

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

**Институт управления**

на правах рукописи

**МАРАТУЛЫ АРЫСТАН**

**ПУТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ОБЪЕМА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ НА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ  
КАЗАХСТАНА**

Образовательная программа «Экономика»  
по направлению подготовки «7М041 – Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени магистра экономики

Научный руководитель \_\_\_\_\_ Аспанбетов Д.А., д.э.  
(подпись)

Проект допущен к защите: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021г.

Директор Института управления: \_\_\_\_\_ Турчекенова Р.А., к.э.н.  
(подпись)

**Нур-Султан, 2021**

## Содержание

Нормативные ссылки.....	3
Обозначения и сокращения.....	4
Введение.....	5
.	
Литературный обзор.....	8
Методы исследования.....	20
Анализ и результаты исследования.....	21
Заключение.....	40
Список использованных источников.....	42
Приложение А.....	46
Приложение Б.....	47
Приложение В.....	48
Приложение Г.....	49
Приложение Д.....	50
Приложение Е.....	51
Приложение Ж.....	52
Аналитическая записка.....	



## Нормативные ссылки

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2020) (вместе с «Правилами перевозок грузов», «Техническими условиями размещения и крепления грузов», «Правилами перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства»);

Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015);

Послание Главы государства народу РК «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства»;

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) от 12.04.2017 г.;

Закон РК от 8 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте»;

Закон РК от 9 июля 1998 года № 272 «О естественных монополиях и регулируемых рынках»;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055 «Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы».

## Обозначения и сокращения

<b>АТР</b>	Азиатско-Тихоокеанский регион
<b>АО</b>	акционерное общество
<b>ДФЭ</b>	Двадцатифутовый эквивалент (TEU или teu от англ. twenty-foot equivalent unit) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств
<b>ЕАЭС</b>	Евразийский экономический союз
<b>ЕС</b>	Европейский союз
<b>ЕЭК</b>	Евразийская экономическая комиссия
<b>ИТ</b>	информационные технологии
<b>МТК</b>	международный транспортный коридор
<b>НК «КТЖ»</b>	Акционерное общество «Национальная компания «Казахстан темір жолы»
<b>ОЭСР</b>	Организация экономического сотрудничества
<b>ОТЛК ЕРА</b>	Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс»
<b>ПАО «РЖД»</b>	Публичное акционерное общество «Российские железные дороги»
<b>РК</b>	Республика Казахстан
<b>СМГС</b>	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
<b>СНГ</b>	Содружество Независимых Государств
<b>СЭЗ</b>	свободная экономическая зона
<b>ТЛУ</b>	транспортно-логистические услуги
<b>ТЛЦ</b>	транспортно-логистический центр
<b>ТН ВЭД</b>	Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности
<b>ТОО</b>	товарищество с ограниченной ответственностью
<b>ЦА</b>	Центральная Азия
<b>ЦАРЭС</b>	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
<b>ERAИ</b>	Eurasian Rail Alliance Index – Индекс Евразийского железнодорожного альянса
<b>LPI</b>	Logistics Performance Index – Индекс эффективности логистики
<b>WCI</b>	World Container Index – Мировой контейнерный индекс

## Введение

**Актуальность темы.** Республика Казахстан как государство, непосредственно располагающееся в ареале мощного торгово-экономического поля стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС), пока не получает в полной мере адекватных выгод от своего уникального географического и геоэкономического положения. При этом большая территория республики и низкая плотность размещения населения, достигнутые в последующие годы высокие темпы экономического развития Казахстана, формируют возрастающую потребность в экспортно-импортных перевозках грузов.

Через территорию Республики Казахстан (РК) проходят 11 транзитных направлений, из них три основных: Европа-Китай (с участием РФ); Европа-Китай (через страны ОЭСР); РФ–Центральная Азия. Предполагается, что в ближайшие годы Казахстан станет крупным Евразийским транспортно-логистическим и деловым хабом в силу своих географических, геополитических и транзитных преимуществ в рамках инициативы «Казахстан – Новый Шелковый Путь». В этих условиях железнодорожный транспорт имеет лучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения эффективности его применения.

Таким образом, одним из ключевых факторов достижения стратегических целей экономического развития республики является развитие железнодорожного комплекса в целом, и транзитного потенциала республики, в частности. Сегодня железнодорожный комплекс страны представлен ключевым хозяйствующим субъектом отрасли – АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ»). Именно на эту компанию возложена задача реализации транзитного потенциала, которая является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана.

**Цель работы** состоит в разработке путей увеличения объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Республики Казахстан.

Обозначенная цель предопределила выполнение следующих задач:

- 1) рассмотреть теоретико-методологические основы железнодорожных транзитных перевозок грузов;
- 2) проанализировать организацию и объемы транзитных перевозок АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы»;
- 3) дать оценку транзитному потенциалу Республики Казахстан и его связи с международными транспортными коридорами;
- 4) разработать рекомендации по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана.

**Объектом исследования** является АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы».

**Предмет исследования** – подходы и методы наращивания объема международных транзитных перевозок железнодорожным транспортом.

**Теоретическая основа исследования** составляют основополагающие и прикладные труды зарубежных и казахстанских научных работников по следующим вопросам: мировая торговля, региональная интеграция, евразийская интеграция, транспорт, логистика, международная транзитная перевозка, а также результаты исследований в области международного транспортного коридора.

**Методологическая база исследования** она заключается в применении автором сравнительного анализа и синтеза, правил системного анализа, позволяющих осуществлять всесторонний контроль основных тенденций организации и развития международных транспортных коридоров; экономического и статистического анализа данных, исследовании проблем развития транзитного потенциала Республики Казахстан в целях увеличения объема грузооборота через территорию республики, а также определении перспектив транспортно-логистического сотрудничества в рамках ЕАЭС.

**Методы исследования:** анализ документов; количественный и качественный анализ данных; наблюдение выборочное, систематизация статистической информации; систематизация и обобщение фактического материала, построение графиков и таблиц, группировка, представленных в магистерском проекте.

**Информационная база исследования** состоит из отчетов АО «НК «КТЖ», материалов и публикаций международных организаций; официальной торговой статистики ЕЭК (Евразийской экономической комиссии) и Исполкома СНГ; официальных данных статистических агентств и центральных банков государств ЕАЭС; аналитических докладов, которые были представлены Евразийским банком развития (ЕАБР), ЕЭК и остальных источников.

**Научная новизна** заключается в оценке транзитного потенциала Республики Казахстан; определении состояния и перспектив транспортно-логистического взаимодействия в рамках ЕАЭС как системы, которая предоставляет транспортно-логистические услуги; разработке рекомендаций по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана.

**К основным результатам, имеющим научную новизну и выносимым на защиту, относятся:**

1. Для развития потенциала международных транзитных перевозок грузов крайне важным является состояние инфраструктуры и эффективное взаимодействие всех участников транспортной цепочки. От их согласованных действий, доступности и качества предоставляемых услуг, в конечном счете, зависят объемы транзитных грузоперевозок. Значимым фактором реализации транзитного потенциала конкретной страны является также набор внешних (экзогенно заданных) и внутренних (эндогенно заданных) факторов среды.

2. Высокая конкуренция среди перевозчиков и тренд на экологизацию транспорта выдвинули на передний план поддержку и развитие

железнодорожного транспорта, подтверждением чему является постоянный рост международных транзитных перевозок грузов по территории стран ЕАЭС.

3. Для повышения эффективности производственных процессов АО «НК» ҚТЖ» на постоянной основе проводит комплекс работ по следующим направлениям: модернизация и развитие средств производства, повышение производительности труда, автоматизация управления процессами.

4. Полученные результаты исследования стали основой разработки рекомендаций для государственных органов Казахстана, состоящих из трех ключевых положений, направленных на увеличение транзитных грузопотоков через Казахстан:

- модернизация участка Достык – Мойынты в рамках реализации программы «Нурлы жол»;

- строительство новой линии Дарбаза – Мактаарал с дальнейшим выходом в Республику Узбекистан;

- строительство обводной железнодорожной линии в обход железнодорожного узла станции Алматы.

**Публикации.** По теме магистерского проекта опубликованы две статьи в научном журнале «Kazakhstan Innovations» на следующие темы: «Особенности международных транзитных перевозок на железнодорожном транспорте», «Понятие и структура международных транзитных перевозок грузов».





# Обзор литературы: теоретико-методологические основы железнодорожных транзитных перевозок грузов

## 1.1 Понятие и структура международных транзитных перевозок грузов

Для решения практических задач при формировании мирового транспортного пространства предполагает создание теоретико-методологической основы международных транзитных грузоперевозок, определение структуры категориального аппарата исследования и системы. Нужно осознать, что предполагается под определениями «транзит», «международный транзит» и смысл других дефиниций, которые являются основными источниками для перевозок по транспортным коридорам (Рис. 1).

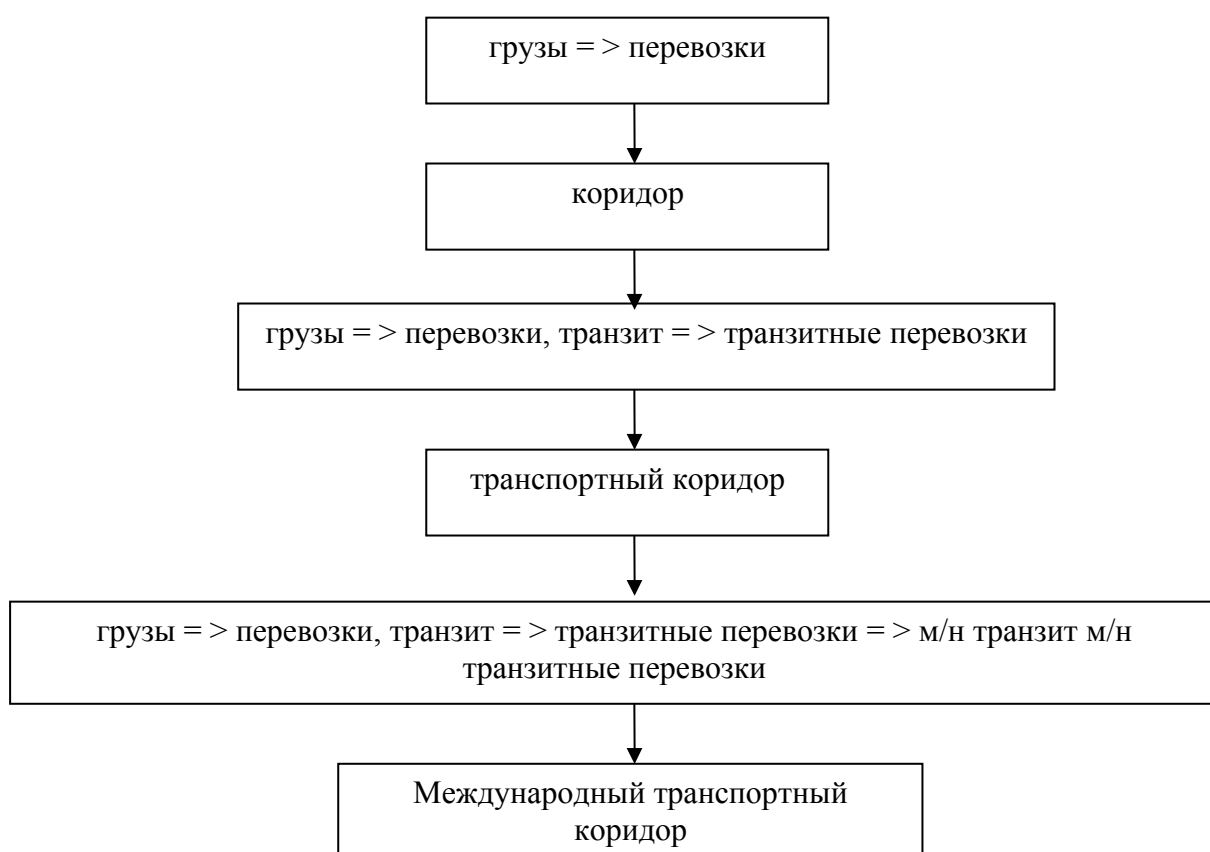


Рис. 1 – Иерархия понятия «международный транспортный коридор»

Составлено автором на основе источника: [1].

Понятие «транзит» определяется как транспортировка грузов из 1-го пункта в иной через переходной пункт. Транспортный коридор представляет из себя совокупность транспортных коммуникаций разных видов транспорта, который обеспечивает перевозку грузов между разными государствами. Значит, транзит также является основой транспортировок по транспортным коридорам.

Основанием для существования международного транспортного коридора (МТК) является международный транзит, так как представляет из себя совокупность магистральных транспортных коммуникаций разных видов транспорта, которые обеспечивают перевозки грузов в межгосударственном сообщении, который связывает разные государства.

Анализ литературы на предмет определения понятия «международный транзит» показывает, что данный термин включает в себя ряд необходимых условий, а именно: места назначения и отправления товаров находятся за границами страны, по территории которого проходит перемещение данных товаров; товары, перемещаемые при данном условии, имеют иностранное происхождение. Многие исследователи полагают, что международный транзит является катализатором экспорта услуг, а некоторые относят международный транзит товаров напрямую к экспорту транспортных услуг [2, с. 4].

Набор и качество услуг международного транзита зависят от уровня развития национальной логистической товаропроводящей сети, который в большей или меньшей степени позволяет получать дополнительные доходы и улучшать имидж страны как транзитного государства [3].

Совместное развитие международных и национальных транспортных коридоров оказывает влияние на промышленные, продовольственные, демографические аспекты, а также на военную и национальную безопасность страны, что вероятно связано не только с необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания МТК, но и с глобализацией мировой экономики и перемещением предприятий из Европы в Азию [4].

Если рассматривать структуру международного транзита, то согласно установленным международным стандартам, он состоит из нескольких элементов:

1) обеспечить целостность перевозимых грузов (в том числе с использованием современных средств отслеживания – микрочипы, радиопередатчики и др.);

2) система гарантий между участниками транзитного процесса для обеспечения уплаты таможенных пошлин;

3) строгий учет документации по транзитным грузам.

Международные транспортные коридоры – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций разных видов транспорта, которые обеспечивают перевозки пассажиров и грузов в межгосударственном сообщении, на направлении их большего сосредоточения, который связывает разные государства [1].

Конкуренция между различными видами транспорта породила сегментированные и неинтегрированные транспортные системы. Ранее каждый вид транспорта, особенно перевозчики, которые их эксплуатировали, стремились использовать свои преимущества с точки зрения стоимости, обслуживания, надежности и безопасности. Операторы стремились получить долю рынка и увеличить доход за счет увеличения линейной протяженности

под их контролем. Все режимы воспринимали другие режимы как конкурентов и рассматривались с определенным уровнем подозрения и недоверия, часто из-за другого режима регулирования и правил конкуренции. Отсутствие интеграции между режимами усугублялось государственной политикой, которая часто не позволяла компаниям владеть фирмами в других режимах (США) или ставила режим под прямой контроль государственной монополии (как в Европе и Восточной Азии). В результате стал приветствоваться модализм, он начал развиваться из-за технических трудностей перевода грузов с одного вида транспорта на другой, что приводило к дополнительным затратам на терминале и задержкам, главным образом из-за необходимости замены грузовой единицы, что типично для массовых перевозок.

В наше время транзит грузов по межгосударственным транспортным коридорам производится несколькими видами транспорта. Доставка продуктов одним видом транспорта не постоянно представляется вероятной. Один вид транспорта ограничен географией транспортировок, иной – ценой, 3-ий – сроками доставки, 4-ый – гарантиями обеспечения сохранности транспортировок, 5-ый – логистикой и т.п.

Трудности рационализации транспортировок можно решить методом точной организации маршрутов следования груза и выбора видов транспорта, задействуя их более конкурентноспособные черты. Поэтому в практику стали внедрять смешанные перевозки [1].

