

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. П а н о в к о Я. Г. Введение в теорию механических колебаний: Учебное пособие. — М.: Наука, 1980. — 272 с.
2. К о т о в А. П. К расчету электродинамических возбудителей колебаний // Приборостроение, средства автоматизации и системы управления. Труды I Конф. Молодых ученых и спец. г. Москвы. — М.: Наука, 1967. — С. 250—258.

656. 13.02.(5)(212.6)

**РЕАЛИЗАЦИЯ КЛАСТЕРА «СТЕПНОЙ ТРАНЗИТ» — ВАЖНЫЙ ФАКТОР УСПЕШНОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА МИРОВЫХ ТРАНЗИТНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ***Асп. Е.Е. ТУЛЕНДИЕВ*

*Развитие рыночной экономики, предстоящее вступление Казахстана в ВТО и растущие потребности внутреннего рынка ставят новые задачи перед казахстанской экономикой. Достигнуть поставленных целей можно, только удовлетворив весь спектр потребностей транспортного потребительского рынка. В своем Послании народу президент республики Казахстан Н.А. Назарбаев (18 февраля 2005 года) отметил 7 кластеров, которые должны определить долгосрочную специализацию экономики страны в несырьевых отраслях. В числе развиваемых кластеров обозначена и транспортная логистика, которая в перспективе должна адекватно удовлетворить требования экономики и население Казахстана в перевозках и успешно конкурировать на мировых рынках транзитных и международных перевозок.*

*Development of the market economy, the forthcoming introduction of Kazakhstan into WTO and growing requirements of a home market put new tasks before the Kazakhstan economy. To achieve objects in view it is possible only having satisfied all spectrum of requirements of the transport consumer market. In the Message to people the president of republic of Kazakhstan N.A. Nazarbaev (on February, 18<sup>th</sup>, 2005) has noted 7 clusters which should define long-term specialization of a national economy in not raw branches. Among developed clusters the transport logistics which in the long term should satisfy adequately requirements of economy and the population of Kazakhstan in transportations is designated also and successfully to compete in the world markets of transit and international transportations.*

Экономические и географические особенности, в числе которых огромная территория и ориентированность на экспорт, делают экономику Казахстана, с одной стороны, одной из наиболее грузоемких в мире, а с другой, обуславливают высокую зависимость от транспортной системы. Республика присоединилась к четырем международным конвенциям и трем европейским соглашениям, регламентирующим порядок выполнения международных автомобильных перевозок. В данное время Казахстан имеет двустороннее межправительственное соглашение о международных автомобильных сообщениях с 32 государствами.

С активизацией межрегиональной и международной торговли столь значительное увеличение автомобильных перевозок во многом обусловлено бурными процессами автомобилизации. В последние годы рост количества автотранспортных средств (табл. 1) происходил достаточно умеренными темпами — менее 4 % в год, однако показатели потребления горюче-смазочных материалов свидетельствуют о фактическом увеличении количества автомобилей и связанным с этим ростом интенсивности движения более чем в 2 раза.

Таблица 1

## Динамика роста парка автотранспортных средств в РК за 2001—2005 годы

Автотранспортные средства	2001	2002	2003	2004	2005
Всего автомобилей, ед.	1279009	1349491	1365050	1471472	1532257
Грузовые	196980	204568	214191	223063	224872
Автобусы	45666	504568	51367	61391	62894
Легковые	1000298	1057801	1062554	1148754	1204118
Специальные	36065	369660	369338	38264	40373

Ядром нового кластера станут маршруты доставки, крупные узлы пересечения и зарождения грузопотоков. А отличительной особенностью является то, что действие кластера будет распространяться на всю территорию, где расположены предприятия этой отрасли. Учитывая то, что проект предполагает огромную работу и значительные финансовые вложения, было решено первоначально реализовать два проекта.

Первый проект будет решать вопросы дефицита терминального парка в самом загруженном казахстанском транспортном узле — в городе Алматы путем строительства транспортно-логистического центра, соответствующего международным стандартам, с применением самых современных информационных систем и технологий. В его рамках будет внедрена современная автоматизированная система учета на базе действующего контейнерного терминала.

Второй проект направлен на развитие транзитного потенциала Казахстана в сфере международных автомобильных перевозок посредством реализации новой инициативы «NELTI». Этот проект предусматривает развитие транзитно-транспортного потенциала республики в сфере международных автомобильных перевозок.

