоках между ними с 1% до 8% к 2020 году. Необходима модернизация транспортной инфраструктуры в соответствии с международными стандартами и требованиями.

Импульс увеличению транзита через Казахстан должно придать строительство и запуск перспективных инфраструктурных проектов: «Западная Европа – Западный Китай», который связывает Азия и Европу; ж/д «Узень – Берекет – Горган», позволяющий сократить маршрут транзитных поездов в направлении «Север – Юг» на 600 км и открывающий для Казахстана прямой сухопутный выход в Персидский залив. Участие Казахстана в китайском проекте Шелкового пути увеличит объемы транзитных перевозок.

В РК существуют проблемы, мешающие развитию транзита:

- низкий уровень транспортной инфраструктуры, где наблюдается значительный износ ее объектов – от 40 до 100%;

- количество дней, требующихся для оформления экспортных и импортных процедур, высокая степень бюрократизации;

- медленное внедрение современных транспортных технологий;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- неразвитость и неэффективность транспортной логистики, что способствует удорожанию перевозок и цены товаров.

В настоящее время транзитный потенциал Казахстана не задействован в полной мере. Большинство грузоперевозок осуществляется внутри республики, а объем транзитных перевозок незначителен. Сегодня развитие международного транзита связано не столько с особенностями географического расположения стран, сколько с внедрением новейших технологий, процессами унификации и концентрации в мировой транспортной системе.

Транзитный потенциал можно рассматривать как один из главных стратегических ресурсов страны. Его эффективность положительно

влияет на экономику, делает ее привлекательной для инвестиций.

Динамично развивающаяся экономика Китая и его основной торговый партнер Европейский Союз создают предпосылки для развития транзитных и экспортно-импортных возможностей Казахстана. Активные торгово-экономические отношения между странами Юго-Восточной, Южной и Восточной Азии со странами Европы позволяют использовать транспортные коммуникации стран Центральной Азии, а также создать альтернативный сухопутный маршрут в противовес Транссибирской магистрали и Южному морскому пути. Транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия – Европа оцениваются примерно в 330 – 400 млрд. долл. США, до 20% этих потоков могут проходить через Казахстан [1].

Проект нового Шелкового пути в перспективе рассматривается как конкурент морскому маршруту из стран Юго-Восточной Азии в Европу.

В перспективе ожидается увеличение транзита нефти и газа в китайском направлении. В основном транзит газа через Казахстан осуществляется по четырем магистральным трубопроводам:

1. «Средняя Азия – Центр» в направлении Узбекистан – Казахстан – Россия (транспортируется туркменский и узбекский газ);

2. «Бухарский газодорожный район – Ташкент – Бишкек – Алматы» в направлении Узбекистан – Казахстан (транспортируется узбекский газ);

3. «Оренбург – Новопсков» и МГ «Союз» в направлении России (российский газ);

4. «Бухара – Урал» в направлении России (туркменский газ) [2].

Что касается транзита нефти через территорию Казахстана, то он осуществляется по двум следующим нефтепроводам: по трубопроводу «Атасу – Алашанькоу» и трубопроводу «Гуймазы – Омск – Новосибирск-2».

Сегодня через территорию Казахстана проходят 5 сложившихся международных транспортных коридоров:

1. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа – Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан;

2. Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан;

3. ТРАСЕКА: Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море;

4. Север-Юг: Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана.

5. Центральный коридор ТАЖМ, который наиболее востребован при региональных транзитных перевозках.

Сухопутные транспортные коридоры позволяют сократить сроки доставки груза путем сокращения расстояния в сообщении Восток-Запад. Через Казахстан проходят 5 международных автомобильных маршрутов общей протяженностью 23 тыс. км.

Один из крупнейших проектов в регионе – автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай». Реализация проекта в стране началась в 2009 году, а завершение планируется на 2016 г. Этот автомобильный коридор обеспечит кратчайший путь для китайских товаров в страны Западной Европы и обратных поставок в КНР машин и оборудования, он сократит сроки доставки товаров между ЕС и Китаем в 3,5 раза. Этот проект важен для развития бизнеса, туризма, торговли, финансов Казахстана.

В железнодорожной отрасли страны можно выделить два международных транспортных коридора: «Хоргос/Алтынколь – станция Жетыген» и «Узень – Берекет – Горган», которые завершены и введены в эксплуатацию.

Актау является единственным морским портом Казахстана. Привлечен один из крупнейших мировых портовых операторов DP World (Dubai Port World) для управления СЭЗ «Хоргос» и его интеграцией с морским портом Актау.

В 2009 году за счет займов в транспортную отрасль РК направлено 4,2 млрд. долл. США. В 2010 году доля инвестиции в транспорт от общего объема инвестиции в основной капитал составила 15,8%, а уже в 2012 году был отмечен рост вложений до 19%. В РК намечено обновление и увеличение всех видов транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры. Решение этих задач в значительной степени изменит транспортную систему страны, соответственно международным стандартам качества и безопасности.