Смешанной (интермодальной) перевозкой называется перевозка партии груза от пункта отправления до пункта назначения при использовании нескольких видов транспорта для осуществления перевозочного процесса.

Интермодальные перевозки в буквальном смысле относятся к обмену пассажирами или грузами между двумя видами транспорта, но этот термин стал более широко использоваться для грузовых и контейнерных перевозок в последовательности видов транспорта. В США термин «интермодальный» также используется для обозначения контейнерных железнодорожных перевозок.

Существует также термин «мультимодальные перевозки» – перемещение пассажиров или доставка грузов из пункта отправления в пункт назначения с использованием нескольких видов транспорта с использованием одного билета (пассажиры) или контракта (фрахт). Технически это же самое, что и интермодальные перевозки, но представляет собой эволюцию, требующую более высокого уровня интеграции между задействованными участниками, такими как перевозчики и операторы терминалов.

Трансмодальные перевозки – это перемещение пассажиров или грузов в рамках одного вида транспорта. Хотя «чистая» трансмодальная транспортировка существует редко и часто требуется интермодальная операция (например, от корабля к причалу к судну), цель состоит в том, чтобы обеспечить непрерывность в рамках одной и той же модальной сети.

Интермодализм предполагает использование по крайней мере двух разных режимов в пути от пункта отправления до пункта назначения через

интермодальную транспортную цепочку (см. Приложение А), что позволяет объединить несколько транспортных сетей. Интермодальность повышает экономические показатели транспортной цепочки за счет наиболее продуктивного использования различных видов транспорта. Таким образом, экономия на линейных перевозках по железной дороге может быть использована на большие расстояния, а эффективность грузовых автомобилей обеспечивает гибкую местную доставку и доставку. Ключевым моментом является то, что вся поездка рассматривается как единое целое, а не как серия этапов, каждый из которых отмечен отдельной операцией с отдельными наборами документации и расценками. Эта система построена вокруг следующих условий [5]:

1. Характер и количество перевозимого груза. Интермодальные перевозки обычно подходят для промежуточных и готовых товаров в единицах груза менее 25 тонн. Режим с наименьшей пропускной способностью обычно определяет интермодальную единицу нагрузки. Таким образом, интермодальные перевозки ограничиваются грузовой единицей грузового транспорта.

2. Последовательность используемых видов транспорта. Интермодальные перевозки организованы как последовательность видов транспорта, часто называемая цепочкой интермодальных перевозок. Доминирующими видами транспорта, поддерживающими интермодализм, являются автомобильный, железнодорожный, баржевый и морской. Воздушные перевозки обычно требуют интермодализма (грузовые перевозки) только на «первых и последних милях» и не используются в сочетании с другими видами транспорта.

3. Исходный пункт и направления. Расстояния играют важную роль, поскольку, чем больше расстояние, тем больше вероятность использования интермодальной транспортной цепочки. Расстояния более 500 км (более одного дня в пути) обычно требуют интермодальных перевозок.

4. Стоимость груза. Подходит для промежуточных грузов. Грузы с низкой и высокой стоимостью обычно менее подходят для интермодальных перевозок. При отправке дорогостоящих грузов обычно используются самые прямые варианты (например, авиаперевозки), в то время как для доставки дешевых грузов обычно используются прямые перевозки и используются только один вид транспорта, например, железнодорожный или морской.

5. Частота отгрузок. Интермодализм хорошо работает, когда грузовые потоки должны быть непрерывными и в одинаковых количествах.

Интермодальные перевозки – это фактор, позволяющий объединить несколько транспортных сетей в более эффективные формы. На приведенном в Приложении Б рисунке показаны две альтернативы распределению грузов. Первый – это обычная унимодальная сеть «точка-точка», в которой пункты отправления (точки производства А, В и С) независимо связаны с пунктами назначения (точки потребления D, E и F). В этом случае используются два режима (автомобильный и железнодорожный). Каждое подключение обслуживается отдельным договором. Проблема касается порожних обратных

рейсов на большие расстояния, особенно для грузовых автомобилей, и более низкого уровня использования грузовых и железнодорожных активов.

Для реализации интермодальных перевозок используется специальное оборудование (см. Приложение В).

Трансмодализм предполагает соединение разных сегментов одного и того же вида транспорта между отправной точкой и пунктом назначения. Он пытается согласовать разные модальные службы в одной сети. Нет конкретного термина, если трансмодализм осуществляется как единый или отдельный билет, или контракт. Трансмодализм является обычным явлением для авиаперевозок, поскольку пассажир может легко забронировать билет между двумя пунктами, даже если он предполагает транзит через промежуточный аэропорт и использование отдельных перевозчиков (см. Приложение Г).

Системы международных перевозок понимаются как интегрированные национальные транспортные системы или части этих систем, предназначенные в международном сообщении для реализации грузовых и пассажирских перевозок на направления их наибольшей концентрации, сформированные на основе решений, принятых международными организациями по результатам работы конференций, встреч, работы межгосударственных советов, в том числе по транспорту, и закреплённых в виде соответствующих деклараций, договоров, отчетов и других нормативных актов [6].

Транзитный потенциал государства представляет из себя возможность транспортно-логистической системы государства обслуживания межгосударственных транзитных потоков грузов и пассажиров, то есть потоков автомобильного транспорта, которые направляются из одной зарубежной страны в другую по территории изучаемого государства без взимания таможенных сборов, налоговых платежей и внедрения к объекту перевозки мер государственной политики в сфере экономического развития [7].

Реализация транзитного потенциала конкретной страны зависит от внешних (экзогенно заданных) и внутренних (эндогенно заданных) факторов среды. На макроуровне выделяют геоэкономические и геополитические факторы, на микроуровне – экономико-правовые, инфраструктурные и технологические факторы (Рис 2).

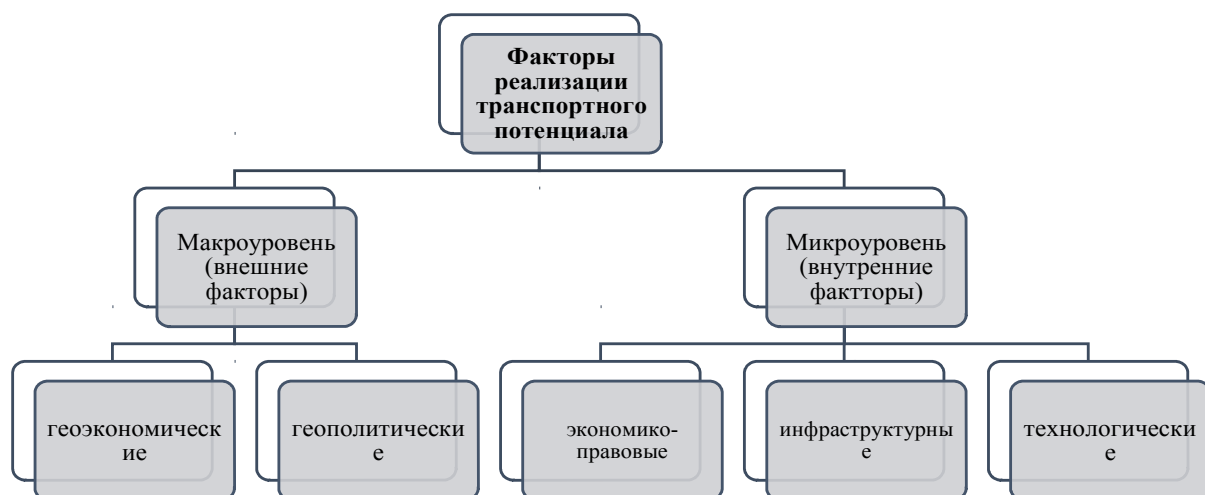


Рис. 2 – Система факторов реализации транспортного потенциала страны

Составлено автором на основе источника: [8].

В основе современного интермодализма лежат системы обработки и распределения данных, которые необходимы для обеспечения безопасного, надежного и рентабельного контроля грузовых перевозок, перевозимых несколькими видами транспорта. Сегодня международные транзитные перевозки грузов реализуются на основе электронного обмена данными, что изначально было задумано с целью помощи компаниям и государственным учреждениям (таможенная документация) справиться со все более сложной глобальной транспортной системой. В настоящее время эта технология эволюционировала, и с переходом на цифровые технологии важная информация может совместно использоваться разными способами и пользователями.

Цифровизация международных перевозок грузов открывает новые возможности для всех видов транспорта, в том числе железнодорожного.

## 1.2 Особенности международных транзитных перевозок на железнодорожном транспорте

Место и роль транспорта считается ключевой составляющей логистической инфраструктуры. Специфичность транспорта как сферы экономики состоит в том, что сам он не производит продукцию, а лишь принимает участие в её разработке, обеспечивая материалами, сырьем, оборудованием производство и транспортируя готовую продукцию потребителю [9].

Железнодорожный транспорт – это сложное многопрофильное хозяйство, в состав которого входят железные дороги, заводы и предприятия, научно-исследовательские институты, медицинские учреждения и культурно-бытовые, административно-хозяйственные, школы, техникумы, высшие учебные заведения.

Для реализации перевозочного процесса железные дороги будут иметь оснащение техническими средствами, включающими инфраструктуру и подвижной состав, которое включает в себя:

- с необходимым путевым развитием железнодорожный путь;
- сооружения для высадки и посадки, обслуживания пассажиров;
- устройства для погрузки и выгрузки грузов, хранения;
- устройства сигнализации, информационные комплексы, централизации и блокировки;
- сооружения для ремонта и экипировки вагонов и локомотивов;
- устройства материально-технического снабжения;
- устройства водоснабжения.

Железнодорожный путь – это комплекс инженерных сооружений, предназначенный для пропуска поездов с заданной скоростью. От состояния пути зависит эффективность использования технических средств железных дорог, а также безопасность и непрерывность движения поездов.

Структурными подразделениями железных дорог являются подразделения, управляющие всей производственно-хозяйственной деятельностью отраслевых структурных единиц – станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, автоматики и телемеханики, служб электроснабжения и др. Если есть места, где нет подразделений, эти компании непосредственно подчиняются управлению дорог через соответствующие службы.

Грузовые станции предназначаются для приема, выгрузки, погрузки, кратковременного хранения, взвешивания, подачи и сортировки грузов, приема, отправления грузовых поездов и подачи вагонов к перевозке, оформления перевозочных документов, проведения маневровых работ по подаче вагонов на грузовые фронты и их уборке, подъездных путей и обслуживания. Схема грузовой станции зависит от вида груза, способа выгрузки-погрузки и технологии получения-подачи вагонов.

Железные дороги принимают к перевозке габаритные и негабаритные грузы, загруженные на открытый подвижной состав и выходящие за пределы габарита погрузки. При принятии специальных мер предосторожности перевозятся негабаритные грузы. Грузы, загруженные в открытый подвижной состав для проверки габаритов грузов, пропускают их через габаритные ворота.

Главный законодательный акт, который регулирует международные грузовые железнодорожные перевозки – это Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) [10], где железнодорожная инфраструктура понимается как «технический комплекс, который включают в себя железнодорожные станции, железнодорожные пути общего пользования, устройства и иные сооружения, который обеспечивает функционирование комплекса, при помощи которого перевозчики осуществляют перевозки грузов»; перевозка груза в прямом международном железнодорожном сообщении – это «перевозка железнодорожным транспортом по территории 2-ух либо больше стран груза по одному документу (накладной), который оформлен на весь маршрут следования».



Перевозка грузов при прямом международном железнодорожном сообщении оформляется документом единого образца – через накладной СМГС. За перевозку по железным дорогам страны назначения и страны отправления при транзитном сообщении плата взимается для этих дорог по отдельным внутренним тарифам, для транзитных дорог третьих стран – по специальным транзитным тарифам.

В сфере международных транзитных перевозок с участием ж/д транспорта получила развитие модель транспортно-логистической инфраструктуры, которая понимается как совокупность вещественно-технических систем (объектов), которые обеспечивают реализация главных функций в разных сферах и отраслях работы, так и совокупность подсистем, обеспечивающих доступ экономических агентов к различным товарам, ресурсам (активам) или к тем или иным услугам [11, с. 5].

Под логистикой понимается интегрированная деятельность – от начала производства товаров (услуг) до его потребления. С точки зрения бизнеса логистика – это процесс эффективного управления материальными потоками на пути достижения цели с оптимальными затратами всех ресурсов [12].

Важность логистики как интегрированного подхода, отличающегося высокой степенью системности и сетевого взаимодействия в отношении управления запасами, организации процесса транспортировки грузов в рамках удовлетворения потребностей потребителей, обоснована Р. Баллоу [13].

В настоящее время транспортно-логистическая инфраструктура состоит из следующих компонентов: терминально-складская, транспортная, сопутствующая.

Главными институтами, которые образуют транспортно-логистическую инфраструктуру государства, региона, составляют компании, которые предоставляют транспортно-логистические услуги. Структура рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) состоит из 3-х главных частей:

- 1) грузоперевозки;
- 2) экспедирование, в т. ч. управленческая логистика (3PL – выход за пределы простой транспортировки товаров и 4PL – интеграция всех компаний, которые задействованы в цепочке поставок грузов);
- 3) складирование и дистрибуция.

Важно отметить, что транспортно-логистическая инфраструктура оказывает непосредственное влияние на внешнюю торговлю, поскольку стимулирует или подавляет возможности развития экспортно-импортных операций за счет изменения стоимости тарифов, направления товарных потоков, изменения скорости, бюрократических барьеров, уровня технического снабжения и др. [15, с. 224].

Главной задачей транспортно-логистических систем является объединение и координация информационных, материальных, финансовых и сервисных логистических потоков [16, с. 465]. В большинстве экономически развитых стран подобные системы получили интенсивное развитие, созданы и

эффективно функционируют логистические ассоциации, проводятся всемирные конгрессы и конференции по логистике.

Итог использования транспортной логистической системы – высочайшая возможность реализации «6 правил логистики»: нужный груз, в нужное время, в нужном месте, необходимого качества, с минимальными затратами, в необходимом количестве.

К главным задачам, которые решаются транспортной логистикой, специалисты относят:

- создание транспортных систем, в том числе транспортных цепей и транспортных коридоров;
- определение оптимального маршрута доставки груза;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- выбор вида транспортного средства и типа, а также др. [17, с. 363].

Как считают специалисты [18, с. 15], интегрированная логистика и ее функционал более нужны в организации транспортировок готовой продукции с высочайшей добавленной стоимостью таких как, фармацевтика, электроника, IT, авиакосмическое машиностроение, роботостроение и др.

Все большую роль в транспортной логистике транзитных перевозок начинает играть железнодорожный транспорт.

### **1.3 Объемы международных транзитных перевозок на железнодорожном транспорте: мировой опыт**

Масштаб и значимость стоящей перед Казахстаном цели в части увеличения объема международных транзитных перевозок грузов предполагает использование лучших достижений мировой теории и практики в деятельности железнодорожных и транспортно-логистических компаний.

Общая протяженность в мире железных дорог составляет 1 134 429 км. По протяженности ж/д дорог первое место в мире занимают США (226 427 км), на втором месте Китай (93 250 км), на третьем – Россия (87 157 км); Казахстан занимает 19-ю позицию (13 700 км) [19].

Международные транзитные перевозки являются важной частью экспортного потенциала многих государств мира. Большинство стран реализуют свой экспортный потенциал путем транзита транспортных услуг, привлекая на свои территории грузы иностранных грузовладельцев.

Большинство стран на Евразийском пространстве тоже пытаются заработать на перевозках международного транзита, отнимая у морских перевозчиков значительные объемы грузов. Речь идет в основном о контейнерном транзите из КНР, Страны восходящего солнца (Японии), Республики Корея и остальных государств Юго-Восточной Азии в государства

Евросоюза. Традиционными странами контейнерного транзита стали Россия, Казахстан, Белоруссия, Польша, Монголия, Финляндия.

