

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)

© 2016 А.С. Койчубаев, Л.В. Кузьмина\*

**Ключевые слова:** региональная интеграция, транспортно-логистическая инфраструктура, эффективность развития логистики.

Раскрываются роль, значение и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Республики Казахстан в современных условиях региональной интеграции, вклад государства в решение этой задачи; приводится сравнительный анализ эффективности развития логистики Казахстана и стран Евразийского экономического союза.

Транспорт относится к важнейшей составляющей инфраструктуры рынка Республики Казахстан (РК), оказывая значительное влияние на уровень социально-экономического развития страны. В современных условиях региональной интеграции потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается, так как надежные и эффективные транспортно-логистические сети способствуют формированию прочного фундамента центрально-азиатского и евразийского экономического сотрудничества, а также дальнейшей интеграции Казахстана в мировую экономику. Стратегически выгодное географическое положение Казахстана определяет приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ государства с точки зрения реализации его транзитного потенциала.

Повышение спроса на транспортные услуги является следствием экономического роста и эффективности общественного производства. Вместе с тем, несоответствие между невысоким уровнем развития транспортной системы, ее недостаточной эффективностью, качеством функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги является системной проблемой транспортной отрасли Казахстана.

В послании президента Республики Казахстан лидера нации Н.А. Назарбаева народу страны «Стратегия “Казахстан - 2050”: новый политический курс состоявшегося государства» развитие транспортной отрасли

определено как одно из ключевых направлений, реализация которого предусматривает формирование современной, эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему. Для решения этих задач в Казахстане с 2014 г. реализуется Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г.

В целях повышения эффективности использования транзитного потенциала в Республике Казахстан необходимо качественное развитие железнодорожного и автомобильного видов транспорта, занимающих наибольший удельный вес по количеству перевезенных грузов - 86,2% и 7,5%, соответственно (январь - декабрь 2014 г.). Высокая значимость эффективного и качественного развития этих видов транспорта обусловлена тем, что по территории Республики Казахстан проходят пять международных транспортных коридоров:

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ, Западная Европа - Китай, Корея, Япония через Россию и Казахстан (участок Достык - Астана - Петропавловск);

2) Южный коридор ТАЖМ (Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (участок Достык - Сарыагаш);

3) Центральный (среднеазиатский) коридор (Центральная Азия - Россия и страны

\* Койчубаев Александр Сергеевич, кандидат экономических наук, зав. кафедрой “Менеджмент”. E-mail: koychubaev\_as@mail.ru; Кузьмина Лариса Викторовна, ст. преподаватель. E-mail: delta509@mail.ru. - Государственный университет им. Шакарима, г. Семей, Республика Казахстан.