Увеличению объемов транзитных перевозок через страны ЕАЭС будет способствовать создание объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). ОТЛК была зарегистрирована в ноябре 2014 года при участии трех учредителей: ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) (доля в уставном капитале составляет 99,84%), Государственное объединение «Белорусская железная дорога» (БЖД) (0,08%) и АО

«Национальная компания «Казахстан Темир жолы» (КТЖ) (0,08%) [3]. ОТЛК – это железнодорожный оператор с инфраструктурными активами трех стран, оказывающий услуги по организации железнодорожной перевозки и услуги экспедирования.

ОТЛК нацелена на обслуживание грузоперевозок между странами Юго-Восточной со странами ЕС через территорию ЕАЭС и стремится к переориентации контейнерного грузопотока с морского на железнодорожный транспорт. Ожидается, что к 2020 г. объем грузоперевозок из Китая по территории Казахстана в рамках ОТЛК составит 1,7 млн. контейнеров [4].

В Казахстане актуален вопрос конкурентоспособности сухопутных транспортных коридоров. Преимущество сухопутного маршрута в скорости доставки груза железнодорожным или автомобильным транспортом, которое в 2,5 раза меньше, чем при отправке груза морскими судами. При оценке конкурентоспособности того или иного маршрута необходимо опираться на общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» – «время – сервис – тариф» [5].

Близость ЕАЭС к СУАР, где добывается нефть, газ, уголь, выращиваются хлопок, фрукты и овощи, имеет ряд преимуществ. Среднегодовой объем перевозок между Европой и Азией к 2020 году экспертами прогнозируется как минимум на уровне 800 млн. тонн. Но для освоения этого объема не хватает около 330 логистических центров с ежегодной мощностью каждого в 2-2,5 млн. тонн [6].

Ухудшение отношений России с Западом привело к переориентации РФ на восточное направление торговли (Россия-Китай, Россия-Иран) и еще большей актуальности евразийского интеграционного проекта. Ввиду этого транзит через Казахстан будет востребован. РК важно активно развивать торговлю с Ираном и стать посредником в российско-иранской торговле.

Расширение сотрудничества РФ с Китаем набирает обороты, и между двумя странами намечены грандиозные проекты, к примеру «Газпром» планирует поставки газа в Китай по двум маршрутам: восточному (по газопроводу «Сила Сибири») и западному (газопровод «Алтай»).

Отношения Казахстана с Беларусью в области транзитных перевозок заметно улучшились с создания Таможенного союза и ЕАЭС. Парламентом РК в декабре 2014 года было принято соглашение об установлении свободного проезда автотранспортных средств для перевозок грузов

между Казахстаном и Беларусью, а также транзитом по их территориям. Это позволит казахстанским перевозчиком беспрепятственно осуществлять перевозку грузов через территорию Беларуси в ЕС.

Кыргызстан планирует создание Транскыргызской магистрали Чу-Фергана, которая соединит север и юг страны, но этот проект дорогой и сложный. Кыргызстан сможет построить ее при помощи ЕАЭС при поддержке Казахстана и России (по маршруту «восток-запад»), и Китая (по маршруту «север-юг»).

Армения не имеет границ с другими участниками союза, ее экономика связана с РФ, но необходимо налаживать связи и с другими членами ЕАЭС. Казахстану можно рассматривать Армению как партнера в Закавказье в контексте его соседства с Грузией. Грузия является важным транзитным маршрутом для казахстанского зерна и нефти, экспортируемых через порты Батуми, Кулеви и Супсу.

Основной торговый партнер Казахстана – Европейский союз. В страны ЕС через ЕАЭС сухопутным путем идут товары из Китая и других стран Азии. Расширение сотрудничества Казахстана со всеми странами в рамках ЕАЭС и его основными торговыми партнерами – Китаем и ЕС позволят республике реализовать свой транзитный потенциал. Одним из основных транспортных коридоров для РК и всего ЕАЭС остается северный коридор (Китай – Казахстан – РФ) Трансазиатской железнодорожной магистрали, который выходит на Транссиб и БАМ, а также создаваемая автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай», которая рассматривается в контексте северного пути Экономического пояса Шелкового пути (ЭППШ).

Транзитные коридоры из Китая в Европу в рамках ЭППШ можно условно разделить на три группы: Северный путь (сухопутный «экономический пояс»), Морской путь («морской шелковый путь») и Южный путь.