Огромная территория, геоэкономическое положение и развитая сеть железных дорог России позволяют проводить контейнерные потоки через территорию этой страны при непосредственном участии железнодорожного транспорта, а именно при участии ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и международных транспортных экспедиторов. Таким образом, для привлечения грузопотока на сеть РЖД фактором является развитие транзитных перевозок в меньшей степени в зависимости от внутренней экономической ситуации. Согласно расчетам ОАО «РЖД», доля контейнеризуемых грузов, перевозимых в контейнерах по линии РЖД, выросла с 6,6% в 2017 г. до 7,2% в 2018 г. В 2019 году по линии «РЖД» во всех видах сообщения было транспортировано более 5 млн. контейнеров ДФЭ (TEU), что оказалось на 12,6% выше, чем в 2018 году [20].

Одним из основных показателей Евразийского рынка транзитных перевозок является ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) – композитный индикатор стоимости контейнерной перевозки по транзитным коридорам на базе железнодорожного тарифа по территории ЕАЭС в сообщении КНР–Европа и Европа–КНР. За последние три года максимальная цена контейнерной перевозки по транзитным коридорам достигала 2 960,00 USD, минимальная цена: 2 606,00 USD, изменение составило –11,96%. В 2019 г. среднее транзитное время составляло 5,61 суток, целевое к 2024 г. запланировано 3,5 суток [21].

Для сравнения цены сервисов ж/д транзита (ERAI) со ценой морской транспортировки товаров в контейнерах из государств Юго-Восточной Азии в ЕС, показываются значения индекса World Container Index (WCI), который рассчитывает Международное аналитическое агентство Drewry.

Freight Turnover – показатель размера грузооборота, он является индикативным и рассчитывается в ЕАЭС на базе данных UTLC ERA, в связи с тем, что на него приходится свыше 85% суммарного размера ж/д транзитных контейнерных транспортировок в информации Европа – КНР / КНР – Европа.

Первое полугодие 2020 г. стало для ж/д ЕАЭС рекордным: совокупный объем перевозок с 2015 г. преодолел рубеж в 1 млн. ДФЭ. Кроме того, в июне 2020 г. объем перевезённых грузов впервые достиг 50 000 ДФЭ в месяц.

Что касается мирового рынка ТЛУ, то в его структуре явным преимуществом обладает сектор грузоперевозок и экспедиторских услуг (54%), на втором месте сектор комплексных логистических решений (28%), на третьем – управленческая логистика (18%).

По экспертным оценкам, прямые затраты на логистику и логистические услуги в почти всех государствах Европы составляют порядка 8-14% от ВВП (ЕС в целом: 13,3%, Германия: 7,8%, Франция: 10%) с тенденцией на увеличение. На логистику приходится 6-12% трудовых ресурсов от всего количества занятых. Деятельность транзитных ТЛЦ в Голландии приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции – 31%, в Германии – 25%. В

государствах Восточной и Центральной Европы эта доля в среднем составляет 30%. Достигает более 600 млрд. евро в год всего общий оборот европейского рынка логистических услуг [22].

В рейтинге Всемирного банка Logistics Performance Index (LPI)-2018 [23] среди 160 стран Казахстан занимает 77 позицию. В сравнении с Индексом LPI 2014 г. РК поднялась на 11 пунктов, что само по себе говорит о динамичном развитии национальной транспортно-логистической системы.

Чем ниже показатель LPI, тем эффективнее система логистики в стране. В первую пятерку по LPI входят: Германия (1), Нидерланды (2), Швеция (3), Бельгия (4) и Сингапур (5). Для сравнения: показатель LPI в Китае – 27; России – 85; в Молдове – 113; Узбекистане – 117; в Азербайджане – 123; в Грузии – 124; в Киргизии – 132; в Таджикистане – 142 [23].

В структуре логистических издержек в государствах СНГ транспортные траты составляют очень значительную долю – 20-40% и более, потому как при оптимизации решений в транспортной логистике можно получить существенную экономию издержек. При этом отраслевой транспорт является важнейшим технологическим звеном, от деятельности которого зависит бесперебойность транспортного обслуживания всего производственного процесса. Транспортировка – это связующий процесс логистики, который занимает большую часть ресурсов, выделенных на логистическую функцию [24].

Растущий объем логистической деятельности и признание его вклада в рост и региональная экономическая интеграция требуют целостной политики. Все больше и больше стран, особенно развивающиеся экономики, рассматривают логистику как сектор экономика, требующая последовательной разработки политики, что уже выходит за рамки традиционных областей логистики.

Серьезный импульс развитию международных транзитных перевозок дают инвестиции. В 2020 году в ЕС было объявлено, что в развитие железных дорог будет инвестировано около 281 млрд евро, включая международное и национальное финансирование. Программа Европейской комиссии сочетается с масштабными национальными инвестициями. Инвестиции ЕС, вероятно, будут стабильными и неизменными, несмотря на неблагоприятный экономический контекст.

В США значительная часть финансирования отрасли относится к национальным проектам. Но в результате мер поддержки доля США может в перспективе достигнуть только 2%, а доля ЕС – 78%.

Транспортная стратегия стран Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) стала в первом квартале 2020 года единственным макрорегиональным инвестиционным инструментом, параметры некоторых проектов остаются неизменными, но с большей вероятностью они будут меняться под макроэкономическим давлением [25].

Поначалу Программа ЦАРЭС была сконцентрирована на улучшении международного перемещения людей и грузов, также вложениях в

инфраструктуру. Незвзирая на желание ввести встроенный подход к международным транспортировкам и логистике, институциональная координация межгосударственными транспортными агентствами и пограничными структурами (пограничная служба, таможня, и т.д.) все еще остается слабой в большинстве государств региона. Основным недостатком является утомительное и медленное пересечение границ и прохождение других государственных инспекционных процедур, которые включают в себя: устаревшее оборудование и инфраструктуру; плохое управление движением в сезоны и часы пик, что приводит к появлению длительных очередей; дублирующие и неэффективные иммиграционные, таможенные, охранные, фитосанитарные и санитарные процедуры; отсутствие существующих соглашений о правах на перевозку, что приводит к необходимости длительного ожидания специальных разрешений на движение грузов либо перевалки грузов; приводит к отсутствию эффективных механизмов обеспечения гарантий таможенного транзита, что приводит к длительному ожиданию таможенного обеспечения либо таможенного сопровождения; слабым системам и практике управления рисками; коррупцию со стороны сотрудников пограничного контроля [26].

Таким образом, несмотря на большой трансграничный потенциал евразийских транспортных и логистических компаний, инструменты его развития остаются слабо согласованными и ограниченными.

## **Выводы**

Экономическое значение международных транзитных перевозок грузов состоит в том, что они позволяют повышать экспортный потенциал государства, являются катализатором роста валютной выручки, оказывают влияние на промышленные, продовольственные, демографические аспекты, способствуют увеличению сектора транспортно-логистических услуг и росту занятости.

В последние годы все более востребованными в мире становятся модели интермодальных и мультимодальных транзитных перевозок, которые предполагают использование по крайней мере двух видов транспорта и разных режимов в пути от пункта отправления до пункта назначения через транспортную цепочку. И здесь крайне важным становится состояние инфраструктуры и эффективное взаимодействие всех участников данной транспортной цепочки. От их согласованных действий, доступности и качества предоставляемых услуг, в конечном счете, зависят объемы транзитных грузоперевозок. Значимым фактором реализации транзитного потенциала конкретной страны является также набор внешних (экзогенно заданных) и внутренних (эндогенно заданных) факторов среды.

Высокая конкуренция среди перевозчиков и тренд на экологизацию транспорта выдвинули на передний план поддержку и развитие

железнодорожного транспорта, подтверждением чему является постоянный рост международных транзитных перевозок грузов по территории стран ЕАЭС.

Первое полугодие 2020 г. стало для ж/д ЕАЭС рекордным: совокупный объем перевозок с 2015 г. преодолел рубеж в 1 млн. ДФЭ. Вместе с тем, под влиянием слабой институциональной координации между национальными транспортными агентствами и пограничными структурами партнеров по ЕАЭС наблюдается сдерживание развития Евразийского транзитного потенциала.

## Методология и методы исследования

Методологическая база исследования состоит из экономического и статистического анализа данных, исследовании проблем развития транзитного потенциала Республики Казахстан с целью увеличения объемов грузооборота через территорию республики, а также определении перспектив транспортно-логистического сотрудничества с точки зрения евразийской экономической интеграции.

Методы исследования: анализ документов; количественный и качественный анализ данных; выборочное наблюдение, систематизация статистической информации; систематизация и обобщение фактического материала, построение графиков и таблиц, группировка.

Исследование состоит из трех этапов:

- 1) рассмотреть особенности организация и проанализировать объемы транзитных перевозок АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»;
- 2) дать оценку транзитному потенциалу Республики Казахстан и его связи с международными транспортными коридорами;
- 3) разработать рекомендации по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана.

На первом этапе автором проанализирована организационная структура и органы управления АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», ее целевая бизнес-модель, проведен анализ достижений компании, ее основные производственные и финансово-экономические показатели, а также инвестиционные программы, направленные на развитие инфраструктуры и международных транспортных коридоров.

На втором этапе дана оценка транзитного потенциала Республики Казахстан в контексте участия страны в Евразийском экономическом союзе; показаны особенности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана; представлены основные эффекты от сопряжения госпрограммы Республики Казахстан «Нұрлы жол» и международной инициативы «Один пояс-один путь»; выявлены факторы, влияющие на притяжение транзитных грузовых перевозок по оси КНР-ЕАЭС-Европа.

На третьем этапе на основе анализа мирового опыта представлены авторские рекомендации по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана.





## Анализ и результаты исследования

### 3.1 Организация и объемы транзитных перевозок АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» [27] является естественной монополией. Имеет свою историю с 1997 года, в 2002 году компания реорганизована в ЗАО путем объединения РГП «Қазақстан темір жолы» и его дочерних государственных предприятий, в 2004 г. перерегистрирована в АО.

Сегодня АО «НК «КТЖ» – это вертикально – интегрированная холдинговая структура, которая организована по функциональному принципу, с дочерними, зависимыми и совместно контролируемыми организациями (Приложение Д), созданная для обеспечения управляемости и целостности ж/д отрасли.

Высшим органом управления в Компании является Совет директоров, подотчетный Акционеру – ФНБ «Самрук-Қазына» и Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК.

В качестве главных целей Компания рассматривает максимизацию совокупной стоимости акционерного капитала как показатель, удовлетворяющий требования Акционера (ФНБ «Самрук-Қазына») и оценивающий эффективность/неэффективность работе руководства (менеджмент) АО «НК «КТЖ».

Целевая бизнес-модель АО «НК «КТЖ» включает концентрацию трех основных видов деятельности, связанных с цепочкой поставки продукта в целевых сегментах рынка:

- 1) услуги магистральной железнодорожной сети;
- 2) мультимодальная логистика;
- 3) железнодорожные грузовые перевозки.

АО «НК «КТЖ» производит функции оператора магистральной жд сети – транспортировку грузов и пассажиров жд транспортом. В настоящее время обозначенная деятельность регулируется соответствующими законами РК «О железнодорожном транспорте» [28], «О естественных монополиях и регулируемых рынках» [29], Договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) [30].

Для исполнения поручения первого президента Н.А. Назарбаева по формированию на базе АО «НК «КТЖ» национального логистического оператора с полным спектром активов и компетенций в управление компании были переданы сеть аэропортов, морской порт Актау, МЦПС «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота».

В 2016 году было организовано ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» [31], что стало результатом осуществления проекта по поэтапному переходу к целевой организационной структуре в рамках Программы трансформации

бизнеса. Этот проект дал возможность улучшить ряд дочерних компаний АО «НК «КТЖ». В структуре ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» имеется филиальная сеть, которая была сформирована из подразделений дорог и локомотивных депо, которые осуществляют оказание услуг клиентам по сети железных дорог Казахстана и предоставляют полный комплекс услуг по перевозке грузов. В 2017 году ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» присвоен статус Национального перевозчика грузов.

Основные бизнес-процессы АО «НК «КТЖ» – это перевозка грузов и пассажиров. По данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан по итогам 2019 года, общий грузооборот в стране составил 609341 миллион тонно-километров, из них железнодорожным транспортом – 289174 миллиона тонно-километров, или 47,5%.

Доход от основной деятельности за 2019 год составил 1 139,1 млрд тенге, что больше на 9% 2018 год. Увеличение связано в основном за счет роста доходов от грузовых перевозок на 12,7% и пассажирских перевозок на 0,7% (Рис. 3).

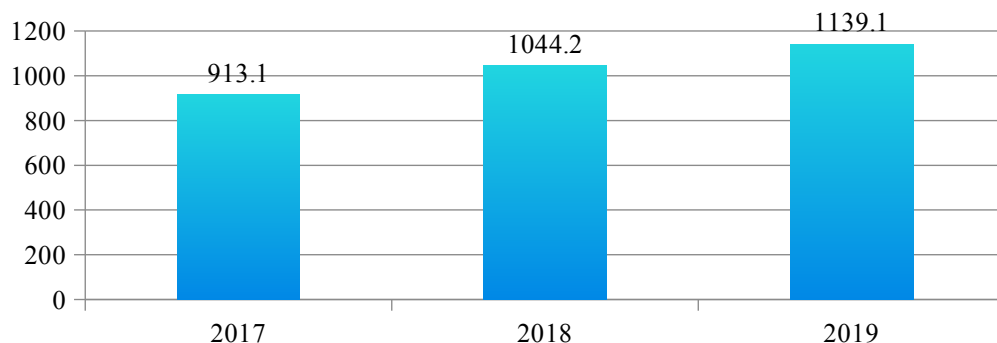


Рис. 3 – Динамика доходов от основной деятельности АО «НК «КТЖ», 2017-2019 гг., млрд, тенге

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

Доходы от грузовых перевозок увеличились на 12,7% в основном за счет увеличения доходов от деятельности по оперированию грузовым вагонным парком; изменения курса валют (швейцарского франка) по расчетам доходов от транзитных перевозок; увеличения доходов от изменения среднего уровня повышения тарифов; роста объема грузооборота на 1,8% и др. доходов от грузовых перевозок на 12,7% и пассажирских перевозок на 0,7% (Рис. 4).

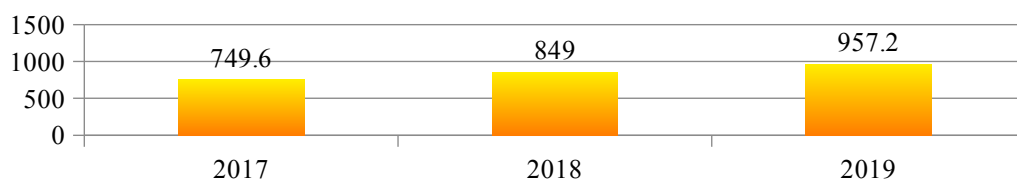


Рис. 4 – Динамика доходов от грузовых перевозок АО «НК «КТЖ», 2017-2019 гг., млрд, тенге

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

В 2019 году тарифный грузооборот составил 224 млрд т-км, превысив результат 2018 года на 1,8%; в 2019 году в направлении КНР-ЕС-КНР перевезено 347,5 тыс. ДФЭ, что на 12% превышает уровень 2018 года; в направлении Россия, Китай-ЦА и прочих направлениях объем транзитных контейнерных перевозок составил 304 тыс. ДФЭ, что на 37% превышает уровень 2018 года (Рис. 5).

Операционная прибыль за 2019 год составила 170,1 млрд тенге, что выше факта 2018 года на 32,9%. EBITDA за 2019 год составила 313,9 млрд тенге, что выше факта 2018 года на 26% (Рис. 6).