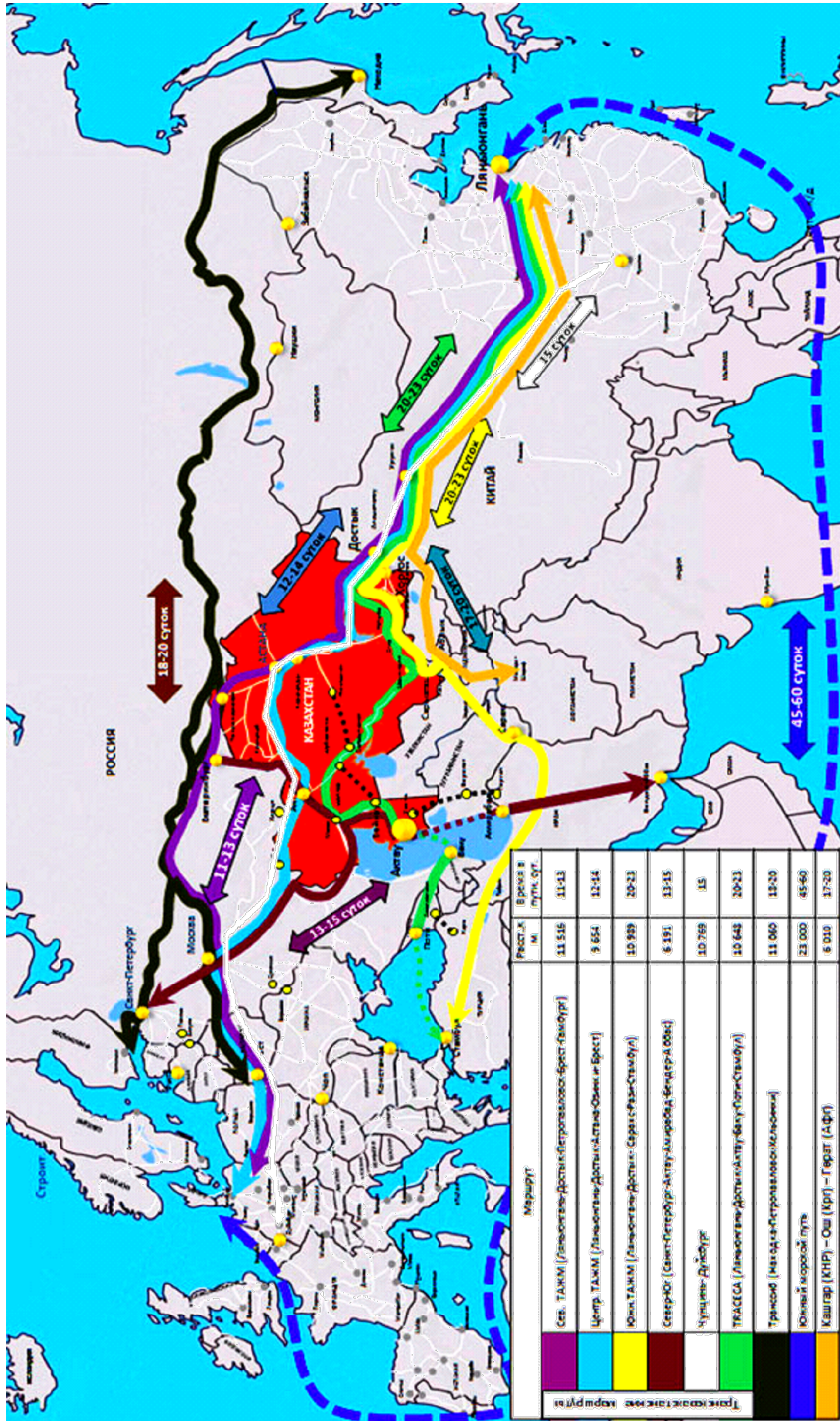


Рис. 1. Казахстан в системе международных транспортных коридоров (URL: <http://altajnews.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html>)



Европейского союза (участок по РК Сарыгаш - Арысь - Кандагач - Озинки);

4) Север - Юг (Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на маршрутах Актау (морпорт) - регионы Урала и Актау - Атырау);

5) Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА, Восточная Европа - Южный Кавказ - Каспийское море - Центральная Азия (участок по РК Достык - Актау)).

Дополнительно к этим коридорам присоединяется Западная Европа - Западный Китай. В свою очередь, внутри Казахстана эти коридоры делятся на шесть железнодорожных и шесть автомобильных транспортных коридоров<sup>1</sup> (рис. 1). В настоящее время потенциал международных транспортных коридоров, проходящих по территории РК и конкурирующих с морскими и другими сухопутными маршрутами, не реализован в полной мере.

В условиях перехода Казахстана к транслогистической модели создание современной транспортно-логистической инфраструктуры,

отвечающей мировым стандартам, является первоочередной задачей. Президент Акционерного общества "Национальная компания "Казакстан темір жолы" (АО "НК КТЖ") Аскар Мамин отметил, что *"в настоящее время реализуется стратегическая идея по становлению Казахстана как евразийского транспортно-логистического и делового хаба, выдвинутая президентом Н.А. Назарбаевым в контексте возрождения Шелкового пути..."*<sup>2</sup> (рис. 2).

