

РАЗВИТИЕ СФЕРЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН В КОНТЕКСТЕ УЧАСТИЯ СТРАНЫ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРОГРАММЕ НЕЛТИ

Елена Евзрезова, Елена Мажейко

В данной статье анализируется развитие сферы логистических услуг в Республике Казахстан по методике Всемирного банка (LPI); критически рассматривается участие страны в международной программе НЕЛТИ – Новой Евразийской автотранспортной инициативе Международного союза автомобильного транспорта (IRU). Анализируются текущие трудности на пути развития транспортной и таможенной логистики в стране и даются рекомендации по их преодолению.

Введение. Растущие грузопотоки, циркулирующие в евразийском экономическом пространстве, географически тесно привязаны и к казахстанским транспортным коммуникациям, учитывая, что Казахстан пересекает важнейшие евроазиатские транспортные артерии, соединяющие Европу и Азию. Перспектива получения солидной «транзитной ренты» от трансконтинентального транзита через казахстанские «ворота», открывающие путь в северо-западный Китай – огромная, пока еще недостаточно реализованная Астаной. Важную роль в развитии логистики, как в Казахстане, так и в Беларуси и России играет интеграционный фактор, связанный с тесным взаимодействием внутри Единого экономического пространства (далее – ЕЭП). Развитие ЕЭП во многом зависит от степени развития логистического сервиса каждой страны-участницы этого регионального блока. Назрела острая необходимость сбалансированного развития логистики в каждой из стран-участниц интеграционного объединения и усиления взаимодействия в вопросах регулирования логистической деятельности [1].

Географические особенности Казахстана делают его экономику сильно зависимой от надежного функционирования транспорта. Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам (Китаю, Афганистану и центрально-азиатским странам), географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и ЕС.

Для объективной оценки развития логистики в любой стране прежде необходим качественный независимый международный мониторинг и экспертиза. Попытку такого мониторинга предпринимает Всемирный банк. Индекс эффективности логистики (LPI) играет важную информативную роль. Он служит катализатором прогресса, помогая государственным институтам и частному сектору определять стратегию и тактику реформ; с его помощью можно наглядно увидеть рейтинг стран в сравнении с их конкурентами и выделить издержки низкокачественной логистики.

Перегруженность морских торговых путей, а также «опустынивание» торговли в удаленных от промышленных центров районах и в странах, не имеющих выхода к морю, говорят о необходимости создания новых транспортно-логистических маршрутов, а также участия страны в международных логистических проектах.

Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI) Международного союза автотранспорта (IRU) является следующим важнейшим шагом стратегии по соединению бизнеса Азии и Европы на всей территории Евроазиатского континента со всеми основными мировыми рынками, а также по привлечению внимания общественности и деловых кругов к огромным возможностям, создаваемым этим сухопутным транспортным мостом.

В этом контексте и построена данная статья, в которой рассматривается развитие логистического сервиса в Казахстане и перспективы участия этой страны в международной программе НЕЛТИ.

Основная часть. Анализ международного рейтинга развития логистики свидетельствует о том, что оценка логистического сервиса Республики Казахстан значительно возросла: в 2010 г. по сравнению с 2007 г. Казахстан поднялся вверх на 71 пункт в Индексе эффективности логистики (LPI). Несмотря на то, что в 2012 г. наблюдался спад на 24 пункта, скачок Казахстана вверх в рейтинге Всемирного банка очевиден. В целом, с 2007 г. Казахстан поднялся на 47 пунктов.

Учитывая неодинаковое число стран, представленных в рейтинге Всемирного банка в разные годы, более объективно можно оценить «скачок» Казахстана непосредственно по индексу LPI, сравнив его с индексом страны, занимающей первое место в LPI за последние пять лет. В 2010 г. этот рост составило 8,3%, в 2012 г. – 3,6% (в сопоставлении с 2007 г.). В 2010 г. общий коэффициент индекса LPI возрос на 0,71 пкт; в 2012 г. – снизился на 0,14. В целом же, с 2007 г., индекс увеличился на 0,57 пкт (см. табл. 1).