Компания успешно реализовала программы внедрения интегрированной системы менеджмента на основе международных стандартов ISO-9001 (менеджмент качества), OHSAS 18001 (охрана труда и безопасность жизнедеятельности) и ISO-14001 (экологический менеджмент).

Для повышения эффективности производственных процессов АО «НК» КТЖ» постоянно проводит комплексных работ по следующим направлениям: модернизация и развития средств производства, повышения производительности труда, автоматизация управления процессами.

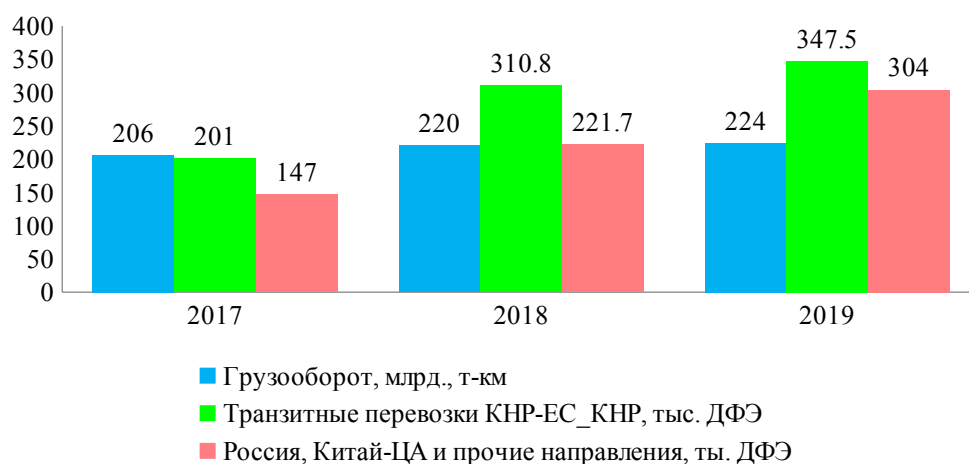


Рис. 5 – Динамика производственных показателей АО «НК «КТЖ», 2017-2019 гг., млрд, тенге

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

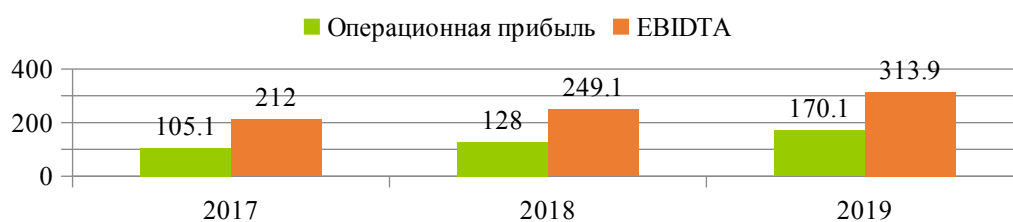


Рис. 6 – Динамика операционной прибыли и показателей EBITDA АО «НК «КТЖ», 2017-2019 гг., млрд, тенге

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

Рост производительности труда в 2019 году связан с увеличением грузооборота на 1,8% и снижением численности работников на 5,4% (Рис. 7).

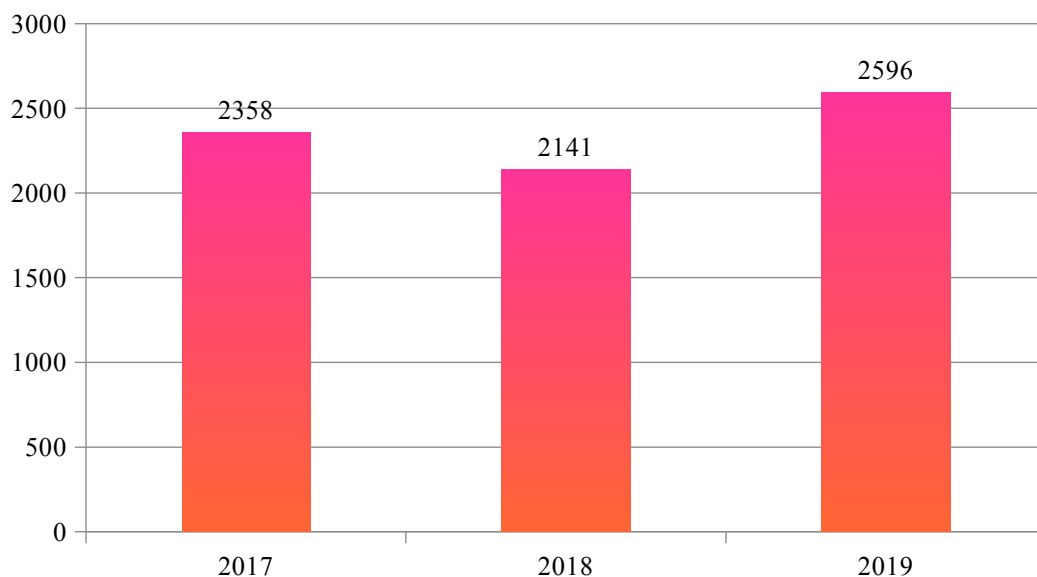


Рис. 7 – Производительность труда, приведенные. тыс. тн. км/чел. в АО «НК «КТЖ», 2017-2019 гг., млрд, тенге

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

На базе АО «НК «КТЖ» путем объединения имеющих транспортных активов (морской порт Актау, МЦПС СЭЗ Хоргос, аэропорты) создан национальный мультимодальный оператор «KTZ Express» [33]. Используя лучший опыт зарубежных логистических компаний, этот оператор должен стать высокоэффективным регулятором грузопотоков, который обеспечивает загрузку транспортной инфраструктуры и предоставляет качественный сервис (скорость, сервис, стоимость, стабильность, сохранность), направлен на повышение конкурентоспособности и эффективности казахстанских транспортных коридоров.

Модернизация, проводимая в АО «НК «КТЖ», включает в себя комплекс целевых программ и мероприятий по следующим направлениям: получение и сохранение лидирующих позиций в существующих и новых сегментах рынка на основе адекватной дифференциации и стандартизации структуры спроса сети транспортных продуктов, расширение бизнеса путем строительства новых объектов инфраструктурной сети, внедрение всеобъемлющей системы менеджмента качества, реинжиниринг технологических и коммерческих

процессов, создание новых сегментов рынка на основе инновационной транспортной продукции.

Так, реализован проект «Развитие ж/д узла станции Астана, который включает строительство вокзального комплекса»; произведен капитальный ремонт верхнего строения пути в объеме 963 км.; приобретено 29 ед. и проведен капитальный ремонт 46 ед. локомотивов; приобретено 753 ед. и проведен капитальный ремонт 5 290 ед. грузовых вагонов; реализованы мероприятия, направленные на обновление железнодорожной инфраструктуры и повышение уровня безопасности движения.

К 2029 году АО «НК «ҚТЖ» намерено стать интегрированной транспортно-логистической компанией по организации транспортно-логистических услуг, которая входит в число задач реализации государственной стратегии.

Обновленная Программа «Цифровая трансформация», утвержденная решением Правления АО «НК «ҚТЖ» от 18 июля 2019 года, является одним из инструментов достижения целей Стратегии развития Компании до 2029 года. В Стратегии установлена цель – достигнуть в 2024 году 1 млн 600 тыс. транзитных контейнеров.

Программа включает 13 инициатив:

1. Производственная безопасность.
2. Культура высокой производительности.
3. Повышение операционной эффективности.
4. Увеличение транзитных перевозок.
5. Развитие логистики.
6. Создание полноценной компании по оперированию вагонами.
7. Повышение эффективности функции ИТ.
8. Повышение операционной эффективности за счет анализа данных (Big Data).
9. Повышение эффективности перевозочного процесса.
10. Модернизация железнодорожной инфраструктуры.
11. Развитие пассажирских перевозок АО «НК «ҚТЖ».
12. Реализация киберщита группы АО «Самрук-Қазына».
13. Внедрение новой модели закупок.

Компания «Қазақстан темір жолы» реализует также программу «Цифровая трансформация». С мая 2019 года в целях выявления рисков образования отступлений и дефектов, развивается диагностический блок путевого хозяйства. Мобильные диагностические комплексы предназначены для комплексной диагностики железнодорожного пути, мониторинга состояния геометрии рельсовой колеи. В рамках проекта «Центр управления движением поездов» внедрена микропроцессорная диспетчерская централизация на участках Уральского отделения дороги и Илецкого железнодорожного узла.

Таким образом, АО «НК «ҚТЖ» находится в стадии активного реформирования с целью «перевоплощения» в современную транспортно-логистическую компанию на основе цифровых технологий.

### **3.2 Оценка транзитного потенциала Республики Казахстан и его связь с международными транспортными коридорами**

Республика Казахстан является 9-м государством в мире по занимаемой территории. Республика, расположенная в центре евразийского материка на пересечении рубежей Европы и Азии, обладает высоким транзитным потенциалом.

Наличие на территории Республики сети автомобильных и железных дорог, авиалиний, порта стратегического значения в городе Актау на берегу Каспийского моря способствует реализации Национального транзитного ресурса для обеспечения бесперебойного международного транспортного сообщения.

Эксплуатационная протяженность магистральных железнодорожных линий, оперируемых АО «НК «КТЖ» составляет более 14,7 тыс. км, 16 железнодорожных стыковых пунктов соединяют сеть железных дорог с пятью соседними странами: Китаем, Россией, Узбекистаном, Кыргызстаном и Туркменистаном. Железные дороги Казахстана по эксплуатационной длине занимает 3-е место в СНГ после РФ и Украины, а также АО «НК «КТЖ» занимает 6-ое место в мире по объемам перевозки грузов после США, Китая, Индии, России и Украины [34, с. 39-40].

В настоящее время по территории Казахстана проходят 11 международных транзитных коридоров (Приложения Е, Ж), пять из которых железнодорожные:

1. Северный коридор Трансазиатской ж/д магистрали: Западная Европа – КНР-Корея, Япония через РФ и Казахстан (уч. Достык – Нур-Султан – Петропавловск).

2. Южный коридор Трансазиатской ж/д магистрали: Юго-Восточная Европа – КНР и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, государства ЦА и Казахстан (уч. Достык – Сарыагаш).

3. Среднеазиатский коридор. ЦА-РФ и государства Евросоюза (уч. по Казахстану Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки).

4. ТРАСЕКА. Китай – Казахстан – Кавказ – Турция – Румыния/Украина.

5. Коридор Север – Юг. Россия – Казахстан – Иран – страны Персидского залива – Индия.

АО «НК «КТЖ» удачно развивает такие транзитные транспортные маршруты, как Северный, Южный и Центральный коридоры Трансазиатской ж/д магистрали, Север-Юг, ТРАСЕКА, Транскаспийский международный транспортный маршрут. На маршрут, который связывает Китай и государствами Азиатского континента, приходится 44% контейнерных транспортировок, 5% идет по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, Южному коридору и иным направлениям [35].

В последние годы ведется активная интеграция Казахстана в глобальные логистические цепочки, координационная работа с железными дорогами других

стран в целях привлечения новых транзитных грузопотоков на трансконтинентальные маршруты, что можно проследить в динамике роста транзитных перевозок, которые выросли за последние 6 лет на 12% – с 17 до 20 миллионов тонн в год [36].

В Таблице 1 представлены основные эффекты от сопряжения госпрограммы РК «Нұрлы жол» и международной инициативы «Один пояс – один путь», предложенной Китаем.

Таблица 1 – Эффекты от инвестиционной деятельности АО «НК «КТЖ»

Наименование	2015-2019 млн. долл. США	Эффекты
Обновление инфраструктуры магистральной сети	2 298	4,1 тыс.км.
Обновление локомотивного парка	549	97 шт.
Обновление парка грузовых вагонов	190	1 724 шт.
Строительство порта Курык	309	7 млн.тонн
Расширение порта Актау в северном направлении	160	3,5 млн.тонн
Строительство ТЛЦ Астана и Шымкент	188	105,5 тыс.м <sup>2</sup>
Развитие СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» в том числе:	286	4,6 тыс.га
Сухой порт ТОО «KTZE-Khorgos Gateway»	105	540 тыс. ДФЭ
Строительство складов Vernu Group	16	25 тыс.м <sup>2</sup>
Приобретение судов	44	4 шт.
Развитие ж/д узла Нур-Султан, включая строительство вокзального комплекса	809	8,2 млн. чел.
Строительство нового терминала в аэропорту города Нур-Султан	317	35 тыс. пасс./сутки
<b>ИТОГО:</b>	<b>5 271</b>	

Составлено автором на основе источника: [37].

Анализ транспортной статистики говорит о том, что трансевразийские перевозки грузов, которые проходят по ж/д сети государств ЕАЭС, показывают сильную динамику. Контейнерный грузопоток из КНР в Евросоюзе за 2010–2017 гг. вырос с 5.6 тыс. TEU (ДФЭ) до практически 164 тыс. TEU. Ж/д контейнерный грузопоток из Евросоюза в Китайскую Народную Республику возрос с 1.3 тыс. TEU в 2010 году до свыше 98 тыс. TEU в 2017 году [38].

Таким показатели стали возможны благодаря развитию национальной железнодорожной и логистической инфраструктуры. Еще в 2011 году при сотрудничестве Казахстана и Китая, России и Германии в РК запущен контейнерный сервис «Новый шелковый путь» по пути Чунцин – Дуйсбург. Проект реализуется коллективным предприятием YuXinOu (Chongqing) Logistics company Ltd., которые были созданы ПАО «РЖД Логистика», АО «Казтранссервис», DB Schenker Logistics и China Railway International Multimodal Transport Co., Ltd.

Удачно реализуется ряд проектов, в числе которых проект «Балтика-Транзит», который проходит по пути Гамбург – Рига – Озинки – Галаба, курсируют контейнерные поезда сообщением Чэнду (Китай) – Лодзь (Польша), запущен высокоскоростной грузовой поезд «Шатл», действует сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway», который находится на казахстанско-китайской границе, который располагается в центре Специальной Экономической зоны (СЭЗ) «Хоргос-Восточные ворота», «KTZ Express» вместе с китайскими партнерами оперирует казахстанско-китайским терминалом в порту Ляньюнган (Китай) (отсюда часто ходят контейнерные поезда на Казахстан, Иран, Турцию, государства Центральной Азии и Европы), при участии АО «KTZ Express» создано совместное предприятие с 30%-ной долей участия - ТОО «Актауский Морской Северный Терминал» для осуществления терминальных услуг в порту Актау.

Только в 2019 году на развитие железнодорожной инфраструктуры, обновление подвижного состава АО «НК «КТЖ» были направлены инвестиции в сумме 150 млрд. тенге. В рамках ГПИР «Нұрлы жол» продолжится работа по реализации проекта по строительству паромного комплекса в порту Курык и эксплуатации универсальных грузопассажирских паромов; выполнены работы по оздоровлению пути всеми видами ремонта в объеме 650 км.

В ГПИР РК «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы [39] включена модернизация участка Достык-Актогай-Мойынты с началом реализации в 2023 году. Поскольку данный участок является частью главного транзитного коридора КНР-Европа по территории Казахстана.

В ноябре 2014 года администрациями АО «НК «КТЖ», ПАО «РЖД» и Белорусской железной дороги создано АО ОТЛК ЕРА. Акционеры владеют по 33,33% акций. ОТЛК ЕРА является логистическим оператором транзитного контейнерного сервиса в сообщении КНР/Юго-Восточная Азия-ЕС и в обратном направлении [40].

ОТЛК ЕРА предоставляет комплекс ТЛУ по транспортировке контейнеров в составе постоянных контейнерных поездов по пути Достык/Алтынколь – Брест/Брузги/Свислочь/Калининград.

В условиях замедленного роста мировой экономики и высокого уровня неопределенности геополитических процессов трансевразийский железнодорожный коридор продемонстрировал максимальную прозрачность, надежность и высокую динамику развития. ОТЛК ЕРА достигла хорошего уровня интеграции как в части инфраструктурно-технологического взаимодействия, так и в части договорной и маркетинговой работе. В результате продуктивного сотрудничества – треть пути к «станции Один миллион контейнеров» была в 2019 году пройдена [41].

