

Кантарбаева Ш.М., Дуйшебаев С.С., Мусин К.С., Турсымбекова З.Ж.
**КАЗАХСТАН-КЫТАЙ ЖҮК ТАШУУЛАРЫН ӨНҮКТҮРҮҮҮҮЧҮН
АВТОТРАНСПОРТ ТАРМАГЫНЫН КӨЙГӨЙЛӨРҮ**

Кантарбаева Ш.М., Дуйшебаев С.С., Мусин К.С., Турсымбекова З.Ж.
**ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПОДОТРАСЛИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ
КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Sh.M. Kantarbaeva, S.S. Duishebaev, K.S. Musin, Z.J. Tursymbekova
**THE PROBLEM OF THE ROAD TRANSPORT
SUB-SECTOR FOR THE DEVELOPMENT OF KAZAKH-CHINESE
CARGO TRANSPORTATION**

УДК: 622.276

Азыркы учурда Кытайдын түштүк чыгыш райондорунан Евросоюздук өлкөлөрүнөн деңиз транспорту менен жылына 300 миллиондон ашуун тонна ар түрдүү товарлар жеткириүлүүдө. Ушул көлөмдү жок дегенде 5% кургак жол транспорту менен ташуу өткөрүү Кытай Эл Республикасы жана Казахстан аркылуу транзиттик ташуулардын көлөмүн 4 эсе көбөйтөт. Экономикалык эффективдүүлүк жагынан Казахстанга Кытайдан продукцияны жеткирүүнүн эң ыңгайлуу жолдорунан, ошондой эле Казахстан аркылуу жүктөрдү транзит менен алып өтүү үчүн автотранспорт менен ташуу эсептелет. Талдоолор көрсөткөндөй, 1 млн тонна жүктү автотранспорт менен ташуу Казахстанды камсыздоо үчүн транспорттук тейлөөлөрдү 375 млн АКШ долларына көбөйтөт, ошол учурда темир жол аркылуу ташуу болгону 46,2 млн АКШ долларын түзөт. Ошондуктан, макалада Кытайдан Казахстанга жүктөрдү ташуунун өздүк наркын төмөндөтүү үчүн техникалык потенциалды жогорулатуу жана жакшыртуу жолдору каралат.

Негизги сөздөр: Кытай, ташуу, автотранспорт, көлөм, өздүк нарк, төмөндөтүү, сактоо мөөнөтү.

В настоящее время из районов Юго-Восточной Китая морским транспортом в страны Евросоюза доставляется более 300 миллионов тонн различных товаров в год. Переключение хотя бы 5% этого объема на сухопутный транспорт увеличит в 4 раза существующие объемы перевозок из Китайской Народной Республики и транзита через Казахстан. С точки зрения экономической эффективности для Казахстана наиболее приемлемым способом доставки продукции из Китая, а также транзита груза через Казахстан является перевозка автотранспортом. Анализ показывает, что автотранспортная перевозка 1 млн тонн груза увеличивает казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг на 375 млн долларов США, в то время как перевозка по железной дороге - только на 46,2 млн долларов США. Поэтому в статье рассматриваются пути улучшения и повышения технического потенциала отрасли

для снижения себестоимости перевозимых грузов из Китая в Казахстан.

Ключевые слова: Китай, перевозка, автотранспорт, объем, себестоимость, снижение, срок службы.

At present, over 300 million tons of various goods per year are shipped from the regions of Southeast China by sea to the EU countries. Switching at least 5% of this volume to land transport will increase by 4 times the existing traffic volumes from the PRC and transit through Kazakhstan. From the standpoint of economic efficiency for Kazakhstan, the most acceptable way of delivery of products from China, as well as transit goods through Kazakhstan is transportation by road. The analysis shows that road transport 1 million tons of freight increases Kazakhstan content in the total transport services at 375 million USD, whereas transportation by rail-only 46.2 million USD. Therefore, article discusses the ways of improving and strengthening the technical capacity of the industry to reduce the cost of goods transported from China to Kazakhstan.