Таблица 1. Оценка логистического сервиса Казахстана в 2007–2012 гг.

Год	Место	LPI, % от лидера	Показатели (место в рейтинге, индекс)					
			Эффективность таможенного и пограничного оформления	Качество инфраструктуры	Простота организации международных перевозок	Качество и компетентность логистических услуг	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок грузов
2007	133 (из 150)	2.12 50.6%	139 1.91	138 1.86	129 2.10	126 2.05	117 2.19	120 2.65
2010	62 (из 155)	2.83 58.9%	79 2.38	57 2.66	29 3.29	73 2.60	85 2.70	86 3.25
2012	86 (из 155)	2.69 54.2%	73 2.58	79 2.60	92 2.67	74 2.75	70 2.83	132 2.73

Примечание – Источник: составлено авторами на основе [2;3;4].

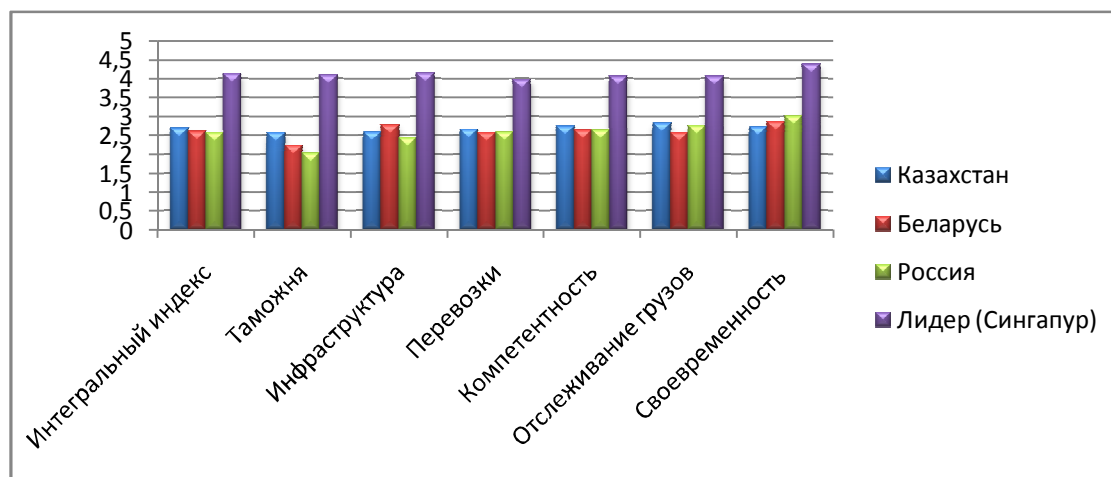


Рис. 1. Оценка Казахстана в 2007 г. в сравнении с другими странами.

Примечание – Источник: составлено авторами на основе [2].