ОТЛК ЕРА перевозит различные категории грузов, среди которых лидирующие места по объему занимают следующие (Таблица 2).

Таблица 2 – Топ-10 категорий товаров, перевезенных ОТЛК ЕРА в 2019 г.



ТН ВЭД	Название	Объем перевезенных грузов		Общее время в пути
		ДФЭ	тыс. тонн	
1	2	3	4	5
	<b>ВСЕГО</b>	<b>291 463 (+0,92%)</b>	<b>1 368,97 (-39,52%)</b>	<b>13,29 (-3,56%)</b>
84	Механическое оборудование и техника, компьютеры	54 191 (+2,61%)	275,57 (-66,64%)	13,67 (-0,22%)
85	Электрические устройства, аппаратура связи	50 864 (+44,23%)	241,27 (+35,86%)	13,06 (-2,61%)
99	Неклассифицированные товары	39 530 (-56,21%)	93,64 (-76,94%)	13,26 (-2,07%)

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
87	Автотехника	37 676 (+127,16%)	137,49 (+14,35%)	12,81 (-6,56%)
94	Мебель, осветительная техника	12 912 (+25,35%)	55,99 (+17,19%)	13,81 (+1,40%)
39	Пластмассы и изделия из них	11 853 (+44,28%)	61,27 (+39,68%)	13,63 (-6,39%)
62	Одежда швейная	8 227 (-1,33%)	39,88 (-24,41%)	13,60 (-7,73%)
61	Одежда трикотажная	7 152 (+0,01%)	33,87 (-1,56%)	13,65 (-10,49%)
73	Изделия из черных металлов	6 585 (+40,95%)	45,09 (+21,29%)	13,84 (-7,05%)
48	Бумага и картон	4 058 (-0,44%)	17,87 (+14,13%)	12,69 (-2,53%)

Составлено автором на основе источника: [42].

Из табл. 2 можно видеть, что в 2019 году по ряду ведущих товарных групп наблюдалось резкое снижение объемов перевезенных грузов, особенно сильное снижение произошло по группе 99 «Неклассифицированные товары» (-76,94%) и 84 «Механическое оборудование и техника, компьютеры» (-66,64%).

Динамика объема перевозок ОТЛК ЕРА (международный транзит) представлена на Рис. 8.

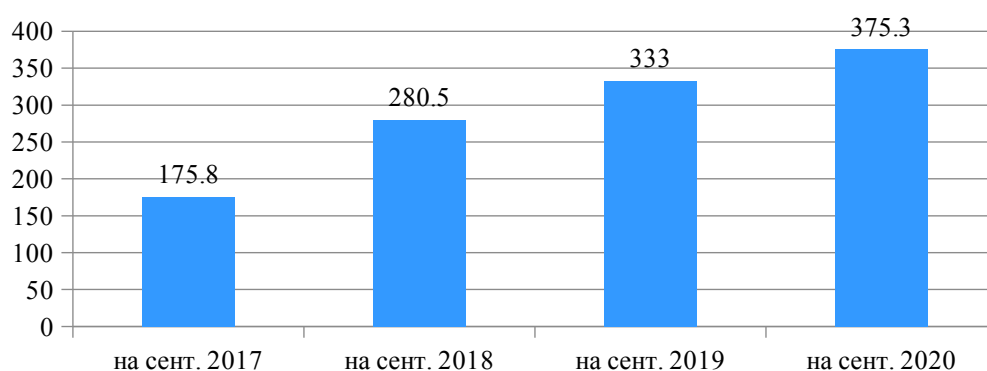


Рис. 8 – Объем перевозок ОТЛК ЕРА, сент. 2017-2020 гг., тыс. ДФЭ

Составлено автором на основе источника: ОТЛК ЕРА [41].

Наибольший объем грузоперевозок в 2019 году был зафиксирован по направлению «Достык – Брест-Центр» (Таблица 3).

Таблица 3 – Топ-5 направлений перевозок ОТЛК ЕРА в 2019 г.

Пункт входа на колею 1520	Пункт выхода с колеи 1520	Объем перевезенных грузов		Среднее количество отправок в месяц
		ДФЭ	тыс. тонн	
1	2	3	4	5
<b>ВСЕГО:</b>		<b>302 625 (+4,79%)</b>	<b>1 419,82 (-37,28%)</b>	<b>402,33 (-26,10%)</b>
Достык	Брест-Центр	112 265 (-0,35%)	582,60 (-29,22%)	137,50 (-33,66%)

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4	5
Алтынколь	Брест-Центр	50 318 (+123,81%)	238,02 (+60,74%)	58,92 (+67,14%)
Брест-Северный	Достык	50 108 (-13,64%)	192,94 (-22,15%)	96,33(-43,64%)
Брест-Центр	Достык	24 974 (-15,51%)	92,63 (+28,01%)	29,08 (-53,40%)
Брест-Северный	Алтынколь	19 680 (+64,88%)	62,28 (+249,49%)	39,17 (+48,26%)

Составлено автором на основе источника: [43].

Как показывает табл. 3, в 2019 году произошло снижение грузоперевозок по всем направлениям на 37,28%, вместе с тем, а наибольшее увеличение объема перевозок наблюдалось по направлению «Брест-Северный – Алтынколь».

В текущее время существенная доля (выше тридцати процентов) от общего объема транспортированных грузов приходится на китайские направление; экспорт составляет в среднем 11-12% от общего размера, импорт – 16-17%, транзит – около 30%. Повышение объемов транспортировок связан с повышением объемов экспорта и ввезенный обмен между государствами Средней и Юго-Восточной Азии. Грузоперевозки осуществляется по морю из портов Юго-Восточной Азии в порты Китая с дальнейшим выходом на базовую железнодорожную сеть Трансазиатской железной дороги, начинающейся на тихоокеанском побережье Китая в порту Ляньюньган. Данный коридор пересекает территорию КНР в направлении восток-запад и проходит через железную дорогу в Республике Казахстан, РФ и остальных государствах СНГ с выходом в Европу. Общая длина маршрута от порта Ляньюньган до границ Западной Европы составляет приблизительно 10 000 км, из них свыше 4 000 км располагается на территории КНР, 2 783 км (через погранпереход Алтынколь и место стыковки с Российской Федерацией в Илецке) и 3 025 км (через Достык и погранпереход Илецк) на территории Казахстана. Конкурентоспособность этого маршрута состоит в том, что он понижает расстояние транспортировки по соотношению с морским методом. Груз из Казахстана доставляется на приграничные жд переходы с Китайской Народной Республикой (Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос), где производятся технологические операции по переходу с ширококолейной стальной дороги 1520 мм на неширокую колею 1435 мм.

Ляньюньган – 1-ый (TEU) в числе портов Цзянсу, девятый в числе одних из самых крупных портов КНР и 20 третье место в числе одних из самых крупных портов мира. Порт Ляньюньган является одним из 12 региональных узловых портов и одним из 3-х главных портов в дельте реки Янцзы [44].

В последнем обзоре Drewry Sea & Air Shipper Insight отмечается стабильность и надежность евразийского ж/д маршрута во время пандемии. В первой половине 2020 года спрос на ж/д транзит на обозначенном направлении увеличился на пятьдесят восемь процентов. Среднее число поездов в деньросло с 7,7 за начальное полугодие 2019 года до 10,6 (+тридцать восемь процентов) за этот же период 2020 года. Среднее время в пути на евразийском маршруте (через Республику Белоруссия, Российскую Федерацию и Казахстан) составляет всего 5,0 дней [45].

Весомым фактором, которые влияют на тяготение грузоперевозок по оси КНР-ЕАЭС-ЕС к обслуживанию надлежащими видами транспорта, является обоюдное географическое положение регионов. Огромные расстояния между государствами и регионами по оси КНР-ЕАЭС-ЕС предназначают преимущественное внедрение морского, ж/д и авиационного видов транспорта [38, с. 31].

Вторым принципиальным фактором будет то событие, что власти Китая употребляют децентрализованную систему субсидирования ж/д контейнерных транспортировок, осуществляемое заинтересованными администрациями регионов и городов центрального подчинения и лишь в отношении трансконтинентальных ж/д маршрутов.

Brinza заявляет, что средний размер субсидий варьирует по регионам и составляет \$3 500–4 000 на FEU при уровне тарифа на перевозку контейнера из КНР в Европу около \$9 000; с учетом субсидирования он понижается до \$5 000 [46]. Такая же оценка приводится у Moss: около \$5 000 за перевозку контейнера по ж/д из Чэнду в Гамбург[47]. Сейчас все применяемые ж/д маршруты, которые связывают КНР с государствами ЕС проходят транзитом через государства – члены ЕАЭС. Вместе с тем одного «сквозного» тарифа на всем их протяжении нет. Любая ж/д компания – участник трансконтинентального маршрута применяет свои тарифы на транспортировку.

Общий размер внешней торговли товарами стран – членов ЕАЭС с третьими государствами за январь – декабрь 2019 года составил 735,8 миллиардов. долл. США, также экспорт товаров – 460,8 миллиардов. долл., импорт – 275 миллиардов. долл. (Таблица 4).

Таблица 4 – Объемы внешней торговли товарами стран – членов ЕАЭС с третьими государствами за январь – декабрь 2019 года, млн. \$

	<b>Оборот</b>	<b>Экспорт</b>	<b>Импорт</b>	<b>Сальдо</b>	<b>В % к янв.-дек. 2018 г.</b>		
<b>ЕАЭС, всего</b>	<b>735 775,9</b>	<b>460 749,2</b>	<b>275 026,7</b>	<b>185 722,5</b>	<b>97,6</b>	<b>93,9</b>	<b>104,5</b>
Армения	5 710,0	1 879,4	3 830,6	-1 951,2	108,6	109,0	108,4

	<b>Оборот</b>	<b>Экспорт</b>	<b>Импорт</b>	<b>Сальдо</b>	<b>В % к янв.-дек. 2018 г.</b>		
Беларусь	35 671,6	18 391,1	17 280,5	1 110,6	100,0	92,1	110,1
Казахстан	76 071,3	51 659,4	24 411,9	27 247,5	101,9	93,8	124,8
Кыргызстан	4 232,7	1 344,4	2 888,3	-1 543,9	97,8	112,4	92,3
Россия	614 090,3	387 474,9	226 615,4	160 859,5	96,9	93,9	102,4

Составлено автором на основе источника: [48].

Из табл. 4 следует, что наибольший вклад в объем внешней торговли приходится на Россию (\$614 090,3 млн.); Казахстан с большим отрывом занимает вторую позицию среди стран ЕАЭС по суммарному объему экспортно-импортных операций (\$76 071,3 млн.). При этом сальдо внешней торговли у РК положительное в отличие от Армении и Кыргызстана.

Наибольшая активность во взаимной торговле по экспорту наблюдается по направлениям: Беларусь-Россия (\$35 400,5 млн.) и Казахстан-Россия (\$19 957,8 млн.). Самый низкий показатель взаимной торговли у Казахстана с Арменией (\$9,8 млн.).

В укрупненном виде показатели взаимной торговли (экспорт-импорт) Казахстана со странами ЕАЭС представлены на Рис. 9.

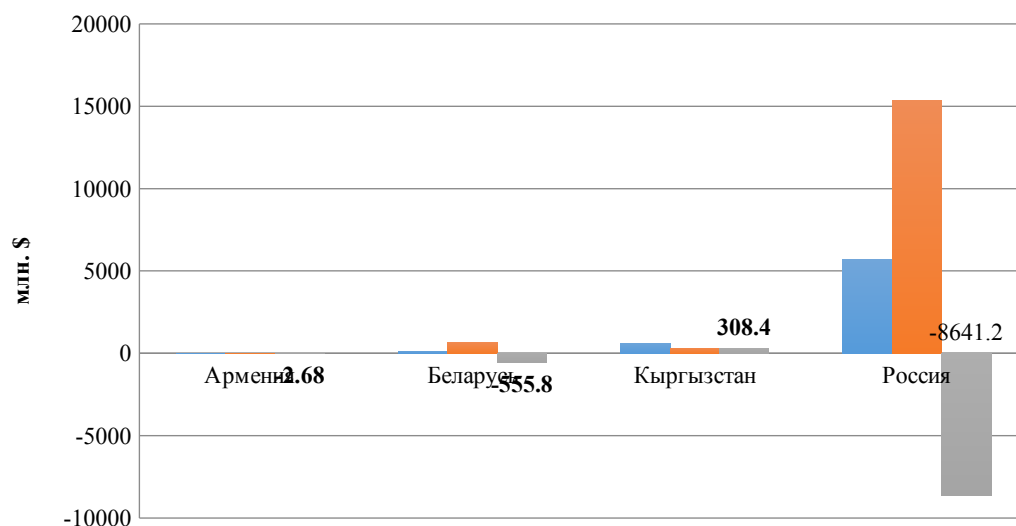


Рис. 9 – Объемы взаимной торговли (экспорт-импорт) Республики Казахстан с другими странами ЕАЭС за 2019 г., млн. \$

Составлено автором на основе источника: Евразийской экономической комиссии [48].

Удельный вес обоюдной торговли в общем объеме внешней торговли в целом по ЕАЭС составляет 14,4 %. Наиболее разбалансированы показатели России (удельный вес взаимной торговли 8,9%). Удельный вес взаимной торговли Казахстана также низкий – 22,2%. При этом, по соотношению с январем – декабрем 2018 года удельный вес обоюдной торговли в общем объеме внешней торговли по экспорту ЕАЭС возрос с 13,7 % до 14,4 %, что является положительным фактором.

Таким образом, основной объем внутрисоюзного экспорта и импорта традиционно приходится на Россию: в 2019 г. доля РФ во внутреннем товарообороте ЕАЭС составила 64%, что на 1 п.п. ниже уровня 2018 г.

Низкий удельный вес взаимной торговли – «слабое звено» ЕАЭС. Вместе с тем, замещение российских транспортных маршрутов, идущих из Китая через российский Дальний Восток в Европу, вследствие относительной легкости прохождения таможенной границы Казахстана в разы увеличило поступления от транзита и сам грузопоток через территорию страны, а за пять лет (2010-2015) транзитный объем транспортировок по маршруту КНР-Европейский Союз вырос в 17 раз. Это привело к огромным потерям российских логистических компаний и перевозчиков.

В наибольшей степени страны Евразийского экономического союза продвинулись в таможенном регулировании, доказательством чему является Таможенный кодекс ЕАЭС [49]. ТК ЕАЭС регулирует порядок перемещения товаров стран Союза через таможенную границу и содержит 465 статей, включенных в девять разделов: I. «Общие положения»; II. «Таможенные платежи, специальные, антидемпинговые и компенсационные пошлины»; III. «Таможенные операции и лица, их совершающие»; IV. «Таможенные процедура»; V. «Особенности порядка и условий перемещения через таможенную границу Союза отдельных категорий товаров»; VI. «Проведение таможенного контроля»; VII. «Таможенные органы»; VIII. «Деятельность в сфере таможенного дела. Уполномоченный экономический оператор»; IX. «Переходные положения», а также Приложение № 1.

Несмотря на определенные выгоды и риски от интеграции стран ЕАЭС, многие эксперты все чаще задаются вопросами о влиянии антироссийских санкций на развитие ЕАЭС и его способность противостоять санкционному давлению.

Как считает Е.В. Дробот, «санкционные меры подрывают главную задачу ЕАЭС-создание одного рынка». Однако западные санкционные меры «разрешают получать Казахстану и Республике Беларусь существенную выгоду методом реэкспорта в РФ нелегальных для ввоза продуктов. Западные компании, которые колеблются в перспективах инвестирования в финансовый сектор России смогут вкладывать в Казахстан либо Республику Беларусь, создавая на их территории производства, а позже выходить на рынок Российской Федерации без пошлин и ограничений» [50].