В рамках разных проектов к 2020 г. государство планирует вложить более 60 млрд долл. США в модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры и логистических активов Казахстана. В настоящий момент реализуются мероприятия по интеграции транспортных активов, магистральной инфраструктуры и терминалов Казахстана в единый комплекс.

Одним из крупномасштабных казахстанских проектов является "Казахстан - новый Шелковый путь", в котором государство со-

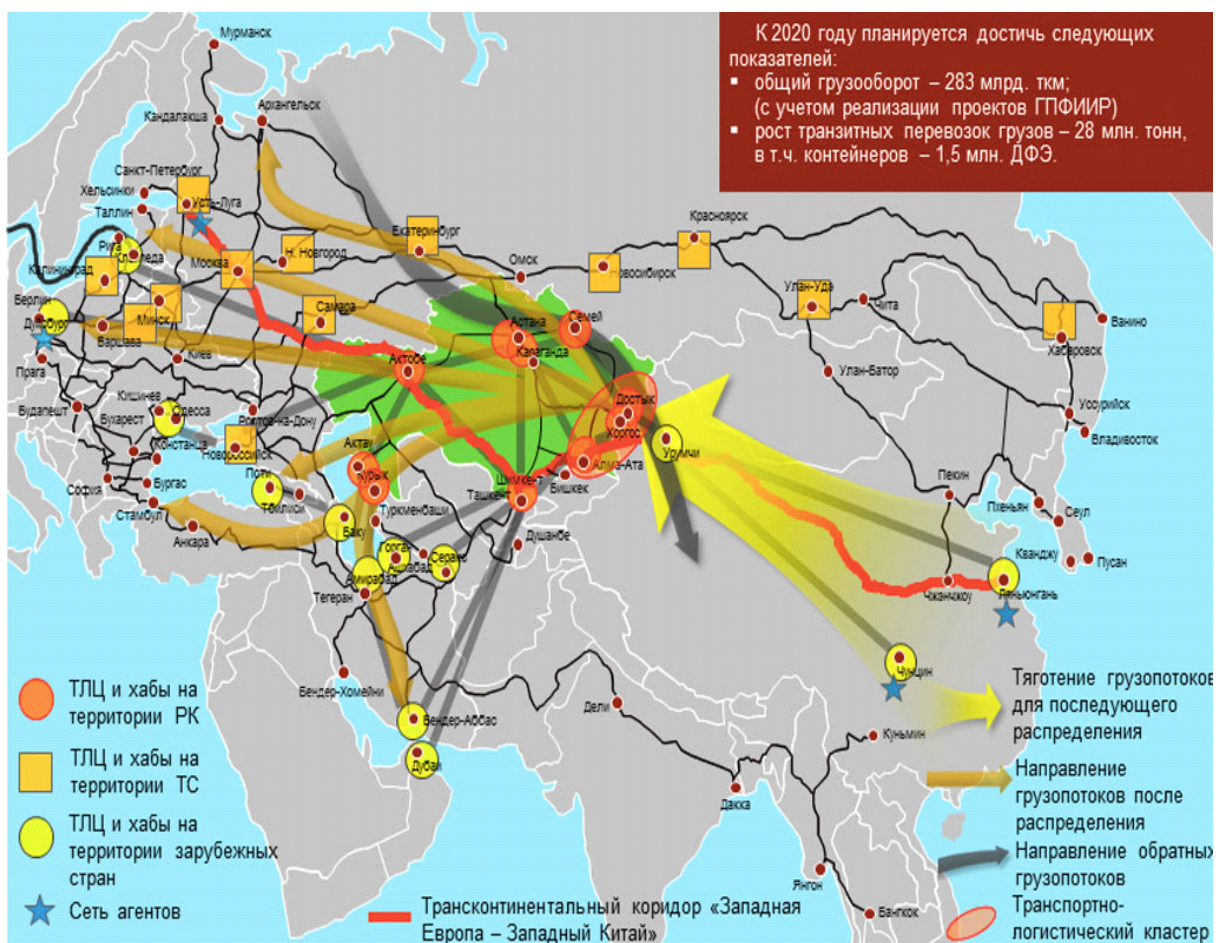


Рис. 2. Позиционирование Казахстана в качестве главного транспортно-логистического хаба Евразии (URL: <http://altaynews.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html>)