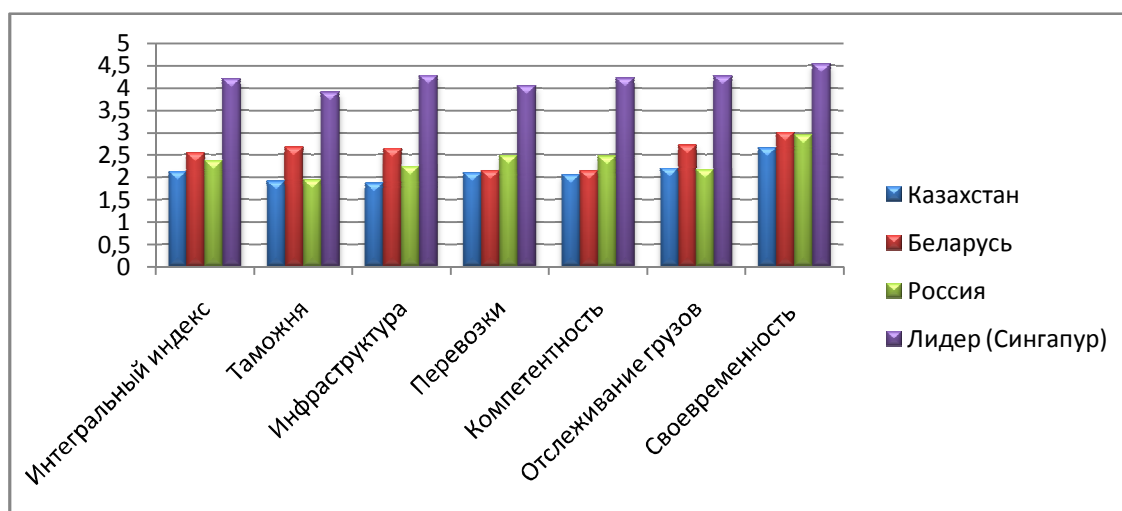


Рис. 1. Оценка Казахстана в 2012 г. в сравнении с другими странами.

Примечание – Источник: составлено авторами на основе [4].

Представленные выше рисунки 1 и 2 отражают рейтинг Казахстана по оценке Всемирного Банка в сравнении со странами-партнёрами по Таможенному союзу и страной-лидером рейтинга в 2007 и 2012 гг. Так, в 2007 г. Казахстан заметно отстает по всем показателям рейтинга от Беларуси и России, а в 2012 г. он лидирует среди стран-участниц Таможенного союза почти по всем показателям [2; 3; 4].

Рост рейтинга развития логистической сферы в Казахстане связан с реализацией государственной программы «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года», принятой в 2006 г. Достигнутые результаты свидетельствуют о том, что указанный документ во многом выполнил свою миссию, хотя планы реализуются не в полной мере. Так, например, по данным МТК РК, ежегодно в Казахстане ремонтируются 100-600 км дорог, тогда как нужно ремонтировать 1000 км [5; 6]. В 2012 г. наблюдается спад индекса LPI Казахстана, однако некоторые показатели неуклонно возрастали на протяжении 2007-2012 гг.: оценка таможни – на 0,67; логистическая компетентность – на 0,70 и оценка отслеживания грузов – на 0,64 пкт.

Остановившийся процесс улучшений в 2012 г., возможно, отражает условия, которые заставили правительства сменить курс логистического реформирования, в частности, мировой экономической спад и европейский кризис. Однако, разработчики методики индекса LPI причины этих амплитудных «взлетов» и «падений» за короткие временные отрезки не могут аргументировано прокомментировать.

За весь рассматриваемый период произошел рост по всем аспектам: оценка инфраструктуры – на 0,74 пкт; оценка доступности международных перевозок – на 0,57; оценка своевременности – на 0,08 пкт (при скачке в 2010 г. на 0,60 пкт). Наибольший рост наблюдается в инфраструктуре, наименьший – в своевременности поставок.

Минимальное значение индекса в 2007 г. – по инфраструктуре, наибольшее – по своевременности; в 2010 г. – по таможене и по доступности международных перевозок соответственно; в 2012 г. наименьшее значение по таможене, наибольшее – оценка отслеживания грузов. Так, и в 2010 г., и в 2012 гг. наиболее низкая оценка была дана таможене. То есть, повышение эффективности совершения таможенных операций является первостепенной задачей на сегодня.

Если в 2007 г. индексы по различным показателям отличались значительно: разрыв между максимальным и минимальным значениями был ощутимым (0,79 пкт), а в 2010 г. ситуация была примерно такой же (вышеупомянутый разрыв составил 0,81 пкт), то в 2012 г. эта разница была 0,25 пкт. Так, коэффициент вариативности в 2007 г. составил 30%, в 2010 г. – 29,3%, а в 2012 г. – всего 7,9%. То есть, мероприятия в области логистики, проведенные к 2012 г., характеризуются большей результативностью – минимальным размером отклонений от предполагаемого оптимума. Сейчас Казахстан находится выше в рейтинге, чем другие страны-участницы ЕЭП, хотя в 2007 г. значительно уступал и Беларуси, и России [2; 3; 4].