Получается, что существуют даже определенные выгоды от антироссийских санкций для других стран-участниц Союза. Однако предстоящее наращивание негативных тенденций уже привело к переориентации экспортной тактики участвующих ЕАЭС на зарубежные рынки. А именно, Программа социально-экономического развития Республики Беларусь к 2020 году предусматривала последовательную диверсификацию внешней торговли с равным 30-процентным распределением экспорта между ЕАЭС, ЕС и другими государствами [51].

Ключевой вопрос заключается в том, сможет ли в перспективе Союз противостоять давлению со стороны стран Запада? Однозначного ответа нет, поскольку на данный момент участники ЕАЭС не выработали единый механизм реагирования на подобные внешние вызовы, поэтому их действия носят ситуативный характер и основываются в большей степени на личных договоренностях глав государств, нежели на имеющихся институциональных практиках и глубокой экспертно-аналитической работе.

Для повышения эффективности производственных процессов АО «НК» ҚТЖ» на постоянной основе проводит комплекс работ по следующим направлениям: модернизация и развитие средств производства, повышение производительности труда, автоматизация управления процессами.

Модернизация, проводимая в АО «НК»ҚТЖ», включает в себя комплекс целевых программ и мероприятий по следующим направлениям: получение и сохранение лидирующих позиций в существующих и новых сегментах рынка на основе адекватной дифференциации и стандартизации структуры спроса сети транспортных продуктов, расширение бизнеса путем строительства новых объектов инфраструктурной сети, внедрение всеобъемлющей системы менеджмента качества, реинжиниринг технологических и коммерческих процессов, создание новых сегментов рынка на основе инновационной транспортной продукции.

### **3.3 Рекомендации по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана**

Развитие транзитного потенциала Республики Казахстан является одним из наиважнейших направлений работе АО «НК «ҚТЖ», учитывая, что Казахстан географически выгодно располагается на пересечении ключевых транспортных коридоров.

В соответствии с поручениями Елбасы Назарбаева Н.А. развитие глобальных транзитных перевозок через территорию Казахстана является ключевым направлением корпоративной стратегии и основным источником роста бизнеса АО «НК «ҚТЖ».

В период с 2010 по 2016 гг. Казахстан сформировал конфигурацию железных дорог, которая позволяет предоставлять эффективные транспортные решения в глобальных логистических цепочках в направлениях КНР-Европа, Север-Юг и Транскаспийском маршруте. Было построено более 1 700 км новых железнодорожных линий. Построен паромный комплекс Курык на Каспийском море, расширены мощности инфраструктуры порта Актау. На границе с Китаем реализован и успешно функционирует проект СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

С 2017 года сохраняется позитивная тенденция транзитных транспортировок грузов по территории Республики Казахстан.

По итогам 2020 года транзитный объем транспортировок грузов по территории Казахстана увеличился на 17% к 2019 году и составил 20,6 млн. тонн, в том числе в контейнерах – на 32% к 2019 году до 876 тыс.ДФЭ.

Наибольшая доля в транзитных перевозках грузов традиционно приходится на региональный транзит по направлениям Россия – страны Центральной Азии – Россия, Россия – Китай – Россия, Китай – страны Центральной Азии – Китай.

Значительный рост транзитных перевозок грузов пришелся на контейнерные перевозки. Основные контейнерные маршруты по территории нашей страны проходят по направлениям КНР-Европа, КНР-государства ЦА, КНР-Российская Федерация, также через казахстанские порты в направлении государств Кавказа, Персидского залива, Турции и остальных государств.

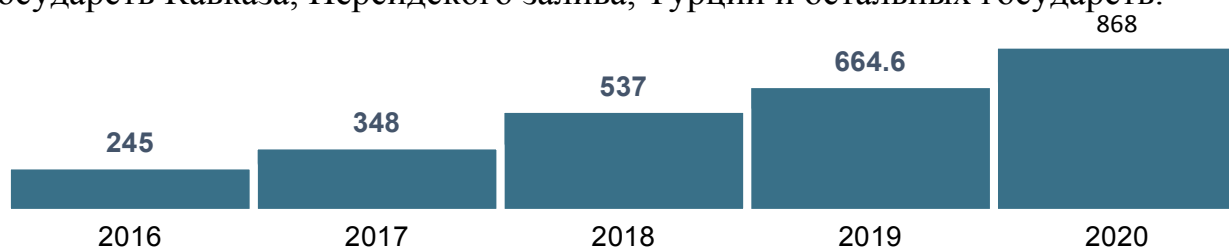


Рис. 10 – Объем транзитных контейнерных перевозок по территории Казахстана с 2016 по 2020 гг., тыс. ДФЭ

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

В 2020 году практически по всем направлениям контейнерный грузопоток показывает положительную динамику:

Китай–Европа-Китай – 517,5 тыс.ДФЭ (+65% к 2019 году)

Китай – страны Центральной Азии – Китай – 215,7 (+15% к 2019 году);

Китай – Россия – Китай – 37,2 тыс.ДФЭ (+11% к 2019 году);

ТМТМ – 8,1 тыс.ДФЭ (+9% к 2019 году).

Особое значение придается развитию контейнерных перевозок по маршруту КНР-Европа-КНР, на котором, успешно работает совместное предприятие железнодорожных администраций Казахстана, России и Беларуси – ОТЛК ЕРА. Своевременный выбор стратегии, сделанный Компанией в 2010 г., нацеленный на завоевание позиций на рынке трансконтинентальных транзитных транспортировок, позволил нам за несколько лет нарастить объем контейнерных перевозок в сообщении КНР-Европа-КНР. В 2020 году объем перевозок контейнеров в этом направлении в 700 раз превысил уровень 2011 года, и достиг 876 тысяч ДФЭ.

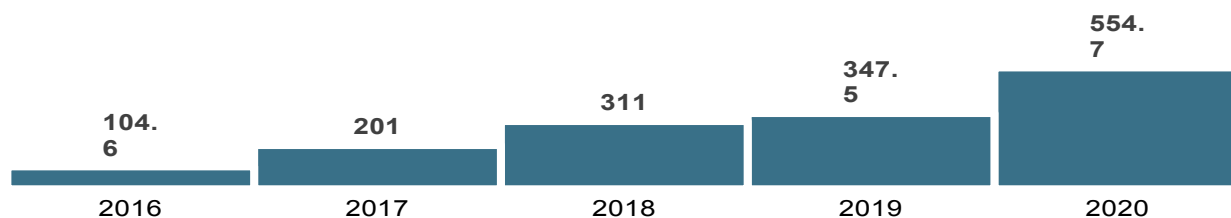


Рис. 11 – Объем транзитных контейнерных перевозок с 2016 по 2020 гг. по маршруту Китай-Европа-Китай, тыс. ДФЭ

Составлено автором на основе источника: Отчетность АО «НК «КТЖ» [32].

АО «НК «КТЖ» улучшает сервис и увеличивает скорость. В 2020 году маршрутная скорость пропуска контейнерных поездов в транзитном сообщении в направлении Китай – Европа выросла до 1150 км в сутки, которую планируется сохранить и в дальнейшем.

Многообещающим вектором развития Трансевразийских транспортировок является формирование маршрутов через морские порты Казахстана в направлении государств Кавказа, Персидского залива и Турции – это обеспечивает клиентам, которые выбрали ж/д транспорт другие варианты маршрутов перевозки.

Пропускная способность портов Казахстана доведена до 26,5 млн. тонн в год. Морской порт Актау и мультимодальный комплекс порта Курык включены в сеть международных транспортных коридоров.

С апреля 2019 г. на маршруте Актау-Баку действует регулярная фидерная линия, что оптимизирует оборот вагонов, контейнеров и сроки доставки. В конце 2019 года запущено второе фидерное судно на маршруте.

АО «НК «КТЖ» готово предложить клиентам транзитное время 16 суток для грузов в составе контейнерных поездов следующих из Ляньюньгана в Стамбул с использованием фидерной судоходной линии.

Кроме того, организовано регулярное фидерное сообщение из порта Актау в направлении иранских портов Энзели и Амирабад. Осуществляются фидерные рейсы по маршруту Туркменбаши – порт Актау в направлении Китая.

АО «НК «КТЖ» проводит работу по минимизации административных барьеров, реализации запланированных инфраструктурных проектов, в том числе на станции Достык.

Значительный «скачок» контейнерного транзита, особенно в китайско-казахстанском направлении, привел инфраструктуру Казахстана к высокой степени загрузки.

Учитывая быстро растущие объёмы транзитных перевозок на казахстанско-китайских пограничных переходах и высокую конкуренцию



альтернативных маршрутов, АО «НК «КТЖ» запланирован ряд мероприятий по развитию инфраструктуры на станции Достык:

- строительство 4-х новых контейнерных терминалов на станции Достык. Уже подписано 4 соглашения с частными инвесторами. Реализация данных проектов позволит увеличить мощность по перегрузу контейнеров, прибывающих из Китая, с сегодняшних 300 тысяч ДФЭ до 1 миллиона ДФЭ в год к 2025 году.

- модернизация участка Достык–Мойынты в рамках реализации программы «Нурлы жол».

Проделана значительная работа в части переноса сроков государственного финансирования 1 этапа проекта с 2023 года на 2021 год. Положительное решение Правительства о выделении средств из республиканского бюджета в 2021 году позволит ускорить реализацию данного проекта и избежать риска перетока контейнерных перевозок по маршруту КНР- Европа на альтернативный маршрут через территорию России.

С железнодорожной администрацией Китая ведется работа по переориентации части транзитного грузопотока и контейнерных поездов со станции Достык на станцию Алтынколь во избежание простоев на станции Достык.

В целях решения вопроса по увеличению приема и сдачи поездов на пограничных переходах между Казахстаном и Китаем проводится работа как на уровне железнодорожной администрации Китая, так и на уровне государственных органов Китая.

Кроме того, в связи с ежегодно увеличивающимся объемом перевозок грузов из России в Узбекистан нарастает нагрузка на действующий пограничный переход Сарыагаш–Келес. В этой связи рассматривается вопрос о строительстве дополнительного железнодорожного перехода между Казахстаном и Узбекистаном.

АО «НК «КТЖ» ведет гибкую тарифную политику для привлечения грузопотоков по железной дороге Казахстана.

В 2020 году нами принято более 150 индивидуальных тарифных решений адаптированных под нужды клиентов исходя из текущего состояния рынка.

С 2014 года тарифные условия на контейнерные поезда в направлении Европы, в частности по территории Казахстана остаются постоянно стабильными.

В 2020 году в условиях пандемии выросла нагрузка на железнодорожный транспорт, что связано с закрытием альтернативных видов перевозок. Компания быстро реагировала на все изменения и в трудных условиях ж/д транспорт показал себя быстрым, безопасным и эффективным видом транспорта для перевозки грузов.

В условиях пандемии значительную роль играет снижение физического контакта, и еще большую роль обретает внедрение IT инструментов.

Для обеспечения бесперебойной работы в Компании автоматизированы все бизнес-процессы для взаимодействия с клиентами.

В дочерних компаниях АО «НК «КТЖ» запущены личные кабинеты с возможностью подачи заявки на перевозку онлайн, отслеживания дислокации грузов в режиме реального времени, просмотра истории заказов и решения вопросов оперативно-финансового учета.

Созданные условия отвечают стратегии АО «НК» КТЖ» по развитию электронных сервисов и созданию благоприятной среды для клиентов, благодаря которому позволяют привлекать дополнительные грузы.

Основными рекомендациями, способными увеличить транзитный потенциал Казахстана и, соответственно, объем транзитных перевозок, являются модернизация участка Достык–Мойынты в рамках реализации программы «Нурлы жол», поскольку данный участок является частью главного транзитного коридора КНР-Европа по территории Казахстана.

Осуществление проекта сможет прирастить пропускную способность в два раза (с 12 до 25 пар поездов), объем транспортировок с 12 до 25 млн. тонн в год и уменьшит время доставки груза в полтора раза (с 800 до 1250 км в день). Длина участка составляет 840 км.

За прошедшие 5 лет размера транспортировок между Казахстаном и Китайской Народной Республикой возрос в два с половиной раза. При всем этом 82 процента транспортированного груза приходится на станцию Достык. По соотношению с прошедшим годом в 2020 году грузооборот меж 2-мя государствами увеличился на 47 процентов и составил 19,5 млн тонн [52].

Еще одной ключевой рекомендацией является необходимость построить новую линию Дарбаза–Мактаарал, в связи с ежегодно увеличивающимся объемом перевозок грузов из России в Узбекистан, так как нарастает нагрузка на действующий пограничный переход Сарыагаш–Келес.

Это позволит перераспределить грузопоток с участка Сарыагаш– Ташкент на новую ветку и обеспечит возможность привлечения дополнительных объемов в сообщении с Узбекистаном и снизит напряжение на действующем пограничном переходе Сарыагаш–Келес.

Кроме того, необходимо построить железнодорожную линию в обход станции Алматы (протяженность: 73,2 км; прогнозный грузопоток: 17–20 млн. тн/год), в связи с высоким ростом железнодорожного транзитного грузопотока, который проходит через станцию Алматы по направлению в КНР и страны Центральной Азии. Это позволит сократить сроки транспортировки в среднем на двое суток и на 40% разгрузить станции Алматы.

Все эти меры в совокупности позволят обеспечить большую стабильность объемов транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана.

### **3.4 Экономический расчет и обоснование строительства железнодорожного пути из расчета 1000 пог/м АО «НК «КТЖ»**

Таблица 5 – Показатели строительства железнодорожного пути из расчета 1000 пог/м.

№ п/п	наименование показателей	ед. изм.	Количество / сумма	примечание
1	Годовой грузооборот по проекту	тыс.тон	5000	Увеличение перевозки грузов в результате строительства пути
2	Средний тариф перевозки 1 км/тон	тенге	1050	
3	Доход от перевозки грузов	тыс.тенге	5250000	5000*1050
4	Расходы по строительству 1000 пог/м пути	тыс.тенге	900000	
5	Эксплуатационные расходы	тыс.тенге	3825000	
6	Валовая прибыль	тыс.тенге	525	5250000-3825000-900000
7	Налог на прибыль	тыс.тенге	105	525*0,20
8	Чистая прибыль/после вычета налогов	тыс.тенге	420	525-105
9	Суточный грузооборот	тонна	13698,6	5000000/365
10	Требуемое количество вагонов в сутки	вагон	≈ 203	13698,6/67,5 67,5 вес груза в одном вагоне

Составлено автором на основе источника: инвестиционных проектов АО «НК «КТЖ» [32].

Таблица 6 – Расшифровка расходов по строительству 1000 пог/м пути для АО «НК «КТЖ».

№ п/п	Наименование расходов	ед.изм.	сумма	% в общей сумме расходов
1	Заработная плата с начислением	тыс.тенге	151200	16,8
2	Материалы	тыс.тенге	585000	65
3	Топливо	тыс.тенге	27000	3
4	Электроэнергия	тыс.тенге	150	0,016
5	Оплата работ и услуг	тыс.тенге	120650	13,4
6	Износ основных средств	тыс.тенге	11500	1,3
7	Прочие расходы	тыс.тенге	4500	0,5
	Итого		900000	100

Составлено автором на основе источника: инвестиционных проектов АО «НК «КТЖ» [32].

Из расчета видно, что ожидаемое увеличение грузопотока составляет 5000 тыс. тонн при строительстве 1000 пог/м пути.

## Заклучение

Цель настоящей работы состояла в разработке путей увеличения объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Республики Казахстан.

В ходе исследования автор: рассмотрел теоретико-методологические основы железнодорожных транзитных перевозок грузов; провел анализ организации и объемов транзитных перевозок АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»; дал оценку транзитному потенциалу Республики Казахстан и его связи с международными транспортными коридорами; разработал рекомендации по увеличению объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана, а также расчет обоснования строительства железнодорожной линии.

