

ФОРМИРОВАНИЕ ТИХООКЕАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

Ыбрай Айдана

maina_96@mail.ru

Магистрант ОПДиЭТ-12 Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева,

Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - Ж.М. Куанышбаев

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства, важнейшим фактором эффективного развития экономики. Развитие нынешней экономики почти невозможно представить без транспорта. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки. В экономике транспорту отведена особая роль, от его работы зависит эффективность, качество и развитие внешнеэкономических связей любой страны. Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом. Транспорт осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Среди преимуществ железнодорожного транспорта главное это относительно низкая стоимость проезда, безопасность и надежность, большая перевозная способность, довольно большая скорость. На поезде эффективно и удобно перевозить тяжелый груз на большое расстояние. Кроме того, поезда меньше загрязняют окружающую среду, чем любые другие виды транспорта. Работа такого транспорта не останавливается никогда. Железнодорожный транспорт не зависит ни от погоды, ни от времени года. Поезда всегда будут перевозить пассажиров и груз. На такой вид транспорта всегда можно положиться. Цель исследования – исследовать организацию перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным видом транспорта.

По территории Республики Казахстан проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора:

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

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

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

–Север – Юг: Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау – уральские регионы России и Актау – Атырау.

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить:

–Центральный коридор ТАЖМ, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки.

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток – Запад и сроки доставки грузов. В данной работе в качестве перевозимого груза было выбрано зерно, так как зерно является одним из масштабно перевозимых грузов в Казахстане. Формирование транспортных коридоров играет важную роль в международных перевозках. Международный транспортный коридор представляет собой совокупность обслуживающей инфраструктуры и путей сообщения, которые осуществляют значительные перевозки грузов между крупными странами. На современном этапе развития наиболее стратегически

важными проблемами транспортной отрасли являются: формирование и обеспечение конкурентоспособности основных транспортных коридоров, а также совершенствование сети путей сообщения. Правительствами стран Центральной Азии, Китая и России предпринят ряд шагов по развитию инфраструктуры и расширению количества сервисных услуг для обеспечения пропуски транзита. Важное место в международной транспортно-коммуникационной системе занимает Казахстан, представляющий собой территорию, через которую проходят три основных транзитных направления:

1. Европа - Китай (с участием России); Европа - Китай (через страны ОЭС);
2. Россия - Центральная Азия.

В связи с этим активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ, и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана.

Благодаря своему географическому положению и широкой транспортно-коммуникационной сети Казахстан обладает значительным потенциалом в развитии системы услуг: международная транзитная торговля, обслуживание транзитных туристов и грузов, международные перевозки, транспортный и телекоммуникационный сервис и т.д. Поэтому нашей стране необходимы такие международные транспортные коридоры, не только для развития транзитного потенциала Республики Казахстан, но и для ведения международной торговли, то есть экспорта и импорта товаров. В следствии исследования данного проекта был сформирован международный Тихоокеанский транспортный коридор. Перевозку зерна осуществляли по новому коридору, а именно по маршруту со станции Костанай (на территории Республики Казахстан) до порта Ляньюньган (Китай). Что касается сотрудничества в этой сфере с Китаем, то началось оно относительно недавно. Казахстанская пшеница впервые вышла на китайский рынок только в 2005 году. При этом с 2010 года Китай ежегодно предоставляет Казахстану импортные квоты на поставки пшеницы, в рамках которой она освобождается от импортного таможенного сбора. Тем не менее, несмотря на все эти благоприятные условия, в 2015 году экспорт пшеницы из Казахстана в Китай составил всего около 130 тыс. тонн. 16-18 млн тонн зерна, выращиваемого в Казахстане, распределяются, по словам казахстанского эксперта, практически без остатка: почти 3 млн тонн откладывается на семена, примерно, 3–4 миллиона идет на внутреннее потребление, 5–6 млн тонн поставляется на традиционные для Казахстана рынки Центральной Азии, Афганистана, Азербайджана. Таким образом, предложенный международный транспортный коридор открывает перспективные интермодальные перевозки массовых грузов. В приложении 1 имеется Свидетельство о государственной регистрации прав на объект авторского права под названием «Формирование международных транспортных коридоров при перевозке зерна, ст.Костанай – порт Ляньюньган».