вместно с зарубежными мировыми корпорациями, региональными партнерами стремятся создать и развить сухопутную транспортировку товаров и услуг. Данный маршрут обеспечит краткосрочный и безопасный транзитный коридор, который предоставит хорошую альтернативу другим вариантам для торговли между Востоком и Западом. Планируется, что благодаря реализации этого мегапроекта к 2020 г. объем транзитного грузопотока через Казахстан возрастет в 2 раза с дальнейшим увеличением ежегодно на 50 млн т<sup>3</sup>.

Зарубежный опыт демонстрирует, что динамичный рост экономики является причиной значительного роста объемов товародвижения и, следовательно, грузовых потоков на внутренних, международных и транзитных направлениях. К примеру, доказано, что прирост промышленного производства на 1% приводит к приросту объемов перевозок на 1,5-1,7%<sup>4</sup>. Однако при недостаточном развитии транспортной и логистической инфраструктуры эффективность и производительность транспортного комплекса страны снижаются.

По результатам 2014 г. в странах - членах Таможенного союза (ТС) за счет логистики было сгенерировано 10-12% ВВП (в транспортном секторе - 7-8% ВВП). В странах Европейского союза (ЕС) этот показатель достигает 20-25%, что в среднем в 2 раза выше, чем у государств ТС<sup>5</sup>.

Для логистики в целом и транспортной в частности ключевой показатель - это низкие логистические издержки в конечной стоимости продукции. На период действия Таможенного союза уровень логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах - участниках ТС оставался стабильно высоким и находился в среднем на отметке 20-25%, а

иногда достигал 35%. Для сравнения: уровень среднемирового показателя составляет 11%, в Китае - 14%, в странах ЕС - 11%, в США и Канаде - 10%. По мнению ряда экспертов, на высокий уровень логистических издержек стран Таможенного союза влияют такие факторы, как разница в экономике, низкая привлекательность логистического рынка для иностранных инвесторов, неиспользование в полном объеме транзитного потенциала, низкий уровень развития транспортно-логистического сервиса, неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры, а также обособленность стран ТС при формировании программ совершенствования логистической инфраструктуры и развития транзитного потенциала.

Принимая во внимание перспективы развития региональной интеграции, в 2014 г. страны - участницы ТС (Россия, Казахстан и Беларусь) приняли решение о создании на базе Таможенного союза Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) - Евразийского экономического союза (ЕАЭС), договор о котором вступил в силу 1 января 2015 г. Создание такого международного интеграционного экономического объединения нацелено на формирование единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов, на укрепление экономик государств - членов ЕАЭС, на обеспечение их гармоничного развития и сближения, модернизацию и повышение конкурентоспособности на мировом рынке.

Если сравнивать рынки логистического сервиса в странах ЕАЭС и в мире, то ситуация выглядит следующим образом (табл. 1)<sup>6</sup>.

Рынок транспортно-логистических услуг стран ЕАЭС характеризуется высокими входными барьерами:

Таблица 1

**Рынок логистического сервиса в странах Таможенного союза и в мире, % к итогу**

Вид логистических услуг	Мир	ЕАЭС
Транспортно-экспедиционные услуги (грузоперевозки и экспедиторские услуги)	69	97
Комплексная логистика (складирование и дистрибуция)	19	2
Управленческая логистика и управление цепями поставок: услуги по оптимизации логистических процессов	12	1
Итого	100	100

Источник: Домнина С.В., Федоренко А.И. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в странах - членах Евразийского экономического союза // Логистика сегодня. 2014. № 6 (66). С. 350-351.

