

Ж.К. Кегенбеков¹, А.У. Жуманов²

¹Казахстанско-Немецкий университет, Алматы, Казахстан

²ТОО Railways Enjineering, Алматы, Казахстан

E-mail: kegenbekov@dku.kz

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСКИХ МОЩНОСТЕЙ НА ТРАНСКАСПИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ МАРШРУТЕ

Аннотация. Сегодня многие эксперты считают, что Транскаспийский международный транспортный коридор поможет Азербайджану и Казахстану выйти на новые рынки сбыта и стать важными точками транзита товаров между Западом и Востоком. Увеличение торговли может стимулировать экономическое развитие посредством развития бизнеса, создания рабочих мест, и улучшения качества жизни. Однако масштабы воздействия варьируются в зависимости от страны, транспортного коридора, типа инфраструктуры. Статья содержит результаты исследования транспортно-складских мощностей на Транскаспийском железнодорожном маршруте. Основной акцент сделан на анализ транспортно-складских мощностей по территории Казахстана. В статье рассматриваются основные проблемы и барьеры на пути развития инфраструктуры и транспорта в регионе. В рамках исследования проводилась интервью с представителями государственных и частных организации, с помощью которых авторы выявляли основные проблемы и трудности. Надеемся, что результаты исследования будет способствовать лучшему пониманию важности трансграничной инфраструктуры для эффективного транспорта, что приведет к расширению торговли и экономическому развитию региона в целом.

Ключевые слова. Транспорт, логистика, маршрут, логистический сервис, транспортная инфраструктура.

Введение.

В последние годы объем грузовых перевозок в Казахстане постоянно растет. В 2021 году грузовые перевозки всеми видами транспорта составили 4,2 млрд тонн. Объем контейнерных перевозок в прошлом году достиг 1,066 млн. TEU, увеличившись на 22 % по сравнению с предыдущим годом. По данным rail.kz, по маршруту Киттрай-Европа-Китай было перевезено 732 000 TEU. Казахстан обслуживает 83 % транзита по маршруту Китай - Европа - Китай. Существует ограниченное количество сухопутных маршрутов из Китая в Европу, обслуживаемых в рамках проекта «Шелковый путь». Основными маршрутами в этом направлении являются:

- 1) Транзит через Владивосток или Красноярск по территории России.
- 2) Транзитом через Казахстан и далее через Екатеринбург (на территории России).
- 3) Транзит из Урумчи в порт Актау (Казахстан), затем по морю в Азербайджан и далее через Грузию и Турцию в Европу - Транскаспийский маршрут.

Последствия войны на Украине нарушили логистические цепочки всего региона, что привело к массовым ограничениям в использовании двух маршрутов через Россию.

Материалы и методы.

Сегодня многие ученые со всего мира в связи с геополитическими событиями начали уделять особое внимание на развития международных транспортных коридоров и используя различные методы ищут альтернативные маршруты и коридоры перевозки экспортных и транзитных грузов.

Например, ученые Kotenko A.G., Sattorov S.B., Nehoroshkov V.P., Timuhin K.M. опубликовали результаты научных работ на тему «Model for forecasting the dynamics and growth of the throughput of the Central Asian transport corridor lines», где определили важность международных коридоров в Центральной Азии, привели данные о значении железнодорожного транспорта в экономике государства и эффективности проектов при развитии железных дорог. В своих исследованиях ученые используя метод аппроксимации сделали прогнозирования динамики роста пропускной способности на рассматриваемой линии. Была разработана модель прогнозирования, соответствующая характеру изменений в тенденции исследуемого грузопотока [1].

