

Стратегия маркетинга по разработке ТЭО строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали

М.А. КОБДИКОВ, зав. кафедрой «Организация перевозок», ректор Казахской академии транспорта и коммуникаций, д.т.н., профессор

По оценкам экспертов Международного валютного фонда, ежегодный товарооборот между Европой и Азией составляет более 600 млрд. долларов, эта цифра увеличивается из года в год, и к 2010 г. товарооборот возрастет в 1,5 раза. При этом транспортная составляющая колеблется в пределах от 50 до 120 млрд. долларов, а ее ежегодный прирост составит в ближайшей перспективе не менее 6% в год. Уже сейчас остро стоит проблема доставки грузов из Европы в Азию и обратно. Как известно, рост объемов производства на 1% ведет к росту транспортной работы на 1,5%. Эти факторы создают предпосылки к переключению части грузопотока из Азии в Европу на наземный транспорт.

Данные по развитию трансевропейских транспортных сетей указывают на существенные изменения приоритетов ЕС в формировании маршрутов перевозок и на стремление развивать сухопутные трансевропейские маршруты, что значительно повышает роль трансевроазиатских железнодорожных коридоров.

Путь через Суэцкий канал в макроэкономическом плане на Западе рассматривается как Большое европейское водное кольцо, где курсирует самый современный морской крупнотоннажный флот. Для сравнения: доля железнодорожной составляющей по обслуживанию евроазиатского транзита составляет лишь 0,6% от объемов транзита через Суэцкий канал. Среди сухопутных конкурентов маршрута через Суэц выделяют несколько транспортных коридоров: маршруты Восток — Запад и Север — Юг с выходом на Транссиб, TRACEKA, Транскитайскую магистраль и коридор Казахстан — Россия — Беларусь — Польша.

Если присмотреться к структуре евроазиатских грузопотоков, то станет очевидным, что их объемы в основном формируют Китай, Япония и Корея.

Согласно данным китайских специалистов, в недалеком будущем Азия будет обрабатывать более половины мирового контейнерного грузопотока. В 2010 г. на контейнерные

терминалы Азии будет приходиться примерно 56,9% объема контейнерных операций по сравнению с 47,5% в 2000 г. В следующем десятилетии ожидается стремительный рост грузооборота контейнерных терминалов, совокупный объем обработки контейнеров, по прогнозам, должен составить 300–342 млн. ДФЭ в 2005 г. и 407–525 млн. ДФЭ в 2010 г. Предполагается, что в 2010 г. доля Европы в мировом объеме перевалки контейнерных грузов составит 16,7%, или 88 млн. ДФЭ против 47 млн. ДФЭ, обработанных в 2000 г. Североамериканские терминалы в 2010 г. будут обрабатывать примерно 49 млн. ДФЭ. На долю остальных регионов в целом приходится примерно 17%.

На что могут претендовать Россия и Казахстан, оценивая реальную ситуацию? Безусловно, не на весь евроазиатский грузопоток. Обе страны не в состоянии пока осилить весь объем перевозок, но существует вполне определенный реальный це-

левой сегмент. С коммерческой точки зрения — это отправления в стандартных большегрузных контейнерах, что сегодня исключительно технологично и удобно. О каких маршрутах идет речь? В первую очередь о транспортной магистрали Транссиб и о коридоре Север — Юг. Транссиб — это альтернатива традиционному морскому пути (доставка контейнеров вокруг Индии и через Суэцкий канал).

Вместе с тем, при перемещении контейнеров через Казахстан имеет место выигрыш по времени более чем в 2 раза, обусловленный меньшей протяженностью, чем Транссибирская магистраль. Иначе говоря, отправитель грузов получает выигрыш не только в тарифах, но и в сокращении срока доставки товара.

Поэтому Казахстан выступает с инициативой открытия Трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ) со стандартной европейской железнодорожной колеи шириной 1435 мм, которая соединит страны Юго-Восточной Азии с Европой по маршруту Достык — Актогай — Жезказган — Бейнеу — порт Актау. Протяженность ТКЖМ составляет 3083 км, что на 460 км короче северного маршрута и 1052 км короче южного маршрута.

В связи с транзитным назначением ТКЖМ главным критерием при определении ее направления принято обеспечение минимального пробега транзитного грузопотока. Если магистраль вступит в эксплуатацию, то груз от китайского порта Ляньюньган в Желтом море будет доставлен в Европу максимально за 16,1 суток (таблица). Время прохождения груза от станции Достык до порта Актау будет сокращено с нынешних 4,5 суток (включая перегрузку) до 1,5–2 суток, при средней участковой скорости маршрута 50 км/ч, без учета времени на погранично-таможенные операции. Это позволит переориентировать с морских перевозок на железнодорожные те грузы, которые нуждаются в срочной доставке в Европу. Пос-



ле завершения строительства железной дороги на первом этапе до 2010 г. ориентировочно можно увеличить объем перевозок до 35–40 млн. тонн. В последующем, после строительства второй колеи, этот объем может быть увеличен до 100 млн. тонн.

В расчете взята крайняя точка в Европе — порт Роттердам. Фактическая же точка доставки грузов сухопутным транспортом может быть гораздо ближе, например Берлин, что сделает маршрут еще короче. Наиболее выгодный маршрут — в Россию, Белоруссию или на Украину (таблица).