◆ непрозрачностью, которая связана с отсутствием достаточной информации об участниках рынка и с низким уровнем доверия к неизвестным компаниям, что, в свою очередь, препятствует появлению спроса на комплексные логистические услуги 3 PL-провайдеров (англ. Third Party Logistics - Логистика третьей стороны);

◆ неразвитостью инфраструктуры;

◆ высокими издержками по формированию нематериальных активов (инновации, информационные технологии), по поиску, обучению и содержанию штата квалифицированного персонала;

◆ неоднозначным влиянием иностранной конкуренции и иностранных клиентов на рынок транспортно-логистических услуг.

Ключевым показателем, позволяющим сравнить успешность государств в развитии транспортно-логистического комплекса, является индекс LPI (англ. Logistics Performance Index), интегральный рейтинг которого включает в себя шесть индикаторов эффективности и компетентности логистических операций в стране:

1) эффективность таможенного и пограничного оформления (англ. Customs);

2) качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктуры (англ. Infrastructure);

3) простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (англ. International shipments);

4) качество и компетентность логистических услуг (англ. Logistics quality and competence);

5) отслеживание прохождения грузов (англ. Tracking&tracing);

6) своевременность поставок (англ. Timeliness).

Индекс эффективности логистики (LPI) отражает легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровнях. Методика оценки уровня развития логистики в различных странах впервые была разработана в 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия). Согласно методике исследования осуществляются на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов и транспортно-экспедиторских компаний раз в два года. В настоящее время показатель LPI опубликован по итогам 2007, 2010, 2012 и 2014 гг.<sup>7</sup>

По результатам исследований, в 2007-2012 гг. наиболее развитыми логистическими системами обладали Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания и Гонконг. В 2014 г. в пятерку сильнейших по индексу LPI вошли Германия (4,12), Нидерланды (4,05), Бельгия (4,04), Великобритания (4,01) и Сингапур (4,00) (рис. 3).

Рассмотрим место стран - членов Таможенного союза за период 2007-2014 гг. по важнейшим критериям оценки эффективности логистики в соответствии с методологией Всемирного банка. Интегральный показатель индекса LPI стран Таможенного союза за период 2007-2014 гг. представлен в табл. 2.

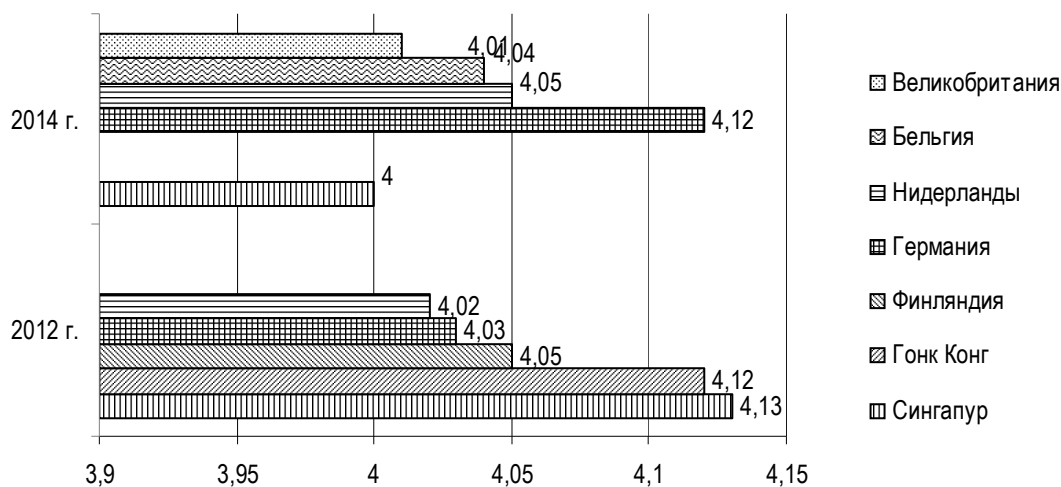


Рис. 3. Сильнейшие мировые страны по индексу LPI\*

\* Составлено авторами по данным Всемирного банка (URL: <http://lpi.survey.worldbank.org/international/global/2014>).