Значительное упрощение и ускорение процедуры таможенного оформления, введение принципа «одного окна» в 2012 г. в сравнении с 2010 г. проанализированы в Таблице 2.

Таблица 2. Эффективность совершения таможенных операций в Казахстане в 2010 г.

Год	Количество органов надзора (импорт/экспорт)	Количество бланков для заполнения (импорт/экспорт)	Срок оформления (дней) Без/с физической проверкой	Физическая проверка (% импортных перевозок)	Множественная проверка (% физически проверяемых грузов)
2010	5/4	6/8	2/2	42	21
2012	1/1	1/1	1/1	6	3

Примечание – Источник: составлено авторами на основе [3;4].

Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива NELTI является важнейшим шагом стратегии IRU по соединению бизнеса Азии и Европы на всей территории Евроазиатского континента со всеми основными мировыми рынками, а также по созданию новых рабочих мест, способствованию роста ВВП и повышению благосостояния в этих странах. Главными преимуществами данного проекта являются сокращение расстояния в 2 раза и времени доставки – в 3 раза из Китая в Европу через Казахстан по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал, а также получение прямого доступа к рынкам стран Таможенного союза. Единое экономическое пространство обеспечит свободное перемещение капитала, товаров и трудовых ресурсов.

Задачей проекта NELTI стала коммерческая доставка промышленных грузов и товаров по территории Евразии, осуществляемая независимыми транспортными компаниями по различным маршрутам. Официальный старт проекта состоялся 16 сентября 2008 г. в Ташкенте. Перевозки по проекту NELTI осуществляются с использованием процедуры МДП (TIR).

Используются 3 основных маршрута:

1) северный (от границы с Китаем по территориям десяти государств – Республики Беларусь, Германии, Казахстана, Кыргызской Республики, Латвии, Литвы, Польши, России, Таджикистана, Узбекистана);

2) центральный (по территориям пяти государств – Азербайджана, Исламской Республики Иран, Турции, Туркменистана, Узбекистана);

3) южный (по территориям девяти государств – Армении, Болгарии, Исламской Республики Иран, Казахстана, Кыргызской Республики, России, Турции, Туркменистана, Узбекистана).

Интенсивность перевозок по этим маршрутам различается. Более интенсивно идут перевозки по северному маршруту. Номенклатура перевозимых в рамках проекта грузов чрезвычайно широка – от продовольственных товаров, бытовой техники и электроники до дипломатических и военных грузов. Среднее расстояние, которое преодолело одно среднестатистическое транспортное средство, составляет порядка 13 тыс. км.

Таким образом, несмотря на наибольшую интенсивность перевозок, тяжесть проблем и поборов на дорогах в наиболее значительной степени характерна для северного маршрута.

Данные мониторинга NELTI выявили высокий конкурентный потенциал развития Северного, Центрального и Южного маршрутов проекта NELTI. Однако данные также выявили, что 40% времени автоперевозки

на маршрутах Шелкового пути теряется на границах из-за несовершенных процедур прохождения границ, что препятствует росту торговли на всей территории Евразии. Кроме того, примерно 30% расходов на перевозку приходится на неофициальные платежи, выплачиваемые перевозчиками по дороге и при пересечении границ.