Key words: China, cargo, motor transport, volume, cost, decrease, service life.

Известно, что международные автомобильные перевозки (экспортные, импортные и транзитные), представляют собой экспорт услуг. Как правило, оплата за все эти услуги производится в твердой валюте. В этой связи, актуальны задачи, поставленные Президентом страны в Государственной программе развития интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, о доведении доли национальных перевозчиков в общем объеме международных автомобильных перевозок до 50% в 2020 году [2].

Анализ, проведенный в данной работе, показал, что, в результате целого ряда причин, доля национальных перевозчиков сократилась с 46% в 2009 году до 32% в первой половине 2017 года.

Цель исследования. Предложить пути улучшения и повышения технического потенциала автотранспортной отрасли для снижения себестоимости перевозимых грузов из Китая в Казахстан на основе анализасостояния отрасли и на основе выявленных причин сокращения перевозок.

Основная часть. В транспортном комплексе Республики Казахстан представлены основные виды транспорта, используемые в мировой практике. Каждый из них имеет свою преимущественную сферу

применения, определяемую, в основном, территориальными особенностями страны, структурой грузоперевозок, эксплуатационной спецификой отдельных видов транспорта и особенностями формирования транспортной инфраструктуры на данном этапе развития.

Роль конкретных видов транспорта в грузовых перевозках в динамике за 2013-2017 гг. характеризуется данными рисунка 1.

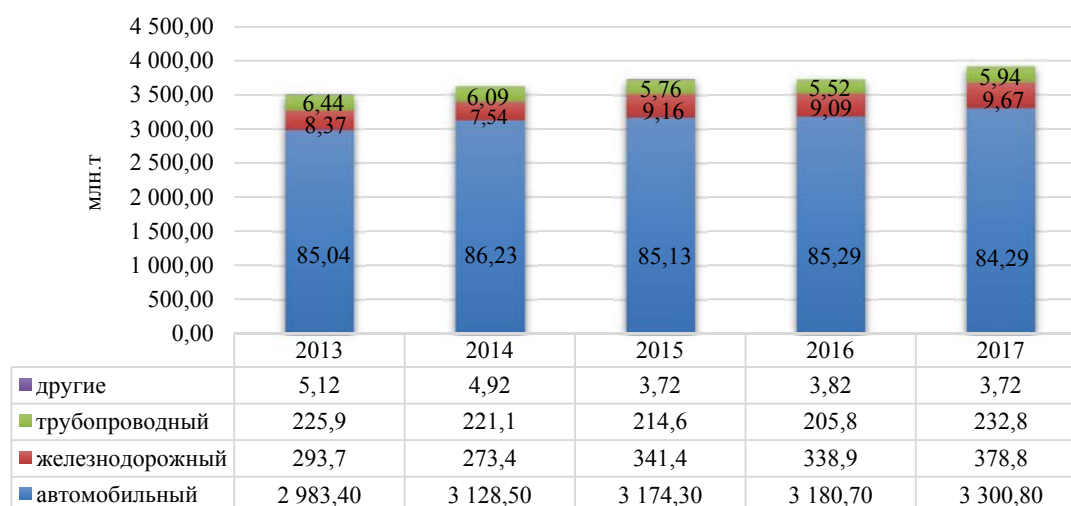


Рис. 1. Динамика объема перевозок грузов по видам транспорта по всем отраслям экономики, 2013-2017гг. [3].

В общем объеме перевозок стабильно лидирует автомобильный транспорт. Согласно статистическим данным, на протяжении последних пяти лет он обеспечивал более 80% общего объема перевозок грузов, обслуживая практически все отрасли экономики. Ежегодное стабильное увеличение объемов и удельного веса автоперевозок отражает высокий потенциал данного вида транспорта.

При рассмотрении объема импорта из стран Европы в денежном измерении, видно, что автомобильный транспорт выполняет порядка 70% общего объема перевозок. На рисунке 2 представлена диаграмма со сравнительным анализом общего объема импорта, с участием железнодорожного и автомобильного транспорта.