По результатам проведенного исследования автором были сформулированы следующие положения и выводы.

Экономическое значение международных транзитных перевозок грузов состоит в том, что они позволяют повышать экспортный потенциал государства и наряду с прочими экономическими эффектами, способствуют росту сектора транспортно-логистических услуг и занятости.

В работе обосновано, что в последние годы все более востребованными в мире становятся модели интермодальных и мультимодальных транзитных перевозок, которые предполагают использование по крайней мере двух видов транспорта и разных режимов в пути от пункта отправления до пункта назначения через транспортную цепочку. Здесь крайне важным становится состояние инфраструктуры и эффективное взаимодействие всех участников данной транспортной цепочки. От их согласованных действий, доступности и качества предоставляемых услуг, в конечном счете, зависят объемы транзитных грузоперевозок. Значимым фактором реализации транзитного потенциала конкретной страны является также набор внешних (экзогенно заданных) и внутренних (эндогенно заданных) факторов среды.

Для повышения эффективности производственных процессов АО «НК» ҚТЖ» постоянно проводит комплекс работ по следующим направлениям: модернизация и развитие средств производства, повышение производительности труда, автоматизация управления процессами.

Модернизация, проводимая в АО «НК» ҚТЖ», включает в себя комплекс целевых программ и мероприятий по следующим направлениям: получение и сохранение лидирующих позиций в существующих и новых сегментах рынка на основе адекватной дифференциации и стандартизации структуры спроса сети транспортных продуктов, расширение бизнеса путем строительства новых объектов инфраструктурной сети, внедрение всеобъемлющей системы менеджмента качества, реинжиниринг технологических и коммерческих процессов, создание новых сегментов рынка на основе инновационной транспортной продукции.

По мнению автора, высокая конкуренция среди перевозчиков и тренд на экологизацию транспорта выдвинули на передний план поддержку и развитие железнодорожного транспорта, подтверждением чему является постоянный рост международных транзитных перевозок грузов по территории стран ЕАЭС.

Стратегические направления в области увеличения объемов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Казахстана обозначены в Послании Первого Президента народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства». В Послании поставлены задачи по увеличению транзитных перевозок через территорию Казахстана в два раза к 2020 году и в 10 раз к 2050 году.

Цели и пути увеличения транзитных грузопотоков определены также в стратегических документах ЕАЭС, участником которого является Казахстан.

Полученные результаты исследования стали основой разработки рекомендаций для государственных органов Казахстана, суть которых состоит из трех ключевых положений:

1. Продолжить работу по модернизации участка Достык–Мойынты в рамках реализации программы «Нурлы жол», поскольку этот участок является частью главного транзитного коридора Китай – Европа, проходящий по Казахстану.

2. Необходимо построить новую линию Дарбаза–Мактаарал, в связи с ежегодно увеличивающимся объемом перевозок грузов из России в Узбекистан, так как нарастает нагрузка на действующий пограничный переход Сарыагаш–Келес.

3. Необходимо построить железнодорожную линию в обход станции Алматы, в связи с высоким ростом железнодорожного транзитного грузопотока, который проходит через станцию Алматы по направлению в КНР и страны Центральной Азии.



## Список использованных источников

1 Кузнецова, Е.М. Сущность и иерархия понятия «международный транспортный коридор» // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2009. – № 1. – С. 150-153.

2 Арсенов, В.И. Перспективы интеграции российского транспорта в систему евроазиатских транспортных связей // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 10. – С. 4–7.

3 Кудряшов, Н.Г. Некоторые аспекты международного транзита товаров через территорию Республики Беларусь // Беларусь в современном мире: материалы XV Междунар. науч. конф., посвящ. 95-летию образования Белорус. гос. ун-та. – Минск, 2016. – С.285-286.

4 Рустамзаде, М.Н., Фаттахов, Р.В. Проблемы развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации // The problems of international transport corridors development on the territory of the Russian Federation // Interactive science// Интерактивная наука. – 2017. – № 3 (13). – С. 165-167.

5 Rodrigue, J-P., Slack, B. Intermodal Transportation and Containerization. – URL: [https://transportgeography.org/?page\\_id=1768](https://transportgeography.org/?page_id=1768) (дата обращения: 20.09.2020).

6 Baginova, V. Zenkin, A, Ushakov, D. Current trends in the formation of international transport systems // E3S Web of Conferences 175, 14014 (2020). – URL:

[https://www.e3sconferences.org/articles/e3sconf/pdf/2020/35/e3sconf\\_interagromash\\_2020\\_14014.pdf](https://www.e3sconferences.org/articles/e3sconf/pdf/2020/35/e3sconf_interagromash_2020_14014.pdf) (дата обращения 20.09.2020).

7 Ларин, О.Н. Развитие транзитного потенциала автотранспортных систем регионов: монография. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 343 с.

8 Кудряшов, Н.Г., Нечай, А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – № 3. – С. 92-98.

9 Зеленая, О.В. Перспективы развития различных видов транспорта в логистических системах Российской Федерации // Молодой ученый. – 2014. – № 20. – С. 274-277.

10 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2020) (вместе с «Правилами перевозок грузов», «Техническими условиями размещения и крепления грузов», «Правилами перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства»). – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133603/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133603/) (дата обращения: 25.09.2020).

11 Кизим, А.А., Мищенко, Л.Я., Шевченко, И.В. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – № 31(268). – С. 2-16.



12 Федотенков, Д.Г. Основные проблемы и пути развития транспортной логистики // Проблемы современной экономики: материалы III международной науч. конф. (г. Челябинск, декабрь 2013 г.). – Челябинск: Два комсомольца, 2013. – С. 168-171.

13 Ballou, R. Business Logistics: Supply Chain Management 5th edition/ Ronald Ballou. – Upper Saddle River: Prentice Hall, 2003. – P. 12-15.

14 Кизим, А.А., Демченко, А.О. Факторы роста и угрозы развития современной транспортно-логистической инфраструктуры российских территорий // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2013. – № 10 (41). – С.7-16.

15 Федотенков, Д.Г. Развитие транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики // Инновационная экономика: материалы международной науч. конф. – Казань, 2014. – С. 222-226.

16 Пономарев, Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // Молодой ученый. – 2016. – № 1. – С. 464-466.

17 Киздарбекова, М.Ж. Проблемы и перспективы развития логистики в Казахстане // Молодой ученый. – 2017. – №14. – С. 363-365.

18 Пак, Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: дис. канд. экономич. наук. – Москва, 2017. – 201 с.

19 CIA World Factbook. Railways compares the total route length of the railway network and of its component parts. – URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html> (дата обращения: 24.09.2020).

20 Перевозки контейнеров по сети ОАО "РЖД" в 2019 году превысили 5 млн ДФЭ, 23.01.2020. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=247943> (дата обращения: 23.09.2020).

21 ERAI. Об индексе. – URL: <https://index1520.com/index/> (дата обращения: 24.09.2020).

22 Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 5 (52). – С. 7-18.

23 Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. – URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> (дата обращения: 15.09.2020).

24 Титова, О.В. Необходимость аутсорсинга транспортных функций в современных организациях // Экономика. Профессия. Бизнес, 2015. – № 1. – С. 89-91.

25 GLOBAL RAILWAY BUSINESS. I QUARTER 2020. – URL: [https://www.infraeconomy.com/data/files/2020\\_QI\\_IEC\\_Global\\_railway\\_business.pdf](https://www.infraeconomy.com/data/files/2020_QI_IEC_Global_railway_business.pdf) (дата обращения: 21.09.2020).

- 26 ЦАРЭС. Транспортная стратегия 2030. – URL: <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-NFP-ru.pdf> (дата обращения: 22.09.2020).
- 27 Официальный сайт АО «НК КТЖ». – URL: <https://www.railways.kz/> (дата обращения: 21.09.2020).
- 28 Закон РК от 8 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте» // Ведомости Парламента Республики Казахстан, 2001 г. – № 23. ст. 315.
- 29 Закон РК от 9 июля 1998 года № 272 «О естественных монополиях и регулируемых рынках» // Ведомости Парламента Республики Казахстан, 1998 г., – № 16. – ст. 214.
- 30 Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. – URL: <http://www.eurasiancommission.org/> (дата обращения: 21.09.2020).
- 31 Официальный сайт ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки». – URL: <https://ktzh-gp.kz/ru/index.php> (дата обращения: 21.09.2020).
- 32 Годовой отчет АО «НК КТЖ» за 2019 год. – URL: [https://www.railways.kz/articles/for-investors/godovoye\\_otcheti](https://www.railways.kz/articles/for-investors/godovoye_otcheti) (22.09.2020).
- 33 Материалы официального сайта «KTZ Express». – URL: <http://ktze.kz/> (дата обращения: 22.09.2020).
- 34 Можарова, В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.
- 35 Каковы транзитные возможности Казахстана? – Алматы, 2019. – URL: [https://forbes.kz/finances/integration/kakovy\\_i\\_tranzitnyie\\_vozmojnosti\\_kazahstana](https://forbes.kz/finances/integration/kakovy_i_tranzitnyie_vozmojnosti_kazahstana) (дата обращения: 19.09.2020).
- 36 Железнодорожная отрасль Казахстана: рельсовый каркас страны: интервью управляющего директора по инфраструктуре – директора филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Бауыржана Урынбасарова, 2020 года. – URL: <https://railnews.kz/ru/news/6602/> (дата обращения: 23.09.2020).
- 37 АО «НК «КТЖ»: презентация, 2019. – URL: <https://atameken.kz/> (25.09.2020).
- 38 Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – 74 с.
- 39 Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055 «Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы» // Егемен Казахстан, 2020 г. – № 25. – 12 с.
- 40 Материалы официального сайта АО «ОТЛК». – 2020. – URL: <http://www.utlc.com/> (дата обращения: 22.09.2020).
- 41 ОТЛК ЕРА. Traffic Volume. – 2020. – URL: <https://www.utlc.com/en/> (дата обращения: 25.09.2020).

42 ОТЛК ЕРА. Статистика. – 2020. – URL: <https://index1520.com/statistics/?direction=all&view=list&section=cargo&period=2020&orderField=currentPeriodTime&orderDirection=desc> (дата обращения: 26.09.2020).

43 ОТЛК ЕРА. Статистика. – 2019. – URL: <https://index1520.com/statistics/?direction=all&view=list&section=transit-service&period=2019> (дата обращения: 26.09.2020).

44 Юрьева, М. Китайский вектор // Журнал Транс-Logistics Казахстан. – 2013. – № 3. – С. 4-8.

45 Объемы железнодорожных перевозок между Китаем и Европой растут на фоне хаоса из-за пандемии, 2020. – URL: <https://index1520.com/news/obemy-zheleznodorozhnykh-perevozok-mezhdu-kitaem-i-evropoy-rastut-na-fone-khaosa-iz-za-pandemii/> (дата обращения: 20.09.2020).

46 Brinza, A. China's Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty. Foreign Policy, 2017. – URL: <http://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continentspanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/> (дата обращения: 26.09.2020).

47 Moss, T. China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe. Fox Business, 2017. – URL: <http://www.foxbusiness.com/features/2017/05/11/china-nowhas-rail-link-into-heart-europe.html> (дата обращения: 26.09.2020).

48 ЕЭК: Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза, январь – декабрь 2019. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/analytics/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Pages/default.aspx) (дата обращения: 14.09.2020).

49 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) от 12.04.2017 г. // Официальный сайт Евразийского экономического союза. – URL: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 27.08.2020).

50 Дробот, Е.В., Абросимова, А.С., Савицкая, К.С. Влияние санкций на формирование Евразийского экономического союза // Экономические отношения. – 2017. – Том 7. – № 1. – С. 55-64.

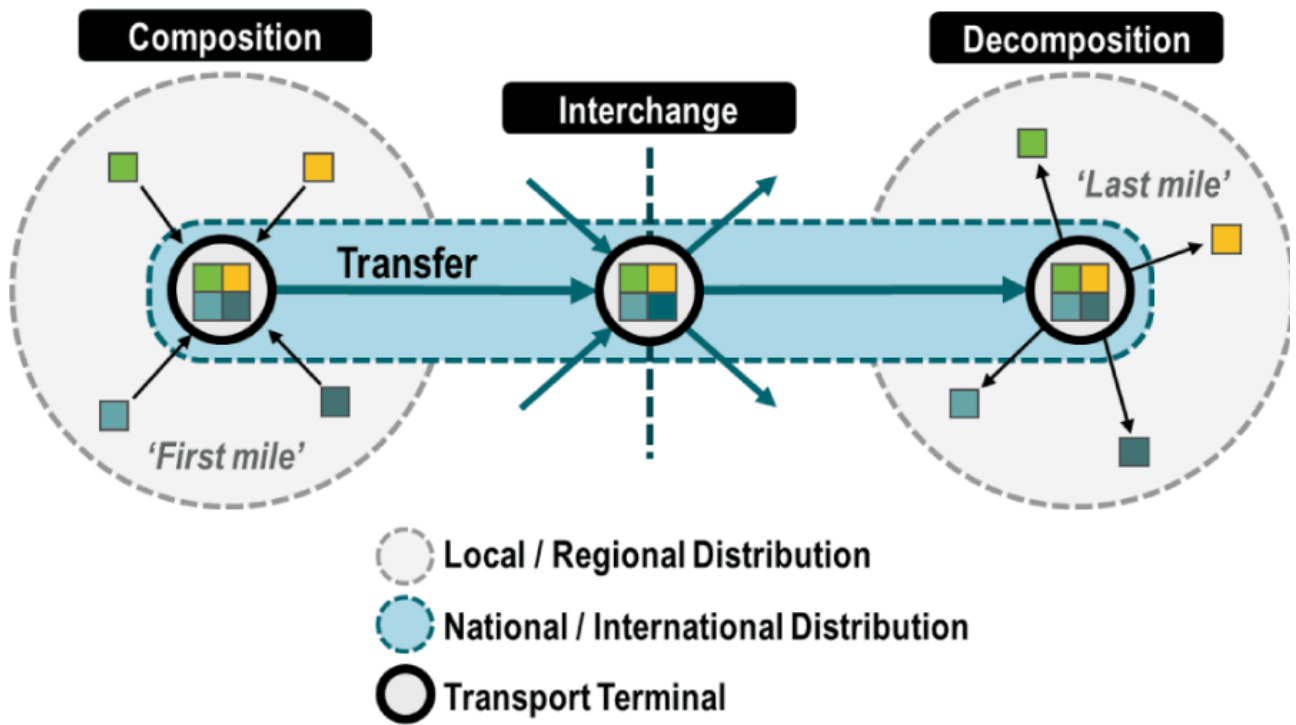
51 Караваев, А. Американские санкции скажутся на Евразийском экономическом союзе // Новая газета. – 2018. – № 44. – С. 15-16.

52 Транзит из Китая в Европу растёт: ҚТЖ модернизирует участок Достық–Актоғай–Мойынты. – URL: [https://forbes.kz/process/tj\\_uskoryaet\\_modernizatsiyu/](https://forbes.kz/process/tj_uskoryaet_modernizatsiyu/) (дата обращения: 23.12.2020).