Таблица 2

Рейтинг стран - членов Таможенного союза по интегральному индексу LPI\*

Страна Таможенного союза	2007 г.		2010 г.		2012 г.		2014 г.	
	Кол-во баллов по 5-балльной шкале	Позиция в общем рейтинге LPI	Кол-во баллов по 5-балльной шкале	Позиция в общем рейтинге LPI	Кол-во баллов по 5-балльной шкале	Позиция в общем рейтинге LPI	Кол-во баллов по 5-балльной шкале	Позиция в общем рейтинге LPI
Республика Казахстан	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,7	88
Российская Федерация	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90
Республика Беларусь	2,53	74	-	-	2,61	91	2,64	99

\* Составлено авторами по данным Всемирного банка (URL: <http://Ipsurvey.worldbank.org/international/global/2014>).

В 2014 г. Казахстан во всемирном рейтинге LPI занимал 88-ю позицию, Россия - 90-ю, Республика Беларусь - 99-ю. Среди стран Таможенного союза Казахстан является лидером по индексу эффективности логистики, опередив Россию и Беларусь, и такая тенденция сохраняется за весь анализируемый период.

Динамика эффективности логистики по рейтингу LPI стран - членов Таможенного союза за 2007-2014 гг. представлена на рис. 4.

Как видно из рис. 4, Казахстан за анализируемый период с 133-го места рейтинга LPI

Если рассматривать страны Таможенного союза в разрезе основных индикаторов эффективности и компетентности логистических операций, то ситуация выглядит следующим образом (табл. 3).

За 2007-2014 гг. Казахстан улучшил свои позиции по трэкингу (отслеживанию) грузов и качеству и компетентности логистических услуг; Россия повысила качество торговой и транспортной инфраструктур, а также компетентность логистических услуг, позицию отслеживания прохождения грузов; Респуб-

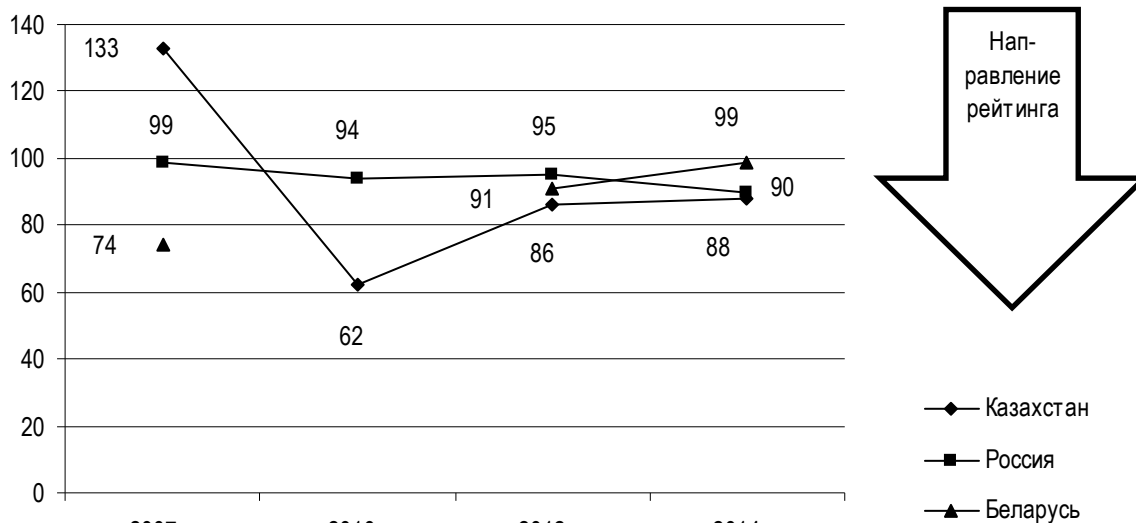


Рис. 4. Рейтинг стран Таможенного союза по индексу LPI за 2007-2014 гг.\*

\* Составлено авторами по данным Всемирного банка (URL: <http://Ipsurvey.worldbank.org/international/global/2014>).