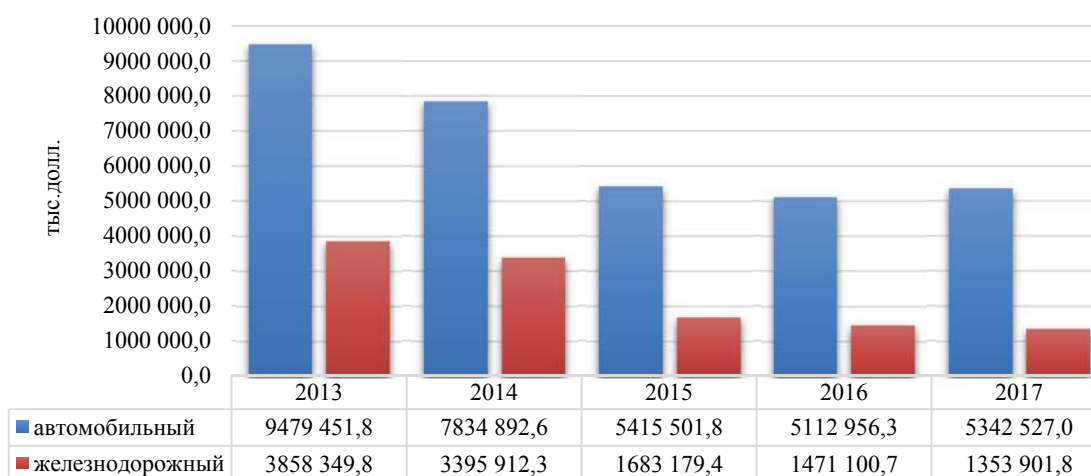


Рис. 2. Динамика объема импортных перевозок из Европы автомобильным и железнодорожным транспортом, 2013-2017гг. [4].

Анализ рынка международных перевозок показал, что в 2017 году 47,4% перевозок было выполнено иностранными перевозчиками и 52,5% – перевозчиками Казахстана. За 2014-2017 гг. доля казахстанских перевозчиков увеличилась с 25,6% до 52,5%. Удельный вес 3-х стран увеличился с 25 до 33,6% к 2016 году, однако в 2017 году снизился до 28,1% [4].

На сегодняшний день к международным автомобильным перевозкам в Казахстане допущены 3580 автотранспортных компаний. Распределение транспортных компаний по регионам и носит неравномерный характер, наивысший уровень концентрации приходится на Юго-Восточный, Восточный и Северный Казахстан. Следует отметить, что западный регион страны, который географически наиболее приближен

к странам Европы, имеет наименьшее количество операторов, что, в определенной степени, негативно отражается на рынке международных автомобильных перевозок Республики Казахстан. Очевидно влияние на рынок западных партнеров.

В настоящее время парк автотранспортных средств, занятых на международных автомобильных перевозках, насчитывает 16 053 единицы (по состоянию на 1 января 2017 г.), из них 7 176 автомобилей выполняют перевозки по системе международных дорожных перевозок (МДП), за пределы ЕАЭС. На рисунке 3 (справа) показано, что наибольшая доля автотранспортных средств (АТС), 34%, приходится на город Алматы.