В процессе создания долгосрочных энергетических и коммерческих проектов и постоянных дебатов в Европе, под влиянием меняющейся региональной и международной политической и экономической среды, а также после второго форума в мае 2017 года продолжается процесс развития самого глобального проекта в истории Китая «Один пояс, одна дорога» (OBOR). Эта крупная инициатива приведет к расширению китайского экономического влияния в Европе. Ученые из Nikola Vaptsarov Naval Academy (Varna, Bulgaria) - Mednikarov, Boyan, Admiral, Flotilla, Lutzkanova, Siyana и Yotsov, Ivo в своих исследованиях отмечают геополитические и геоэкономические аспекты новых евразийских экономических коридоров и их последствия для стран ЕС и в частности для Болгарии. Интерес для Европы и Болгарии представляют Северный и Центральный трансевразийские экономические коридоры, а также Южно-Кавказская перспектива и Транскаспийский транспортный коридор, включая Черное море по маршруту Китай-Азербайджан-Грузия-Черное море. Могут ли транспортные коридоры, выходящие на Азербайджан и Грузию, достичь болгарских берегов - вопрос, ответ на который требует концептуального пересмотра экономических приоритетов страны в современной политической обстановке [2].

Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» была основана в январе 2017 года. За это время членами ассоциации стали 20 инфраструктурных и логистических компаний из 8 стран, тем самым формируя сегодня синергию логистической инфраструктуры по всему маршруту. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы: Ляньюньган (КНР) - Актау/Курык (Казахстан) – Азербайджан – Грузия – Турция/ Украина/ Польша/ Румыния/ Италия/ другие страны ЕС [3].



Рисунок 1 - Транскаспийский международный транспортный маршрут [3]

В 2019 году по маршруту ТМТМ запущено регулярное фидерное сообщение по участку Актау - Баку - Актау. По мере возрастания контейнеропотоков в сообщении Китай/ЦА-Европа предусматривается увеличение количества фидерных судов и замена действующего судна на более вместительный [4].

Для модернизации портов и развития инфраструктуры ТМТМ требуется проведение комплекса мероприятий (таблица 1).

Таблица 1 – Комплекс мероприятий для модернизации инфраструктуры ТМТМ в Казахстане

№	Инфраструктура	Комплекс мероприятий
1	Для развития железнодорожной инфраструктуры	Строительство железной дороги обводной линии Алматы
		Строительство второго железнодорожной пути на участке Достык-Мойынты
2	Для развития инфраструктуры порта Актау	Строительство контейнерного хаба в порту Актау
		Реконструкция нефтеналивных причалов №9 и 10 и волнолома в порту Актау
		Реконструкция причала №12 порта Актау с удлинением причала №3
		Дноуглубление акватории
		Обновление парка перегрузочной техники
3	Для развития инфраструктуры порта Курык	Строительство причала №3 в порту Курык с проведением дноуглубительных работ
		Создание дополнительно пяти (5) универсальных причалов с терминалами в порту Курык на территории Semurg Invest с проведением дноуглубительных работ от порта Курык;
		Строительство зернового терминала на территории порта Курык мощностью 1 млн. тонн в год
4	Для Актауского морского северного терминала	Строительство дополнительного железнодорожного пути
		Строительство нефтеналивного терминала
		Строительство терминала налива масла с возможностью накопления
Составлено на основе источника [4]		

Как видно из таблицы 1, для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута в Казахстане предстоит решить множество вопросов касательно инфраструктурного развития.

Результаты и обсуждения.

Роль ТМТМ в связи с меняющейся геополитической обстановкой значительно возросла, заявил президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев. После присоединения морского порта Курык к Транскаспийскому коридору время перевозки грузов из Хоргоса в Стамбул сократилось в 5 раз: груз раньше шел 60 дней, теперь – 13 суток.

Целью проекта ТМТМ является упрощение прохождения грузов по маршруту, реализация согласованных операций по перевозке грузов по маршруту, определение сквозных тарифов и налаживание бесперебойного сообщения по этому маршруту. В этом ее основная выгода и польза как для Казахстана, так и для стран Центральноазиатского региона [5].