Республика Казахстан принимает участие в 2-х фазах проекта: НЕЛТИ-1 и НЕЛТИ-2. Шелковый путь – это не один маршрут, а целая сеть многочисленных дорог, обслуживающих бизнесы в странах, не имеющих выхода к морю, и таким образом обогащающая экономику этих стран и соединяющая их с крупнейшими мировыми рынками. Соответственно, Республика Казахстан участвует в следующих маршрутах:

1) Северный А: грузы доставляются из Узбекистана через Казахстан, Россию, Беларусь в Европейский Союз. Длина маршрута – около 6500 км. Ведется доставка текстильных изделий, сельскохозяйственных продуктов, промышленного оборудования, продуктов питания и фармацевтической продукции. Ориентировочное время доставки составляет 12–14 дней.

2) Северно-южный: длина маршрута составляет приблизительно 4900 км (из Узбекистана через Казахстан, Россию и Беларусь в Евросоюз). Грузы: текстиль, промышленное оборудование, стройматериалы, продукты питания, химикаты. Ориентировочное время доставки – 7 дней.

3) Северный В: доставка грузов (в основном, строительного оборудования) ведется через ЕС (Вильнюс) – Беларусь (Минск) – Россия (Москва) – Россия (Волгоград) – Россия (Астрахань) – Республика Казахстан (Атырау) – Республика Казахстан (Бейнех) – Республика Казахстан (Актау). Длина маршрута составляет около 3500 км. Ориентировочное время доставки – 7 дней.

4) Северный маршрут С: маршрут пролегает по следующим странам: Казахстан (Шымкент, Тараз, Балхаш, Караганда, Астана, Костанай), Россия (Челябинск, Уфа, Казань, Москва, Смоленск), Беларусь (Минск, Брест), Польша (Варшава), Чехия (Оломоуц). Грузы (ткань, мебель, оборудование для кухни) везутся в двух направлениях:

а) Казахстан (Шымкент) – Чешская Республика (Оломоуц). Длина маршрута – около 6800 км;

б) Чехия (Прага) – Казахстан (Алматы). Длина маршрута: около 6000 км [7].

Наиболее серьезные проблемы и барьеры были выявлены при пересечении государственных границ, а основной источник проблем –

предвзятость или открытая коррупция таможенных органов при прохождении через автомобильные пункты пропуска. Серьёзные проблемы возникли у перевозчиков на российско-латвийской, кыргызско-узбекской и казахстанско-российской границах [8].

С целью устранения узких мест и барьеров, которые наиболее остро встали при осуществлении проекта NELTI, представительство IRU в регионе СНГ сконцентрировало свои усилия на оказании содействия осуществлению перевозок и расширению возникших конфликтных ситуаций в тех случаях, когда поддержки Координационных центров было недостаточно, когда требовалось воздействие на ситуацию на системном уровне.

Были также начаты процедуры, которые имеют своей целью подключение государств, по территории которых проходят перевозки в рамках проекта NELTI, к системе предварительного электронного декларирования грузов TIR-EPD. Начиная с 1 января 2008 г. электронное предварительное декларирование грузов уже введено в качестве обязательного условия при пересечении границы Европейского союза [9].

Концепция Второй фазы проекта NELTI: по итогам первой фазы проекта NELTI подготовлена Дорожная карта по развитию евроазиатских автотранспортных связей, предусматривающая реализацию мер двустороннего, регионального и многостороннего характера по развитию автотранспортных сообщений между Азией и Европой. Ее практическая реализация с учетом уже достигнутых результатов, созданного информационного ресурса и полученной политической поддержки могут послужить основой для начала Второй фазы NELTI [10].

В рамках Второй фазы NELTI должно быть продолжено развитие системы регулярных автоперевозок между странами Азии и Европы с вовлечением Китая в эту систему, реализованы меры, зафиксированные в Меморандумах о взаимопонимании и региональных соглашениях, направленных на развитие евроазиатских транспортных связей, устранение барьеров, упрощение процедур пересечения границ и последовательную правовую гармонизацию в транзитных странах и др.