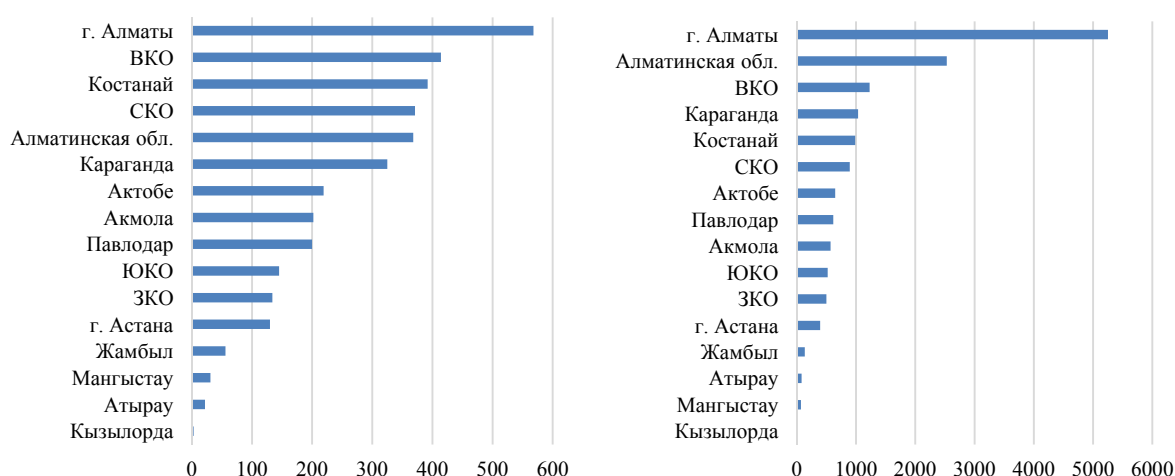


Рис. 3. Распределение компаний, выполняющих международные автомобильные перевозки, по регионам, и парк их подвижного состава [5].

Для анализа особенностей международных автоперевозок, было проведено анкетирование транспортных операторов, работающих по системе МДП, в результате которого было выявлено, что отечественные компании выполняющие международные автомобильные перевозки не имеют реальных финансовых возможностей для обновления парка.

Экономические показатели, приведенные за последние 5 лет, представленные в таблице 1 показали, что по сравнению с 2013 годом, количество авто-

транспортных средств, занятых перевозками по системе МДП, к 2017 году увеличилось, а среднегодовой пробег снизился на 2%. В условиях жесткой, а порой недобросовестной конкуренции тарифы на международные автомобильные перевозки снизились на 3%, что послужило причиной снижения прибыли (в этот же период тарифы на международные железнодорожные перевозки грузов возросли в 1,5 раза). По сравнению с 2013 годом, уровень рентабельности к затратам сократился на 14% к 2017 году, коэффициент прибыльности также сократился на 12% [6].

Таблица 1

Экономические показатели рынка международных автомобильных перевозок, за период 2013-2017 гг.

Год	Кол-во АТС на конец года	Среднегодовой пробег, км	Общий пробег, млн. км	Коэффициент использования пробега	Пробег с грузом, млн. км	Себестоимость 1 км, долл. США
2013	4833	80 000	466,5	0,58	270,6	0,7010
2014	5 427	79 000	451,8	0,58	262,0	0,7015
2015	6292	78 700	442,4	0,58	256,6	0,7017
2016	7059	78 700	438,0	0,58	254,1	0,7018
2017	7176	78 400	425,5	0,58	246,7	0,7019

Год	Общая себестоимость, млн. долл. США	Отпускная цена, долл. США	Общая выручка, млн. долл. США	Прибыль, млн. долл. США	Рентабельность к затратам (прибыль к затратам)	Коэффициент прибыльности
2013	327,0	1,50	405,8	78,8	24,1%	19,4%
2014	316,9	1,49	390,4	73,5	23,2%	18,8%
2015	310,4	1,48	379,7	69,3	22,3%	18,3%
2016	307,4	1,47	373,5	66,1	21,5%	17,7%
2017	298,6	1,46	360,3	61,7	20,6%	17,1%

Учитывая финансовые трудности большей части казахстанских операторов международных автомобильных перевозок со средним числом АТС, не было возможности приобретать новые дорогостоящие автомобили, поэтому в основном приобретались автотранспортные средства со сроком эксплуатации более 5-7 лет. Это, безусловно, ухудшало структуру парка подвижного состава отечественных операторов по классу экологической безопасности.

С введением Единого таможенного тарифа Таможенного союза были определены ставки таможенных пошлин на ввоз автотранспортных средств со сроком эксплуатации свыше 3 лет, которые составляют 26 тыс. евро и выше за каждый автомобиль, которые усугубили это положение. В связи с чем, казахстанские операторы не могли приобретать необходимое количество автотранспорт западноевропейского производства, бывших в эксплуатации.