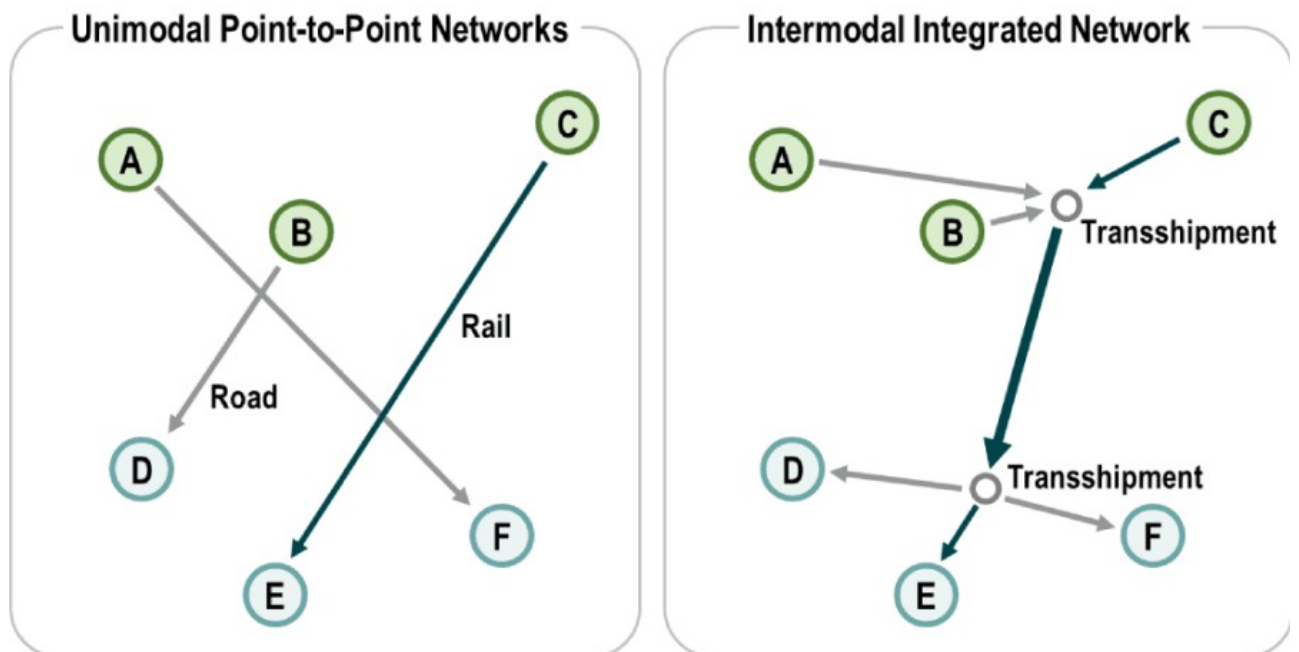


## Приложения

### Приложение А – Интермодальная транспортная цепочка



## Приложение Б – Интермодальные перевозки как объединяющая сила



## Приложение В – Обычное интермодальное терминальное оборудование

### Straddle Carrier



Circulate over container piles. Can go over stacks up to 3 in height. Density of 500 to 700 TEU per hectare.

### Rubber-tired Gantry

High storage densities (1,000 TEU per hectare). Difficult to move from one stack to the other. High acquisition but low operating costs.



### Front-end Loader



Use container top anchor points. Handle most containers. Can reach stacks up to 3 in height.

### Rail-mounter Gantry

Highest storage density (wide span; +1,000 TEU per hectare); mostly used at port terminals. Lowest operating costs. Fixed to rail tracks.



### Reach Stacker



Flexible side loaders. Can reach stacks up to 3 full or 5 empty containers in height. 500 TEU per hectare.

### Portainer

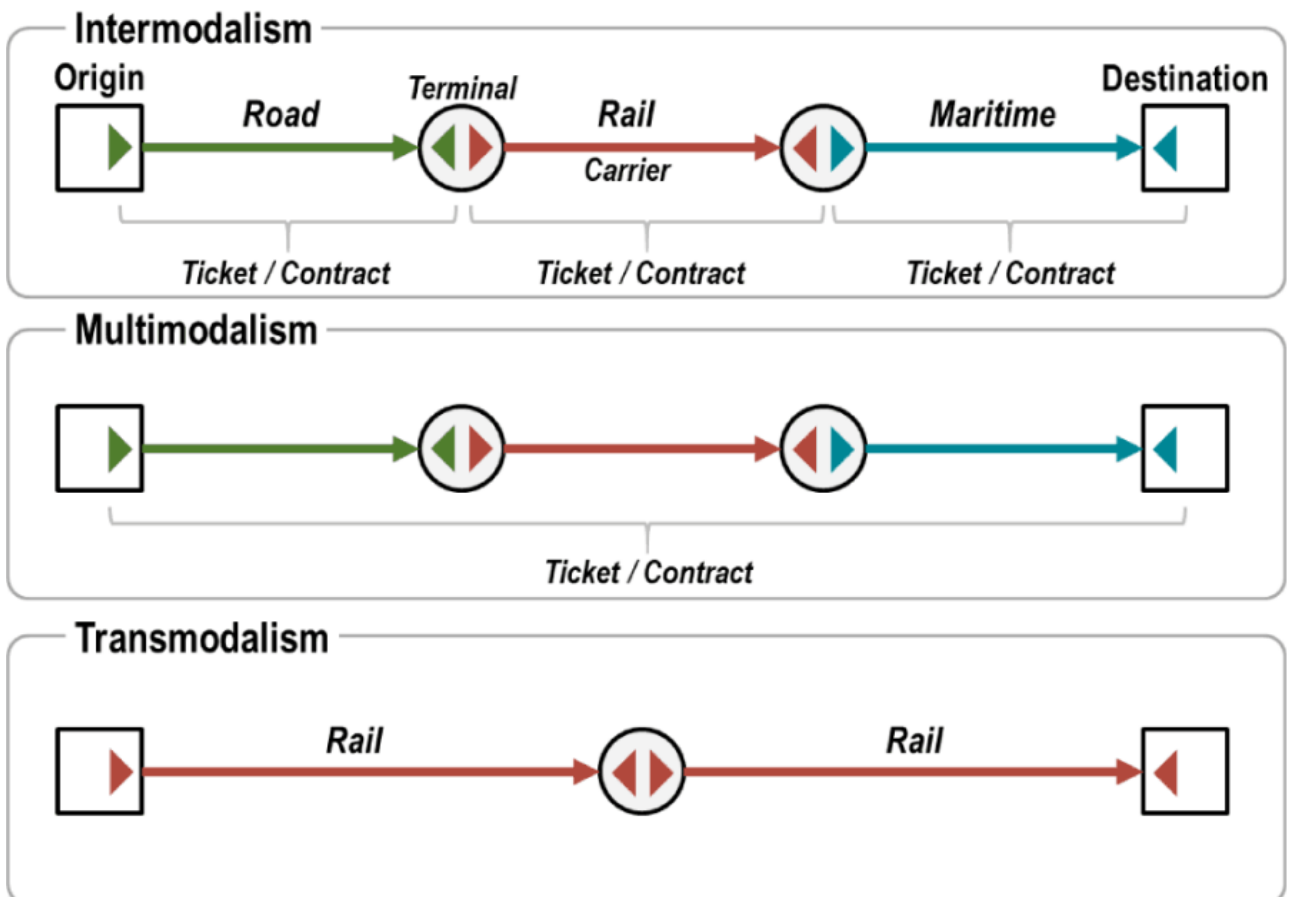
Load and unload containerships. Various sizes (Panamax and Super-Panamax).







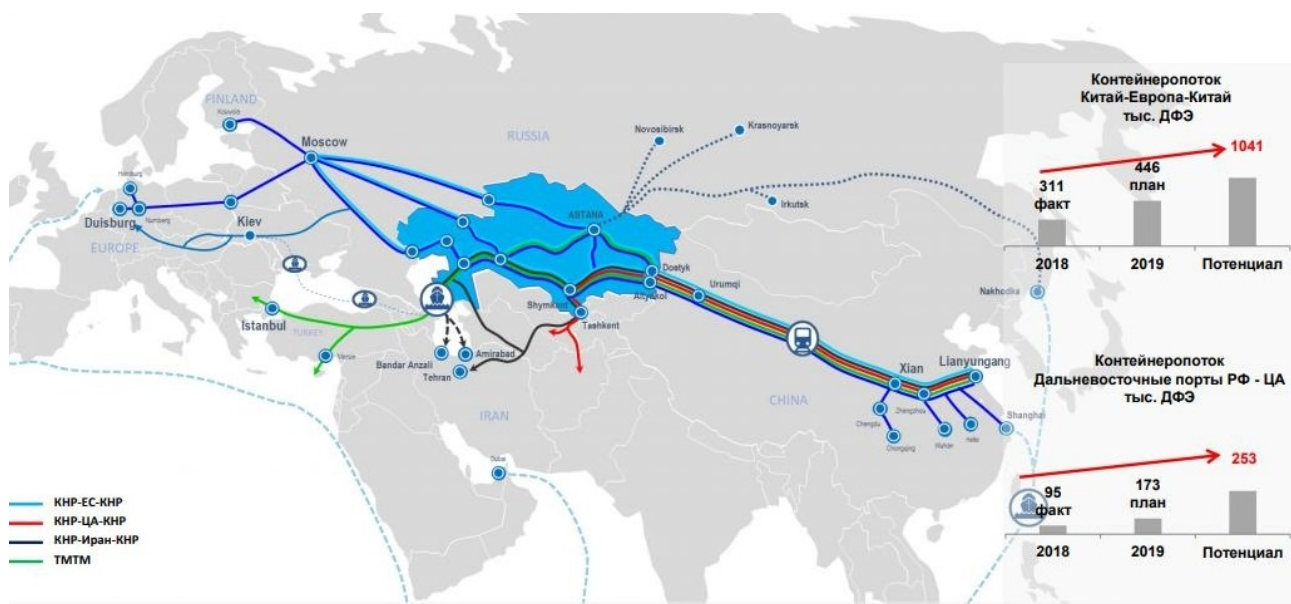
## Приложение Г – Интермодализм, мультимодализм и трансмодализм







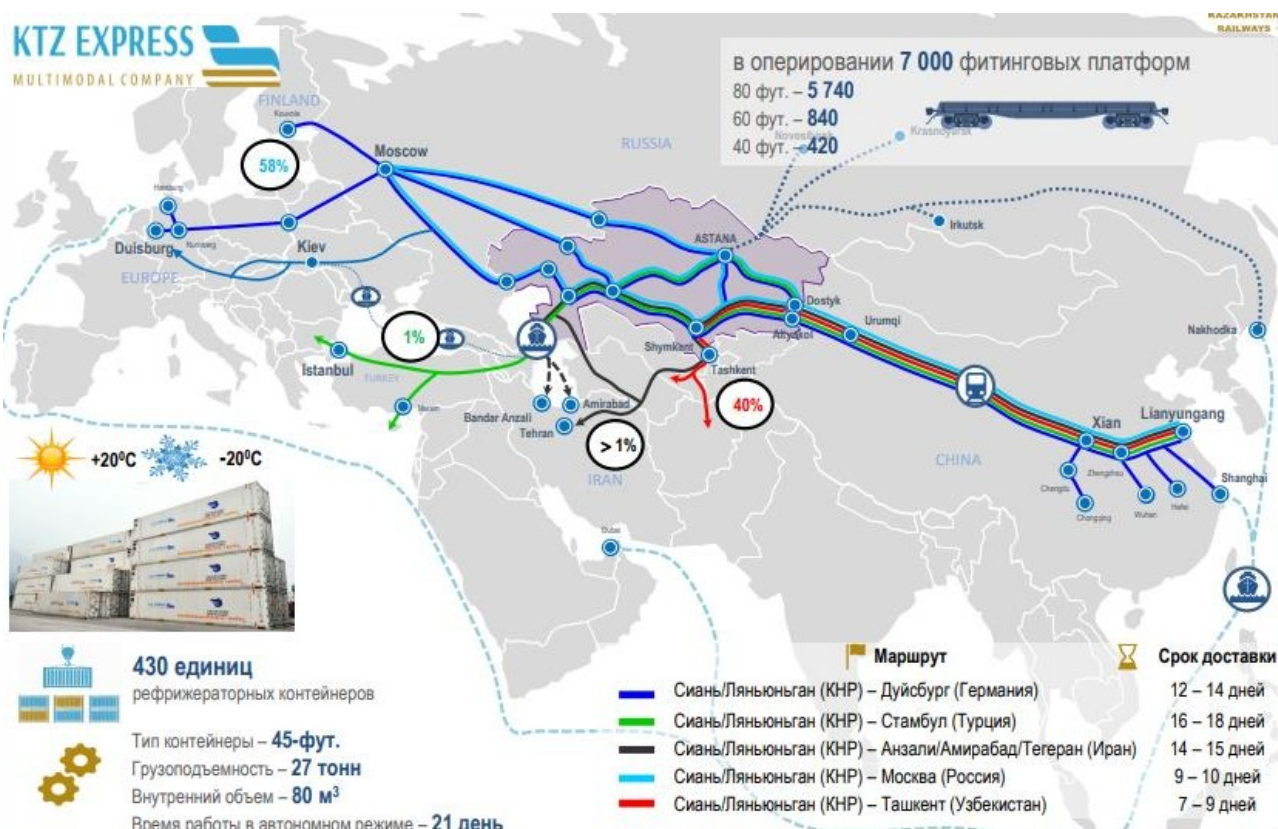
## Приложение Е – Основные коммерческие направления через территорию Республики Казахстан



Составлено автором на основе источника: [37].



## Приложение Ж – Транзитный контейнерный потенциал АО «НК «КТЖ»



Составлено автором на основе источника: [37].



## Аналитическая записка

Автор проекта: Маратулы А.

Научный руководитель: Аспанбетов Д.А.

<b>Идея проекта</b>	Пути увеличения объема транзитных грузов на железнодорожном транспорте через территорию Казахстана
<b>Проблемная ситуация (кейс)</b>	Магистерский проект посвящен актуальной теме развития транзитного потенциала на железнодорожном транспорте. Однако конкуренция в этой сфере очень высока. В Центрально-Азиатском регионе появились альтернативные проекты, которые могут снизить транзитный потенциал Казахстана.
<b>Имеющиеся решения данной проблемы</b>	В своем послании от 1 сентября 2020 года Президент страны Касым-Жомарт Токаев отметил, что конкурентоспособность Казахстана должна расти за счет прорывных инфраструктурных проектов, привлечения новых стран и компаний, повышения уровня сервиса и скорости транзитных маршрутов. Поэтому на сегодняшний день одним из актуальных вопросов является выработка предложений по исследуемому проекту по увеличению транзитных грузов через территорию Казахстана железнодорожным транспортом.
<b>Предлагаемое решение данной проблемы</b>	Отметим, что рекомендации по увеличению транзитных грузов железнодорожным транспортом в магистерском проекте, актуальны и на сегодняшний день приняты уполномоченным органом в работу. В частности, к ним относятся модернизация участка Достык-Мойынты в рамках реализации программы «Нұрлы жол»; строительство новой линии Дарбаза-Мактаарал с дальнейшим выходом в Республику Узбекистан; а также строительства обводной железнодорожной линии в обход ж/д узла станции Алматы.
<b>Ожидаемый результат</b>	1) Модернизация участка Достык-Мойынты Протяженность: 800 км Период реализации: 2021 – 2025 годы Эффект: Увеличение скорости транзитных поездов с 850 до 1200 км в сутки; 2) Строительство новой линии Мактаарал – Дарбаза Протяженность: 115 км Период реализации: в разработке Эффект: Создание нового ж/д перехода с Узбекистаном; 3) Строительство обводной железнодорожной линии в обход ж/д узла станции Алматы Протяженность: 74 км Период реализации: 2021 – 2024 годы Эффект: Сокращение сроков перевозки транзитных грузов на 2 суток В итоге, указанные выше пути решения проблем обеспечат увеличение объемов транзитных грузов на железнодорожном транспорте к 2025 году до 26,9 млн. тонн (2020г.-20,6 млн. тонн).
<b>Литература</b>	1) Официальный сайт Президента Республики Казахстан. – <a href="https://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-1-sentyabrya-2020-g">https://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-1-sentyabrya-2020-g</a> (01.09.2020г.). 2) Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. –



<https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055> (31.12.2019г.)

3) Официальный сайт Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. – <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid?lang=kk>.