Основные направления реализации Второй фазы проекта NELTI:

1. Реализация Дорожной карты – планирование и организация;
2. Организация работы по выполнению рекомендаций Дорожной карты в странах Великого Шелкового пути, в т.ч. подготовка совместно с ассоциациями-членами IRU национальных Планов действий по реали-

зации Дорожной карты, создание межведомственных рабочих (экспертных) групп с участием представителей государственных органов и бизнеса, содействие в организации и проведении заседаний этих групп;

3. Проведение консультаций и круглых столов по вопросам развития евроазиатских автомобильных перевозок, гармонизации правовых систем и упрощению процедур пересечения границ, в т.ч. на высоком уровне с участием руководства IRU; организация и проведение многосторонних консультаций между правительствами стран Великого шелкового пути при содействии IRU.

4. Содействие развитию международных автомобильных перевозок и транзита.

На многостороннем уровне это:

- продвижение выводов и рекомендаций NELTI в рамках Алмаатинской программы действий ООН по расширению транзитных перевозок в странах, не имеющих выхода к морю и странах транзита;

- имплементация результатов NELTI в Совместный проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (вторая фаза которого осуществлялась в 2008-2011 гг.), укрепление взаимодействия с ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, расширение участия стран транзита в многосторонней системе соглашений и конвенций ООН.

На региональном уровне:

- подготовка Планов действий по выполнению меморандумов о взаимопонимании, заключенных IRU с международными организациями и структурами региональной экономической интеграции (ECO, EurAsEC, GUAM);

- разработка и представление на Саммите GUAM (июль 2008 г.) Программы развития международных автомобильных перевозок в государствах-членах GUAM;

- расширение взаимодействия с Шанхайской организацией сотрудничества (SCO), в первую очередь, в части содействия реализации Многостороннего соглашения ШОС о международном автомобильном сообщении;

- расширение взаимодействия с Организацией экономического сотрудничества (ECO), в том числе, по вопросам вовлечения стран-участниц Организации в многостороннюю систему осуществления международных автоперевозок;

- разработка и введение в действие (совместно с ADB) системы глобального мониторинга ситуации на дорогах вдоль основных маршрутов NELTI (на базе методики ЭСКАТО ООН), подготовка итогового доклада к Шестой евроазиатской автотранспортной конференции IRU и Встрече министров (июнь 2011 г.);

- проведение консультаций с участием представителей КНР, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан с целью начала в 2009 г. регулярных грузовых перевозок по маршруту Кашгар – Ош – Андижан, в рамках соответствующего мандата по выполнению заключенного в 1998 г. Трехстороннего межправительственного соглашения.

На двустороннем уровне:

- подготовка Планов действий по выполнению меморандумов о взаимопонимании, заключенных IRU с Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан;

- разработка и заключение аналогичных MoU с другими странами Великого Шелкового пути, в случае их заинтересованности.

4. Информационная поддержка и мониторинг:

- реализация совместно с ADB в рамках Программы CAREC Глобального плана мониторинга, охватывающего 12 стран Великого Шелкового пути (от Грузии, Турции и России на Западе до восточных провинций Китая);

- проведение аналитического исследования совместно с ЕврАзЭС по анализу грузопотоков между Азией и Европой;

- проведение переговоров о реализации Пилотного проекта по внедрению системы предварительного электронного предекларирования грузов (TIR-EPD) в странах Центрального маршрута NELTI с возможным распространением этой системы на другие маршруты.

5. Поддержка ключевых бизнес-проектов.

- содействие реализации инвестиционных проектов вдоль маршрутов Великого Шелкового пути;

- работа по дальнейшему развитию автомобильных перевозок между Европой и Азией в Каспийском регионе и на Кавказе с использованием автомобильно-морских паромных переправ на Каспийском и Черном морях (обеспечение недискриминационного доступа автоперевозчиков к использованию паромов, содействие упрощению таможенных и пограничных процедур [11].