Кроме того, в рамках Таможенного союза для новых автомобилей экологического класса Евро-4 и выше, сроком эксплуатации до 3 лет, была установлена таможенная пошлина в размере 5%, и перевозчики Беларуси и России, начиная с 2010 года, пользовались этими условиями. А казахстанские операторы не имели такой возможности, поскольку, по национальному законодательству, новыми автомобилями считались автомобили сроком эксплуатации до 1 года и пробегом не более 10 тыс. км [7].

Таким образом, казахстанские перевозчики практически были лишены возможности приобретать какие-либо транспортные средства в течение 2010 - первой половины 2012 года. Все это не могло не сказаться на структуре и степени износа автотранспортных средств казахстанских транспортных компаний (табл. 2).

Таблица 2

Структурный состав парка АТС, занятых на международных автомобильных перевозках по системе МДП по экологическому классу

Количество АТС, структура по экологическому классу	2013		2014		2015		2016		2017	
	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%
Общее количество, единиц	5580		5427		6292		7059		7176	
из них:										
Евро-0	223	4,0	250	4,6	243	3,8	224	3,1	205	2,8
Евро-1	145	2,6	125	2,3	142	2,2	118	1,6	112	1,5
Евро-2	1880	33,7	1373	25,3	1456	23,1	1470	20,8	1504	20,9
Евро-3	1590	28,5	1340	24,7	1413	22,4	1536	21,7	1470	20,4
Евро-4	469	8,4	570	10,5	642	10,2	804	11,3	801	11,1
Евро-5	1273	22,8	1769	32,6	2400	38,1	2907	41,1	3084	42,9

В 2013 г. структурный состав парка автотранспортных средств по классу экологической безопасности состоял в основном из автомобилей экологического класса евро-2 (33,7%) и евро-3 (28,5%) и почти не изменился до конца 2011 г. Начиная с 2015 г. начало увеличиваться количество автомобилей экологического класса евро-5 и на конец 2016 г. доля этих автомобилей в общем парке составила уже 41,1%, против 22,8% в 2013 году. В то же время доля автотранспортных средств евро-0 – евро-2 сократилась с 40,2% до 25,3% [8].

Следует отметить, что международные автомобильные перевозчики придерживаются принципа формирования парка подвижного состава одной марки АТС. Основными марками автомобилей казахстанских операторов являются Volvo, DAF, Mercedes и MAN, которые составляют на сегодняшний день более 78% от общего количества АТС. Автомобили марки IVECO, сборка которая налаживается в Казахстане, составляет всего 3% парка, и за рассматриваемый период их количество изменилось с небольшим убыванием.

Количество автотранспортных средств парка подвижного состава по срокам нахождения в эксплуатации, 2013-2017 гг.

Количество АТС по срокам эксплуатации, доля в парке АТС	На конец года				
	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество, ед	5580	5427	6292	7059	7176
До 3 лет, ед	502	673	626	843	332
Доля в общем кол-ве, %	9,0	12,4	9,9	11,9	4,6
От 3 до 7 лет, ед	558	749	1510	1680	2115
Доля в общем кол-ве, %	10,0	13,8	23,9	23,7	29,4
Более 7 лет, ед	4520	4005	4156	4536	4729
Доля в общем кол-ве, %	73,8	70,4	66	64,2	65,9

Анализ структуры парка автотранспортных средств по срокам нахождения в эксплуатации (таблица 3) показывает, что доля автотранспортных средств со сроком эксплуатации более 7 лет в 2013-2015 гг. составляла около 74% от общего числа АТС, а автомобилей до 3 лет – порядка 12%. И эти показатели не менялись на протяжении 3 лет. В 2016 году наблюдается некоторое увеличение количества автомобилей сроком эксплуатации до 3 лет. Это свидетельствует, что за указанный период обновления и пополнения парка подвижного состава практически не происходило, что не позволило сократить изношенность парка АТС.

Степень износа парка подвижного состава за рассматриваемый период находится на высоком уровне, даже ее небольшое снижение с 75,3% в 2014 году до 68,2% в 2017 году, следует считать совершенно неудовлетворительным.