Надо отметить, что вопросы организации «зеленого» коридора уже прорабатываются с Китаем, Россией и странами Европы. Яркий тому пример — автокараван Пекин—Брюссель, который стартовал 27 сентября 2005 года из Пекина в дни проведения евроазиатской конференции по автомобильному транспорту и 17 октября 2005 года прибыл в Брюссель. Цель проекта, инициированного Казахстанской ассоциацией международных автоперевозчиков, состояла в том, чтобы продемонстрировать: автомобильный транспорт является эффективным средством перевозки грузов сухопутным путем между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. И он доказал, что можно эффективно перевозить грузы из Китая в страны СНГ, а затем и в центр Европы за четверть времени, затрачиваемого сегодня при перевозке этих же грузов каким-либо другим видом транспорта.

Для Казахстана этот проект имеет особое значение, поскольку новый транспортный коридор, проходящий по территории нашей страны, способствует возрождению традиционных маршрутов «Великого шелкового пути», интенсивному развитию отечественной транспортной инфраструктуры.

Исходя из современного этапа развития экономики и транспорта страны, представляется наиболее предпочтительным второй вариант. Такой кластер соответ-



твует приоритетным сферам, обозначенным Президентом страны в его Стратегии развития до 2030 года. Президентом страны дан четкий ориентир «...нам предстоит в ближайшие годы: проложить новые транспортные схемы на международном рынке; модернизировать стратегические и транзитные магистрали; активнее строить схемы в направлении Запад—Восток и Север—Юг, опережающими темпами подтягивать инфраструктуру Каспия...». Именно в плане транзитных перевозок Казахстан может занять достойное место на мировом рынке услуг.

Транзитный поток и транспортные средства, проходящие через территорию Казахстана, можно разделить на два вида: первый — это региональный транзит между Россией и государствами Центральной Азии (бывшими союзными республиками) — Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Туркменией; второй — это трансконтинентальный транзит, с одной стороны, между Китаем и странами Юго-Восточной Азии, а с другой — Россией, Европой и странами центральной Азии.

Согласно данным Агентства Республики Казахстан по статистике, основной объем экспортно-импортных международных автомобильных перевозок осуществляется с Кыргызстаном, Россией и Китаем, остальные объемы международных автомобильных перевозок осуществляются со странами Европы и Азии (рис. 1).



Рис. 1. Распределение объемов экспортно-импортных автомобильных перевозок

Выгода от реализации кластера «Степной транзит» заключается, в первую очередь, в увеличении объема дохода от транзитных перевозок. Это и есть основная цель. При этом транспортный комплекс Казахстана станет активным участником международной системы грузовых и пассажирских перевозок, повысится его роль в формировании международных торгово-экономических связей.

Но любая программа, в том числе кластерная, помимо основной цели, дает массу других выгод. Например, государство от реализации кластерной программы получит дополнительные доходы в бюджет, дополнительные рабочие места на предприятиях, рост социально-экономической стабильности в обществе, развитие

регионов, где проходят транспортные магистрали. Значительную выгоду должен получить и частный бизнес: рост объема работы и возможностей, повышение производственно-экономического потенциала, рост конкурентоспособности на рынке услуг, дополнительные доходы и прибыль при реализации этой кластерной программы.

Но нужно сказать и о трудностях. Внутренние: низкий уровень развития и конкурентоспособности сферы транспортных услуг, дефицит потенциала международного перехода Достык, порта Актау, несоответствие международным требованиям технического оснащения транспортных коридоров, административные сложности пересечения границ, незавершенность нормативно-правовой базы. Но все эти проблемы вполне разрешимы. Мероприятия программы как раз и будут направлены на снижение или устранение барьеров на пути транзита.

К внешним объективным проблемам можно отнести высокую конкуренцию на рынке международных транспортных услуг. Эти проблемы можно и нужно преодолевать общими, активными действиями — в сфере международного сотрудничества, во взаимоотношениях с транспортными администрациями соседних стран и в международных организациях.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Организация и планирование грузовых автомобильных перевозок. Под редакцией Александрова Л. А. — М.: Высшая школа, 1986.
2. Курганов Б. М., Миротин Л. Б. Международные грузовые автомобильные перевозки. — Тверь. — 2000.
3. Статистический сборник — Транспорт Республики Казахстан 1999—2002. — Алматы, 2003.
4. Статистический сборник — Транспорт и связь Республики Казахстан. — 2001—2004. Алматы, 2005.
5. Спиркин И. В. Автотранспортное право — М.: 2005.