Осуществление Второй фазы Проекта NELTI было рассчитано на 2 года, начиная с 2009 г. по 2011 г. По окончании Второй фазы Проекта был подготовлен в сотрудничестве с ADB финальный отчет, который был представлен в качестве основного документа на Шестой евроазиатской автотранспортной конференции IRU и встрече министров.

Ведется активная работа Казахстана по повышению позиции в рейтинге Всемирного Банка LPI (прогноз к 2020 г. – 40 место).

Казахстанский транспортный комплекс стремится к интеграции в мировую транспортную систему, что позволит существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний [12].

Заключение. Несмотря на заметные улучшения логистического сервиса Казахстана, проблемы, связанные с низким уровнем развития транспортной инфраструктуры, высокими логистическими издержками, слабым институциональным обеспечением логистики, плохой подготовкой логистических кадров, остаются в стране по-прежнему не решенными.

Следует продолжить работу по приведению законодательно-нормативных документов и технических регламентов в соответствие с международными требованиями и стандартами. Необходимо более тесное сотрудничество государственного и частного секторов для содействия развитию торговли и логистики. Реформы должны проводиться согласованными пакетами и находиться в постоянном долгосрочном внимании.

Рейтинг Казахстана по LPI – результат межстрановых сопоставлений. Он не всегда идентифицирует положительные тенденции и процессы внутри страны. Разработчики индекса признают, что разработанные ими методы оценки LPI не являются чисто научными.

Казахстанский транспортный комплекс стремится к интеграции в мировую транспортную систему, что позволит существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Можарова, В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития/ В.В. Можарова. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.

2. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy The International Bank for Reconstruction and Development. Washington: The World Bank, 2007. – 56 p.
3. Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy The International Bank for Reconstruction and Development. Washington: The World Bank, 2010. – 64 p.
4. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy The International Bank for Reconstruction and Development. Washington: The World Bank, 2012. – 60 p.
5. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года / Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86 // Казахстанская правда. – 2006, 13 апр. (№ 87(25058)).
6. Основные производственно-экономические показатели 2010 – 2011 гг. // Официальный интернет-ресурс Министерства транспорта и коммуникаций РК [Электр. ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://mtk.gov.kz/index.php/ru/komitet-transporta-i-putej-soobshcheniya/statisticheskie-dannyye> – Дата доступа: 10.04.2013.
7. Программа НЕЛТИ // IRU [Электр. ресурс]. – 2010. – Режим доступа: <http://www.iru-nelti.org/index>. – Дата доступа: 06.04.2013.
8. Степанов, В.В. рамках проекта NELTI – по Великому шёлковому пути / В. Степанов // Автоперевозчик. – 2009. – №3 (102). – С. 20–24.
9. Кузнецов, А.Л. Программа НЕЛТИ. Практическая реализация / А.Л. Кузнецов // Контейнерный Бизнес. – 2009. – №2 (24). – С.36-39.
10. New Eurasian land transport initiative IRU / G. Verberne // JURA MOPE SEA. – 2010 г. – Vol. 56, № 1. – P. 46–47.
11. NELTI final report. Analysis of monitoring data collected on NELTI Project Routes. – NEA Transport Research Institute in cooperation with IRU, 2010. – p. 6-12; 20-50.
12. Муханбетова, А.Е. Анализ и перспективы развития логистических систем Республики Казахстан / А.Е. Муханбетова // Труды Каспийского государственного университета технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова (г. Актау), 2011. – № 4.

The development of the logistics in the Republic of Kazakhstan in 2007 – 2012 according to the country's participation in NELTI (Alena Yeuzrezova, Alena Mazgeyko).

The article is devoted to the analysis of the logistics in the Republic of Kazakhstan according to the methodology of the World Bank (LPI). The country's participation in NELTI (New Eurasian Land Transport Initiative IRU) is considered in a critical way. There is the analysis of current difficulties to the development of transport and customs logistics in the country and recommendations to eliminate them are made.

Статья поступила 10 мая 2013 г.

e-mail: elenaevzrezova@gmail.com