По данным Информационно-аналитической службы Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России по состоянию на 1 января 2014 года 58% АТС российских перевозчиков составляли автомобили сроком эксплуатации до 7 лет, у белорусских – 72%, когда как у казахстанских перевозчиков только 19%.

Резюмируя результаты проведенного исследования, следует отметить следующее:

1. С точки зрения экономической эффективности для Казахстана наиболее приемлемым способом доставки китайских грузов, а также транзита грузов через Казахстан является перевозка автотранспортом. Приведенные расчеты в работе показывают, что перевозка 1 млн тонн грузов автотранспортом увеличивает казахстанское содержание в общем объеме транспортных услуг на 375 млн долларов США, в то время как перевозка железнодорожным транспортом увеличивает его только на 46,2 млн долларов США.

2. В настоящее время, погрузка автотранспорта при перевозке груза из КНР осуществляется на территории КНР, однако мы считаем, что наиболее эффективным является вариант загрузки автотранспорта во внутренних городах Китая (Урумчи).

При увеличении объемов перевозок у казахстанских операторов появятся дополнительные возможности снижать тарифы на перевозку грузов из Китая в Европу, так как в обратном направлении они получают полноценный фрахт за перевозку груза из Европы в Казахстан.

К сожалению, с 1 января 2015 года казахстанские органы сертификации и метрологии оказались совершенно не готовыми для введения в действие Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и транспортные компании, занятые на международных автомобильных перевозках, лишились возможности завозить в течение 2015 года новые транспортные средства, приобретенные в третьих странах, так как не могли получить одобрения типа транспортного средства для их постановки на учет, в то время когда транспортные компании России и Беларуси приобретали новые транспортные средства. Вместе с тем, с увеличением объемов перевозок из Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан, по предварительным расчетам в 3 раза потребуются дополнительно 15 тыс. автотранспортных средств. Так как значительные резервы по увеличению перевозок из Китая предоставляет реализация Соглашения ШОС о создании благоприятных условий для осуществления международных автомобильных перевозок;

Кроме того, реализация Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлыжол» на 2015-2019 годы, обеспечит создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением городов-хабов (Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента, Усть-Каменогорск) национального и международного уровня с современной инфраструктурой и интеграцию транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему.

Принимаемые меры, безусловно, будут способствовать дальнейшему росту объемов и снижению себестоимости перевозимых грузов из/в Китая в Казахстан и транзитом через Казахстан.

Литература:

1. Годовой обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Китайской Народной Республики в 2015 году / Торговое представительство Российской Федерации в Китайской Народной республике. - Пекин, 2016. - С. 9.
2. Послание Президента Республики Казахстан от 31 января 2017 года «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» / Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан Эділет.
3. РИА Новости [Электронный ресурс] / Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь». Режим доступа: <https://ria.ru>.
4. Указ Президента Республики Казахстан от 6.04.2015. №1030 «Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015-2019 годы».
5. Назарбаев Н.А. «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», проект «Специальная экономическая зона «Западные ворота Казахстана» - 29с.
6. Официальный интернет ресурс МИД РК. Режим доступа: <http://mid.gov.kz>
7. Шатманов О.Т. Концепция формирования нормативно-правовой базы международных автомобильных перевозок государств участников СНГ [Текст] / О.Т. Шатманов/ Известия КГТУ им. И.Раззакова, №12. Материалы МНПК посвященный 50-летию кафедры «Автомобильный транспорт» КГТУ им. Раззакова. - Бишкек, 2007. - С. 38-40.
8. У транспортного бизнеса большое будущее. Интервью с Исингариным Н.К. / «Литер», 5 апреля 2005 г.
9. Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Дуйшебаев С.С. Совершенствование организации и управления транспортно-технологическими процессами. / Республиканский научно-теоретический журнал «Известия вузов Кыргызстана», №4. - Бишкек, 2013. - С. 54-56.

Рецензент: к.т.н. Исаков К.И.