Для определения важности использования ТМТМ для Казахских и филиалов международных транспортно-логистических компании провели интервью с представителями данных компании. Для исследования был выбран как местные, так и международные компании, а также ученые с разных университетов.

Интервью состояла из 7 вопросов. Вопросы были разработаны совместно с техническим университетом Дармштад (Германия) в рамках совместного исследовательского проекта.

Наибольшая доля отвечающих, указывающих свою должность приходится на специалистов компаний - 30,8%, руководителей департаментов - 23,1%, менеджеров - 19,2%.

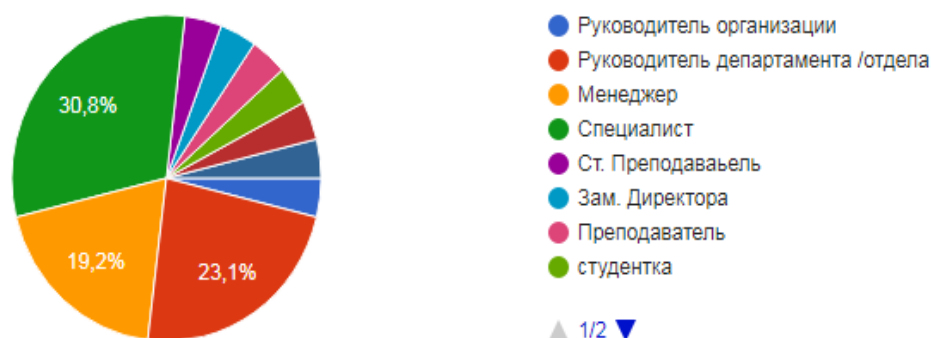


Рисунок 2 – Доля опрошенных респондентов

Среди опрошенных многие имеют опыт работы в логистических компаниях более 10 лет и занимаются организацией перевозок негабаритных, опасных, навалочных и наливных грузов, контейнерными перевозками как в местном, так и в международном сообщении. Основные маршруты Юго-Восточная Азия – Казахстан, Европа – Казахстан. Примерно на протяжении 2-х лет используют часть маршрута Транскаспийского железнодорожного маршрута при перевозке груза в контейнерах из Турции в Казахстан.

По статистическим данным по маршруту ТМТМ объем контейнерных перевозок с каждым годом только увеличиваются.

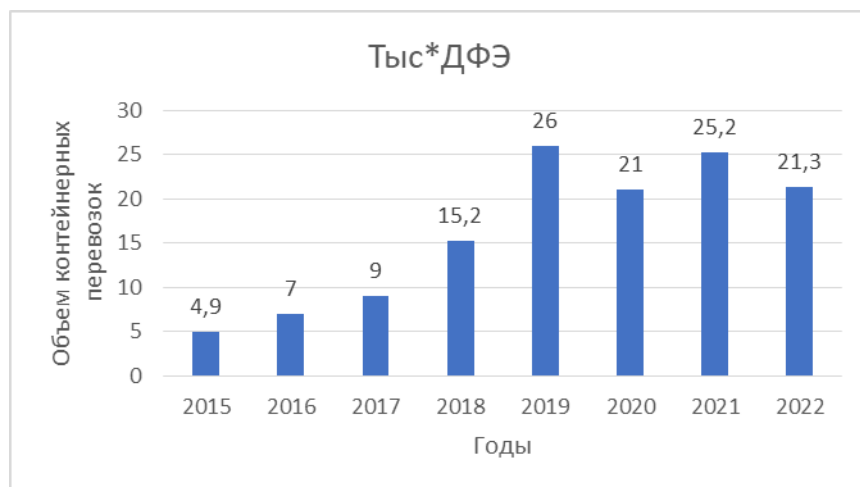


Рисунок 3 – Объем контейнерных перевозок по Транскаспийскому маршруту [4]

Но в то же время, многие респонденты отвечая на вопрос «Что бы вы лично хотели видеть в плане мер местной (казахстанской) политики для продвижения транскаспийского

железнодорожного маршрута», считают, что нужно решить вопрос, почему с Китая отправляет в приоритетном порядке контейнера в Европу, в результате чего контейнера, назначением в Казахстан, по долгу простаивают в Казахстане, а также улучшение транспортной республиканской инфраструктуры, особенно в припортовых зонах.