Одной из систем организации и работы подвижного состава является сквозная система. При сквозной системе движения подвижной состав перевозит грузы от начального пункта маршрута к конечному без перегрузок (см.рис.1).



Рисунок 1 - Логистическая схема при перевозке зерна, ст. Костанай – порт Ляньюньган (ст. Костанай – ст. Достык – ст. Алашанькоу – порт Ляньюньган)

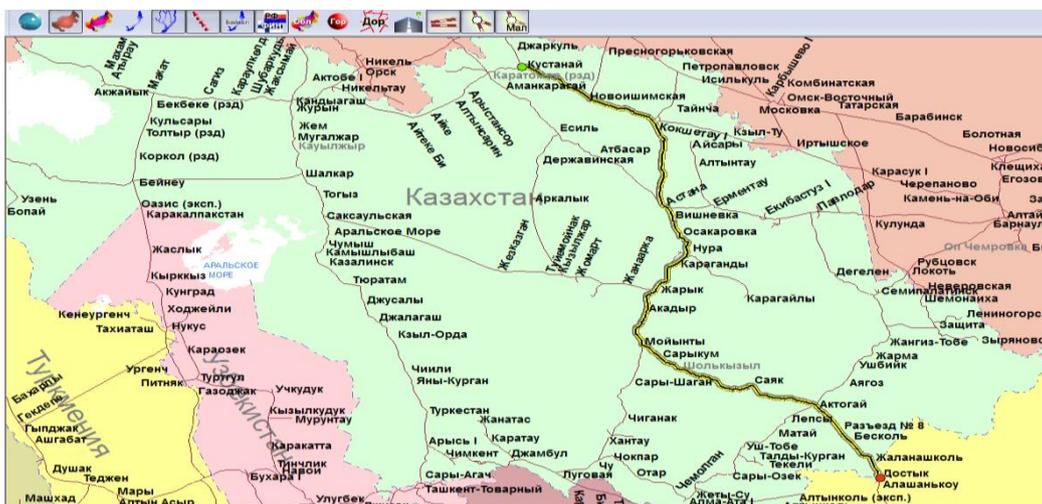


Рисунок 2 Маршрут по железным дорогам Республики Казахстан

(Костанай – Новоишимская – Кокшетау – Астана – Вишневка – Осакаровка – Караганды – Жарык – Акадыр – Сарыкум – Саяк – Актогай – Разъезд №8 – Бесколь – Жаланашколь – Достык)

Маршрут ст. Алашаньюкоу – порт Ляньюньган по схеме сквозного плеча при перевозке зерна по железным дорогам Народной Республики Китай: Алашаньюкоу – Урумчи – Цзяюйгуань – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган.



Рисунок 3 - Логистическая схема при перевозке зерна, ст. Алашаньюкоу – ст. Ляньюньган

В представленной работе был сформирован Тихоокеанский транспортный коридор, позволяющий обеспечить перевозку массовых грузов из Республики Казахстан в порт Ляньюньган, и в дальнейшем по системе международных сообщений в порты Республики Вьетнам, Японии, Северной Кореи, Южной Кореи, Филиппины, Малайзии и порты США и Канады.

Список использованных источников

1. Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К. Транспортная логистика в перевозочном процессе. –Астана: Изд-во ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2014 - 190 с.
2. Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Ешимбай Е.С. Проектирование логистических схем при перевозке грузов на железнодорожном транспорте (ст.Н.Тагил–ст.Жезказган). Science and world, international scientific journal: Volgograd №3 (19), 2015.-Р.50-55.(0,31п.л.).
3. Куанышбаев Ж.М., Арпабеков М.И. Формирование международных транспортных коридоров при перевозке зерна, ст.Костанай – порт Ляньюньган. Свидетельство о государственной регистрации прав на объект авторского права Министерства Юстиции РК. Запись в реестре за №0598 от 04 апреля 2016г.
4. Программный комплекс Rail - Tarif, Rail-Atlas, Нур-Султан 2019 г.