Китайские железнодорожники предъявили расчеты, согласно которым прохождение контейнеров по их магистралям и затем через Казахстан будет стоить дешевле, да и сам груз придет в Европу на несколько дней раньше. «Это выгоднее для наших грузоотправителей», — сказал г-н Сонг, исполнительный директор логистической компании Seo Joong Logistics, Ltd. — Их груз прибывает в корейские порты, а мы отправляем его через Китай и Казахстан на Запад...» В общем, китайцы не отрицают, что намерены «перетянуть» на себя часть контейнерных перевозок.

«Такая ситуация — когда морские перевозчики соперничают с железнодорожными, а последние конкурируют между собой, — нормальное явление, — считает Барри Кейбл, директор департамента транспорта, туризма и развития инфраструктуры ЭСКАТО ООН. — В настоящее время необходимы как минимум два железнодорожных пути из Азии в Европу. А роль ООН в этом проекте — содействовать тому, чтобы у

грузоотправителя был выбор. Ведь выбор означает повышение уровня сервиса и снижение стоимости перевозок».

Казахстану в связи с этим необходимо:

- ускорить развитие инфраструктуры контейнерных перевозок путем внедрения передовых технологий;

- в связи с естественным увеличением контейнерооборота и с учетом территориальной удлиненности маршрутов, организовать логистические центры в отдельных регионах;

- систематизировать организацию контейнерных поездов как самый эффективный инструмент повышения конкурентоспособности перевозок. По предварительной оценке, эффективность контейнерных перевозок маршрутными поездами выше эффективности повагонных отправок минимум на 30%.

Предполагаемая стоимость строительства ТКЖМ составляет 3,5 млрд. долларов.

На кафедре «Организация перевозок» Казахской академии транспорта и коммуникаций выполнены основные расчеты по определению срока окупаемости, в зависимости от размеров движения транзитных контейнеропотоков по предполагаемым маршрутам перевозки.

Расчеты произведены для двух вариантов:

1 вариант — средний ежегодный объем строительства — 300 км, срок погашения кредита — с первого года строительства эксплуатации магистрали равными долями;

2 вариант — средний ежегодный объем строительства — 500 км, срок погашения кредита — с пятого года эксплуатации равными долями.

Протяженность и сроки доставки грузов в направлении Европа — Азия (средняя маршрутная скорость 900–950 км/сут)

№ п/п	Маршруты	Протяженность, км	Срок доставки, сут.	
			Без учета перестановок и перегрузок	С учетом перестановок и перегрузок
Через проектируемую ТКЖМ				
1	Роттердам — Ляньюньган (через Аксарайскую)	11 350	14,5	16,5
2	Роттердам — Ляньюньган (через госграницу с Туркменией)	13 691	15,3	15,3
3	Роттердам — Бургас (порт) — Актау (порт) — Ляньюньган	12 917	19,7	21,7
4	Роттердам — Энзели (порт) — Актау (порт) — Ляньюньган	13 630	18,7	20,7
Через Транссибирскую магистраль				
5	Роттердам — Ляньюньган	13 000	17,8	19,8
Через Трансазиатскую магистраль				
6	Роттердам — Ляньюньган	11 600	14,8	16,8
Через Суэцкий канал				
7	Роттердам — Ляньюньган	23 000	35,0	35,0

Ориентировочный срок кредита — 30 лет. Привлечение заемных средств в форме долгосрочного кредита — 75% — 2625 млн. долларов.

Годовая ставка — 3% кредита.

Общая величина эксплуатационных расходов определена в размере 6,0 тенге на 10 т/км.

Доходная ставка с 1 тонны груза, перевозимого в контейнере, — 55,432 долл./т.

Средняя загрузка контейнера — 10 т.

Курс доллара США принят 140 тенге.

Эффективность инвестиционных затрат рассчитана для 7 показателей прогнозируемых объемов пропуска транзитного грузопотока: 40, 35, 30, 25, 17, 10, 5 млн. т.

При расчете доходов от перевозок имеется возможность получения дополнительных доходов в виде денежных сборов за передачу предварительной информации о подходе грузов, вагонов и контейнеров, а также за экспедиционные операции.

В перспективе роста транзитных грузо-перевозок по проектируемой ТКЖМ до 50–60 млн. т встает вопрос о проведении реконструктивных мероприятий по наращиванию пропускной способности ТКЖМ, а именно об укладке второго пути узкой колеи и электрификация магистрали.

ЛИТЕРАТУРА

1. В. Зайцев (руководитель информационных проектов, компания Lokys, Литва). Интернет-маркетинг в международной торговле и на транспорте.
2. Казахстанская правда (Астана). — №250 (24190). — 29.08.2003.
3. Меус Р., Богданович С.В. Развитие транспортной инфраструктуры. Европейский опыт // Сб тр. международной научной конференции «Взгляд в 21 век». — Алматы, КазАТК. — 2004.
4. Забиров Х.Ш. (первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги»). Транссиб — технологический мост между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. ЖДМ-online. Информационная служба журнала «Железные дороги мира». — 12. — 12.11.04. — 2003.
5. Масадьков Э.К., Кожоголов К.Ч., Никольская О.В., Гатаулин Ф.Ю., Куренков Ю.В., Трутнев Г.Р. Евроазиатский железнодорожный коридор через Кыргызстан. — Бишкек: Илим. — 118 с.: табл., илл.
6. Выступление Н. Ромашова, директора компании «Астана-Контракт» на семинаре ТРАСЕКА по программе повышение квалификации с 30.08.2004 по 07.09.2004гг. в г. Алматы, Казахстан.
7. Временный преискурант «Плата за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, штрафы и сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов». Ч. 3, АО «НК «КТЖ», Астана, 2004.