Эффективность Транскаспийского железнодорожного маршрута на больших расстояниях зависит от наличия функционирующей инфраструктуры. Инвестиции в инфраструктуру обычно дают эффект только через некоторое время и, таким образом, оказывают отложенное воздействие. Во время интервью респонденты отвечали на вопросы «Какие текущие условия инфраструктурной основы в настоящее время оказывают наибольшее влияние (положительное и отрицательное) на Транскаспийский железнодорожный маршрут?» и «Что бы вы хотели видеть от поставщиков инфраструктуры для продвижения Транскаспийского железнодорожного маршрута в будущем?». Как оказалась, многие представители транспортно-логистических компании отмечают следующие основные моменты:

- своевременные ремонт портовой и железнодорожной инфраструктуры;
- отсутствие мощностей в припортовых зонах для свободной выгрузки нестандартных грузов. Подготовительные процессы всегда требуют большего времени для их реализации;
- прозрачность в ценообразовании и компетентность.

Перевозки по Транскаспийскому железнодорожному маршруту характеризуются большим количеством участников, которым приходится работать вместе. Здесь существует множество интерфейсов и коммуникационных потребностей, которые в настоящее время отображаются в основном в аналоговой форме. Тем не менее, эффективная координация возможна только через интеграцию и сотрудничество. В связи с этим, респондентам был задан вопросы «Какие факторы (положительные и отрицательные) в настоящее время оказывают наибольшее влияние на сотрудничество и связь между компаниями вдоль Транскаспийского железнодорожного маршрута?» и «Что бы вы хотели видеть в плане межфирменного сотрудничества в будущем?».

По результатам опроса можно отметить, что как показывают последние политические события, чем меньше участников рынка задействованы в той или иной сфере, тем сложнее добиться договорённости. Также пандемия показала нам, что глобализация не работает, все заинтересованы только в выгоде своего региона/страны. Также очень важно решение следующих вопросов:

- непрозрачная конкурентность и ценообразование
- очень узкий агентский рынок, обладающих необходимыми мощностями, что повышает себестоимость сервиса транспортных услуг.
- четкого соблюдения договоров.

Транскаспийский железнодорожный маршрут конкурирует как с морскими, так и с воздушными грузоперевозками. Необходимые многочисленные перевалки являются лишь одним из технических факторов, обуславливающих это.

Учитывая, что основная задача ТМТМ будет ориентирован на контейнерную перевозку, проанализируем железнодорожную инфраструктуру. Например, на сегодняшний день по территории Казахстана для приема и выдачи грузов в универсальных контейнерах массой брутто 3,3 (5) и 5,5 (6) т на подъездных путях, для приема и выдачи грузов в универсальных контейнерах массой брутто 20 и 24 т на станциях, приема и выдачи грузов в универсальных контейнерах массой брутто 20 и 24 т на подъездных путях, прием и выдачи грузов в универсальных контейнерах массой брутто 24 (30) и 30 т на станциях и приема и выдачи грузов в универсальных контейнерах массой брутто 24 (30) и 30 т на подъездных путях открыты 64 станций из 445 станций [5, 6]. И как отметили, представители различных логистических компании, для

конкурентоспособности маршрута ТМТМ необходимо в первую очередь улучшать инфраструктуру и применять новые технологии.

Как показана на рисунке, основные станции, которые открыты для работы с контейнерами располагаются на юге страны. И строительство железной дороги обводной линии Алматы оправдано. И учитывая мнения пользователей инфраструктуры, необходимо наладить прямые контакты между операторами и согласовать маршруты, тарифы и прочие операционные вопросы.