Северный путь включает маршруты, проходящие по территории Китая, Казахстана и России. Одним из них является автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай», где в Китае уже проложили свою часть. Другой маршрут проходит в направлении Урумчи – Достык – Омск – Москва – страны ЕС. Морской путь ЭППШ включает маршруты через территорию Казахстана с выходом на Каспийское и Черное моря. Южный путь включает следующие маршруты: первый – из Урумчи через порт Ак-

тау и далее в ЕС, при этом используя грузинские порты; второй – из Урумчи через Казахстан и ЦА в Иран и Турцию.

Во всех направлениях могут быть использованы транзитные возможности Казахстана. Транспортный комплекс страны представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, трубопроводным, а также водным и воздушным. Основным видом транспорта в Казахстане является железнодорожный транспорт, на долю которого приходится 44% общего грузооборота.

Казахстану следует использовать свои географические особенности: центральное положение в евразийском регионе и близость к Китаю. Становление республики как транзитного хаба должно сопровождаться с развитием широкой сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) со стратегическим распределением в каждом из регионов страны (на западе – морской порт Актау, на юге – Алматы, на севере – Астана, на востоке – СЭЗ «Хоргос»). Наличие разветвленной системы ТЛЦ в Казахстане повысит эффективность использования подвижного состава и качество перевозок, снизит транспортно-логистические издержки.

Транзитный потенциал Казахстана – в предоставлении альтернативных сухопутных маршрутов из Азии в Европу и обратно. Преимущества данных сухопутных маршрутов через территорию РК: вариативность направлений транзитных грузопотоков в страны ЕС – через Россию, через страны Закавказья и через страны ЦА и Иран; скорость доставки и сокращение расстояния протяженности в сравнении с морским маршрутом; одна таможенная граница между Китаем и ЕС в результате образования ЕАЭС; функционирование сложившихся международных транспортных коридоров, проходящих по территории РК.

Транспортная инфраструктура Казахстана отстает в применении современных транспортных технологий и требует проведения технологической модернизации. В рамках ЕАЭС полному использованию транспортно-транзитного потенциала Казахстана будут способствовать следующие факторы: снижение транспортных издержек, объединение транзитных возможностей всех стран союза, деюрократизация транспортных процедур, развитие логистической базы, возможность равного доступа к российским трубопроводам и портам на Балтике [7].

### Литература

- 1 Бутырина Н. Интеграция Казахстана в мировую транспортную систему // Вестник КазАТК. –2013. –№6 (85).
- 2 Мазаренко Д. Сколько Казахстан зарабатывает на транзите нефти и газа // [http://vlast.kz/article/skolko\\_kazahstan\\_zarabatyvaet\\_na\\_tranzite\\_gaza\\_i\\_nefti-7306.html](http://vlast.kz/article/skolko_kazahstan_zarabatyvaet_na_tranzite_gaza_i_nefti-7306.html). (10.09.2014)
- 3 Объединенная транспортно-логистическая компания ОТЛК // <http://www.utlc.com/o-kompanii/> (20.06.2013).
- 4 Ионова Е.П. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. –2014. –№1.– С. 68-73.
- 5 Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше // Отраслевой Обзор ЕАБР. –Алматы: ЕАБР, 2009. –№ 5. – 60 с.
- 6 Евразийский экономический союз взялся за транзит // «Российская Газета»: Спец выпуск «Транспорт и логистика». –2015. –№6655 (84).
- 7 Полетаев Э. Транзитный потенциал ЕАЭС // Экспертный клуб «Мир Евразии», 2014.

### References

- 1 Butyrina N. Integracija Kazahstana v mirovujuju transportnuju sistemu // Vestnik KazATK.–2013.–№6 (85).
- 2 Mazarenko D. **Skol'ko Kazahstan zarabatyvaet na tranzite nefi i gaza** // [http://vlast.kz/article/skolko\\_kazahstan\\_zarabatyvaet\\_na\\_tranzite\\_gaza\\_i\\_nefti-7306.html](http://vlast.kz/article/skolko_kazahstan_zarabatyvaet_na_tranzite_gaza_i_nefti-7306.html). (10.09.2014)
- 3 Ob#edinennaja transportno-logisticheskaja kompanija OTLK // <http://www.utlc.com/o-kompanii/> (20.06.2013).
- 4 Ionova E.P. Tranzitnyj potencial Kazahstana // Rossija i novye gosudarstva Evrazii.–2014.–№1.– S. 68-73.
- 5 Vinokurov E.Ju., Dzhadraliev M.A., Shherbanin Ju.A. Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzJeS: bystree, deshevle, bol'she // Otrasevoj Obzor EABR.–Almaty: EABR, 2009.–№ 5. – 60 s.
- 6 Evrazijskij jekonomicheskij sojuz vzjalsja za tranzit // «Rossijskaja Gazeta»: Spec vypusk «Transport i logistika».–2015.–№6655 (84).
- 7 Poletaev Je. Tranzitnyj potencial EAJeS // Jekspertnyj klub «Mir Evrazii», 2014.