поднялся до 88-го, т.е. значительно улучшил свои позиции за 8 лет. Россия также сохранила позитивную тенденцию и с 2007 г. улучшила свои позиции по рейтингу LPI, поднявшись на 90-е место. У Республики Беларусь, напротив, рейтинг LPI за 2007-2014 гг. снизился на 25 пунктов и позволил занять ей только 99-е место.

лика Беларусь улучшила позицию по простоте организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам.

В 2014 г. Казахстан и Россия занимают лидирующие позиции по своевременности поставок и трэкингу грузов; наиболее слабые позиции у этих стран по эффективности таможенного и пограничного оформления. В

Таблица 3

Субиндексы LPI стран Таможенного союза за 2007-2014 гг.\*

Страна	Год	LPI, ранг	LPI, баллах	Customs	Infra-structure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking & tracing	Timeliness
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kazakhstan	2007	133	2,12	1,91	1,86	2,10	2,05	2,19	2,65
Russian Federation	2007	99	2,37	1,94	2,23	2,48	2,46	2,17	2,94
Belarus	2007	74	2,53	2,67	2,62	2,12	2,12	2,71	3,00
Kazakhstan	2010	62	2,83	2,38	2,66	3,29	2,60	2,70	3,25
Russian Federation	2010	94	2,61	2,15	2,38	2,72	2,51	2,60	3,23
Kazakhstan	2012	86	2,69	2,58	2,60	2,67	2,75	2,83	2,73
Russian Federation	2012	95	2,58	2,04	2,45	2,59	2,65	2,76	3,02
Belarus	2012	91	2,61	2,24	2,78	2,58	2,65	2,58	2,87
Kazakhstan	2014	88	2,70	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
Russian Federation	2014	90	2,69	2,20	2,59	2,64	2,74	2,85	3,14
Belarus	2014	99	2,64	2,50	2,55	2,74	2,46	2,51	3,05

\* Составлено авторами по данным Всемирного банка (URL: <http://ipisurvey.worldbank.org/international/global/2014>).

Республике Беларусь в 2014 г. также сильный показатель по своевременности поставок и простоте организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам; наиболее слабая позиция по качеству и компетентности логистических услуг.

На современном этапе региональной интеграции стран - участниц Евразийского экономического союза общими актуальными проблемами развития логистики являются:

- ◆ недостаточные объемы инвестиций в развитие инфраструктуры;
- ◆ неразвитость рынка 3PL-услуг;
- ◆ отсутствие аутсорсинговых компаний, оказывающих 4PL-услуги (англ. Fourth Party Logistics - Логистика четвертой стороны);
- ◆ невысокая обеспеченность квалифицированными кадрами в области логистики и управления цепями поставок;
- ◆ недостатки таможенного, транспортного и других видов контроля на внешней границе;
- ◆ неуккомплектованность нормативного правового регулирования;
- ◆ отсутствие статистического учета на национальном уровне показателей развития логистики;
- ◆ невысокая интеграция в Евразийскую логистическую систему<sup>8</sup>.

Для улучшения эффективности логистики Казахстана в рамках реализации Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. принимаются меры:

- ◆ по упрощению таможенных процедур при внешнеэкономической деятельности; сокращению разрешительных документов на экспортно-импортные операции при перевозочном процессе;

- ◆ привлечению мировых компаний или созданию конкурентоспособной компании, которая может предоставить транспортно-экспедиторские услуги высокого уровня;

- ◆ предоставлению возможности отслеживания грузов;

- ◆ запуску регулярных контейнерных поездов по основным направлениям грузопотоков с целью соблюдения сроков их доставки.

Важную роль в повышении индекса эффективности логистики и в улучшении логистического климата в стране играет развитие региональной транспортно-логистической инфраструктуры. По нашему мнению, именно показатель "качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур" является ключевым в достижении высокого рейтинга интегрального показателя LPI, от которого зависит уровень других индикаторов эффективности логистики. Учитывая схожесть проблем развития показателя эффективности логистики, можно предположить, что данный метод может быть ключевым для стран Евразийского экономического союза.