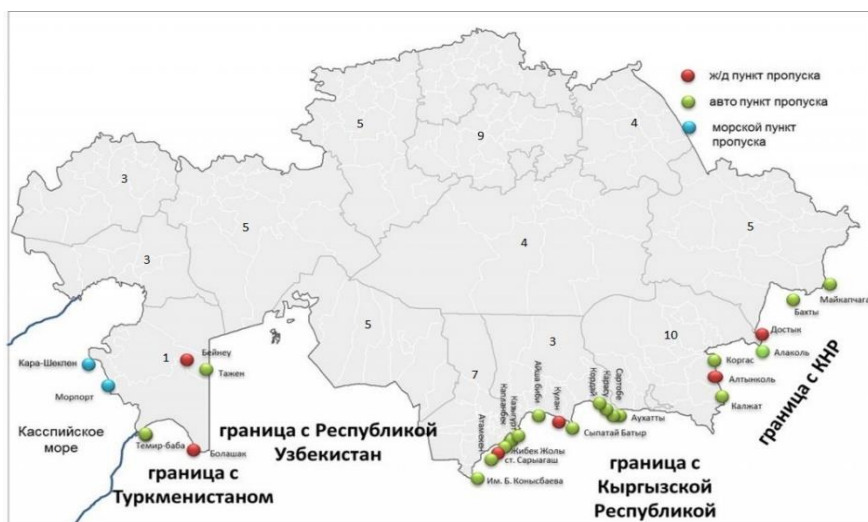


Рисунок 5 – Количество станций, открытых для работы с контейнерами по регионам

Заключение.

Отсутствие мощностей в припортовых зонах, железнодорожных инфраструктурах, а также прозрачность в ценообразовании и компетентность участников перевозочного процесса сдерживает полное пользование всеми участниками ТМТМ. Реализация всех намеченных мероприятий как со стороны владельцев инфраструктуры, так и решение политических вопросов приведет к увеличению объема перевозок по маршруту ТМТМ и достигнет прогнозируемых объемов.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Kotenko A.G., Sattorov S.B., Nehoroshkov V.P., Timuhin K.M. «Model for forecasting the dynamics and growth of the throughput of the Central Asian transport corridor lines» // Journal of Physics: Conference Series. Открытый доступ. Том 2131, Выпуск 329 December 2021 Номер статьи 032102

[2] Mednikarov Boyan, Admiral Flotilla, Lutzkanova Siyana, Yotsov Ivo «Overview on some political and economic aspects for Bulgaria in the context of the new Eurasian economic corridors»//18th Annual General Assembly of the International Association of Maritime Universities - Global Perspectives in MET: Towards Sustainable, Green and Integrated Maritime Transport, IAMU 2017. Том 1, Страницы 426 – 438

[3] Официальный сайт Транскаспийского Международного Транспортного Маршрута // <https://middlecorridor.com>

[4] Абдикеримов Г.С. Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» // Материалы V Международной транспортно-логистической бизнес-форума «NEW SILK WAY». – Алматы, 2022 г.

[5] Д. Агададашев. Азербайджан и Казахстан могут нарастить поставки товаров на внешние рынки за счет транспортного коридора, который свяжет регионы Южного Кавказа и Центральной Азии// Баку, 12 мая 2022 года <https://az.sputniknews.ru/>

[6] Официальный сайт АО НК «КТЖ»// <https://railways.kz/>

REFERENCES*

[3] Oficial'nyj sajt Transkaspiskogo Mezhdunarodnogo Transportnogo Marshruta // <https://middlecorridor.com>

[4] Abdikerimov G.S. Mezhdunarodnoj asociacii «Transkaspiskij mezhdunarodnyj transportnyj marshrut» // Materialy V Mezhdunarodnyj transportno-logisticheskij biznes-foruma «NEW SILK WAY». – Almaty, 2022 g.