Влияние показателя "качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур" на другие индикаторы LPI представлено в табл. 4.

Целевым индикатором реализации планов по улучшению логистического климата в

**Влияние показателя “качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур”  
на другие индикаторы LPI\***

Субиндекс LPI	Форма влияния
	Infrastructure (Качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур - наличие современных логистических центров)
Customs (Эффективность таможенного и пограничного оформления)	Возможность оказания качественных услуг по системе "одного окна" на территории логистического центра
International shipments (Простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам)	Содействие в организации международных перевозок на основе Единой информационной системы Логистического центра по конкурентоспособным ценам
Logistics quality and competence (Качество и компетентность логистических услуг)	Комплексная инфраструктура Логистического центра позволяет оказывать качественные услуги, а также осуществлять подготовку квалифицированных кадров в партнерстве с ведущими учебными заведениями (вузы, учреждения технического и профессионального образования)
Tracking & tracing (Отслеживание прохождения грузов)	Современные информационные системы Логистических центров, такие как системы планирования Supply Chain Planning, SCP, оперативного управления Supply Chain Execution, SCE, Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) позволяют отслеживать состояние грузов в режиме реального времени
Timeliness (Своевременность поставок)	Своевременность поставок обеспечивается совершенствованием системы электронного документооборота и современным транспортным парком мультимодальных перевозок

\* Составлено авторами.

Казахстане к 2020 г. является 40-е место в рейтинге логистической эффективности LPI Всемирного Банка.

Республика Казахстан, находясь на стыке международных коридоров, имеет все предпосылки стать основным логистическим звеном, соединяющим Европу и Азию. Поэтому в современных условиях региональной интеграции необходимо ускоренное и качественное формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана, следует обеспечить ее интеграцию в международную транспортную систему, реализовать транзитный потенциал страны, что позволит повысить конкурентоспособность национальной экономики, стимулировать процессы регионального развития, обеспечить устойчивый экономический рост.

<sup>1</sup> Тенденции и перспективы развития транспортно-логистической отрасли Казахстана (2015) : офиц. интернет-ресурс информ. агентства “Altaynews”. URL: <http://altaynews.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html> (дата обращения: 12.03.2016).

<sup>2</sup> Проект “Новый Шелковый путь” - драйвер глобального транзита (2013) : офиц. интернет-ресурс АО «НК “Казакстан темір жолы”». URL: [http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/lpi\\_index/](http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/lpi_index/) (дата обращения: 13.03.2016).

[//www.railways.kz/node/5804](http://www.railways.kz/node/5804) (дата обращения: 06.03.2016).

<sup>3</sup> *Актанов Д.* Казахстан как континентальный транспортный хаб (2015) : офиц. интернет-ресурс информ. агентства “BNews.kz”. URL: [http://vch.ru/event/view.html?alias=kazahstan\\_kak\\_kontinentalnyi\\_transportnyi\\_hab](http://vch.ru/event/view.html?alias=kazahstan_kak_kontinentalnyi_transportnyi_hab) (дата обращения: 06.03.2016).

<sup>4</sup> Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года : указ Президента РК от 13.01.2014 № 725 (2014) : офиц. интернет-ресурс Министерства по инвестициям и ресурсам Республики Казахстан. URL: <http://mid.gov.kz/ru> (дата обращения: 07.03.2016).

<sup>5</sup> *Уркимбаев А.* За счет логистики в странах-членах Таможенного союза формируется 10-12% ВВП (2014) // Капитал. Центр деловой информации. URL: <http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.html> (дата обращения: 09.03.2016).

<sup>6</sup> Всемирный банк (2014) // Группа Всемирного банка. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> (дата обращения: 13.03.2016).

<sup>7</sup> LPI Index The World Bank (2014) // Казлогистикс. Союз транспортников Казахстана. URL: [http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/lpi\\_index/](http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/lpi_index/) (дата обращения: 13.03.2016).

Поступила в редакцию 06.04.2016 г.