[5] D. Agadadashev. Azerbajdzhan i Kazahstan mogut narastit' postavki tovarov na vneshnie rynki za schet transportnogo koridora, kotoryj svjazhet regiony Juzhnogo Kavkaza i Central'noj Azii// Baku, 12 maja 2022 goda <https://az.sputniknews.ru/>

[6] Oficial'nyj sajt AO NK «KTZh»// <https://railways.kz/>

Жандос Кегенбеков, т.ғ.к., доцент, Қазақ-Неміс университеті, Алматы, Қазақстан, kegenbekov@dku.kz

Азат Жуманов, терминал менеджері, Railways Enjineering ЖШС, Алматы, Қазақстан, azat_jumanov@mail.ru

ТРАНСКАСПИЙ ТЕМІР ЖОЛ МАРШРУТЫНДАҒЫ КӨЛІК-ҚОЙМА ҚУАТТАРЫН ТАЛДАУ

Аңдатпа. Бүгінде көптеген сарапшылар Транскаспий халықаралық көлік дәлізі Әзірбайжан мен Қазақстанға жаңа өткізу нарықтарына шығуға және батыс пен шығыс арасындағы тауарлар транзитінің маңызды нүктелеріне айналуға көмектеседі деп есептеймін. Сауданың артуы бизнесті дамыту, жұмыс орындарын құру және өмір сүру сапасын жақсарту арқылы экономикалық дамуды ынталандыруы мүмкін. Алайда әсер ету ауқымы елге, көлік дәлізіне, Инфрақұрылым түріне байланысты өзгереді. Мақалада Транскаспий темір жол маршрутындағы көліктік-қойма қуаттарын зерттеу нәтижелері қамтылған. Негізгі назар Қазақстан аумағы бойынша көлік-қойма қуаттарын талдауға аударылды. Мақалада аймақтағы инфрақұрылым мен көлікті дамытудағы негізгі проблемалар мен кедергілер қарастырылады. Зерттеу барысында мемлекеттік және жеке ұйымдардың өкілдерімен сұхбат жүргізілді, олардың көмегімен авторлар негізгі проблемалар мен қиындықтарды анықтады. Зерттеу нәтижелері тиімді көлік үшін трансшекаралық инфрақұрылымның маңыздылығын жақсырақ түсінуге ықпал етеді деп үміттенеміз, бұл сауданың кеңеюіне және жалпы аймақтың экономикалық дамуына әкеледі.

Түйінді сөздер. Көлік, логистика, маршрут, логистикалық қызмет, көлік инфрақұрылымы.

Zhandos Kegenbekov, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Kazakh-German University, Almaty, Kazakhstan, kegenbekov@dku.kz

Azat Zhumanov, terminal manager, Railways Enjineering LLP, Almaty, Kazakhstan, azat_jumanov@mail.ru

ANALYSIS OF TRANSPORT AND STORAGE CAPACITIES ON THE TRANS-CASPIAN RAILWAY ROUTE

Abstract. Today, many experts believe that the Trans-Caspian International Transport Corridor will help Azerbaijan and Kazakhstan reach new markets and become important transit points for goods between the West and the East. Increased trade can stimulate economic development through business development, job creation, and improved quality of life. However, the extent of the impact varies depending on the country, the transport corridor, and the type of infrastructure. The paper presents the results of a study on transport and storage capacity along the Trans-Caspian Railway route. The main focus is on the analysis of transport and warehousing capacity across Kazakhstan. The article discusses the main challenges and barriers to infrastructure and transport development in the region. As part of the study, interviews were conducted with representatives of public and private organisations, through which the authors identified the main problems and difficulties. Hopefully, the results of the study will contribute to a better understanding of the importance of cross-border infrastructure for efficient transport, which will lead to increased trade and economic development in the region as a whole.

Keywords. Transport, logistics, route, logistics service, transport infrastructure.
