

Эссе

На тему: Инвестиции в инфраструктуру и их влияние на эффективность грузовых перевозок: Примеры успешных проектов и их результаты.

Выполнила студентка

1 курса гр ОП-121

Нурмагамбетова А. Б

Инвестиции в инфраструктуру и их влияние на эффективность грузовых перевозок: Примеры успешных проектов и их результаты.

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике Казахстана, выполняя важнейшую функцию по обеспечению транспортировки значительной части грузов, как для внутреннего потребления, так и для экспортных и транзитных поставок. На железнодорожный транспорт приходится примерно половина всего грузооборота страны, что подчеркивает его значимость в экономике Казахстана и позволяет эффективно перевозить сырье и товары на большие расстояния. Это особенно важно в условиях географических масштабов Казахстана, где развитая железнодорожная сеть существенно повышает мобильность товаров и способствует экономическому росту.

Основными грузами, которые перевозятся по железной дороге, являются уголь, железная руда, зерно и нефтепродукты, на которые приходится 58% от общего объема транспортируемых грузов. Кроме того, значительную долю составляют массивные грузы, необработанное сырье и полуфабрикаты, произведенные крупными предприятиями горно-металлургического, нефтехимического и аграрного секторов. Этот широкий ассортимент грузов отражает структуру экономики Казахстана, где важное место занимают добывающая и перерабатывающая промышленность, а также аграрное производство.

За последние шесть лет среднегодовой прирост транзитных перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане составил 14,2%, что говорит о постоянном росте интереса к транзитному потенциалу страны. В период пандемии COVID-19, несмотря на глобальные сложности, удалось избежать критичного спада перевозок. Более того, среднегодовая динамика прироста осталась на уровне 11,9% за последние три года, что стало показателем устойчивости железнодорожного сектора и высокой востребованности его услуг со стороны международных партнеров.

Экспортные направления казахстанской продукции весьма разнообразны и включают Россию (в том числе транзит через российские порты Балтийского и Черного морей), страны Европы, Китай и Центральную Азию. Развитие портовой инфраструктуры и наличие морских транспортных линий значительно способствуют развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который связывает Казахстан с крупными мировыми рынками и обеспечивает более быструю доставку грузов в обход традиционных маршрутов.

За последние пять лет наблюдался особенно активный рост объемов транзитных перевозок — их прирост составил 31%, что в абсолютных значениях означает увеличение грузооборота на 4,96 млн тонн по сравнению с 2017 годом. Основной рост транзитных перевозок был связан с увеличением грузооборота по направлениям “Китай – Европейский Союз – Китай”, “Китай – Центральная Азия – Китай”, а также “Россия – Центральная Азия – Россия” и Транскаспийского международного транспортного маршрута. Это свидетельствует о растущем доверии к Казахстану как к надежному транзитному партнеру, который способен предложить стабильные и выгодные условия для перевозки грузов.

На конец 2021 года парк локомотивов в Казахстане насчитывал 1824 единицы, в том числе 1 234 тепловоза и 590 электровозов. Кроме того, железнодорожный парк включал 2 377 пассажирских вагонов и 134 817 грузовых вагонов. Из общего числа грузовых вагонов 46 226 принадлежали национальной компании “Қазақстан темір жолы” (КТЖ), а остальные 88 591 находились в собственности частных операторов и компаний. Это свидетельствует о высокой степени участия частного сектора в транспортировке грузов и о значительном уровне приватизации железнодорожного хозяйства Казахстана.

В вагонном парке Казахстана значительное место занимают полувагоны, которые составляют 43% всего парка, и цистерны, на долю

которых приходится 26%. Количество вагонов-платформ составляет около 11,3 тыс., из которых 7,8 тыс. — фитинговые платформы, специально предназначенные для перевозки контейнеров. Развитие контейнерного транспорта является важным фактором для ускорения грузооборота и улучшения логистики, поскольку позволяет упростить и ускорить процессы перевалки и доставки товаров.

Пассажи́рские перевозки по железной дороге осуществляют 14 компаний, среди которых одна национальная компания — дочернее предприятие КТЖ — и 13 частных компаний, на долю которых приходится 23% от общего объема пассажирских перевозок. Национальный перевозчик организует перевозки по более чем 100 маршрутам, обеспечивая широкое транспортное покрытие по всей территории страны. Ожидается, что в ближайшие восемь лет пассажиропоток на железнодорожном транспорте будет расти умеренными темпами, что объясняется преимущественно естественным приростом населения.

Для того чтобы поддерживать доступные для населения тарифы на пассажирские перевозки, в Казахстане применяется практика субсидирования тарифов со стороны государства и компании КТЖ за счет доходов от грузовых перевозок, включая транзитные. Это позволяет обеспечить баланс между экономической устойчивостью железнодорожного транспорта и доступностью пассажирских перевозок для населения, что особенно важно для социально-экономического благополучия страны.

Казахстан, расположенный на пересечении Европы и Азии, обладает огромным потенциалом для развития логистики и транзита грузов. Благодаря своему стратегическому положению страна активно развивает железнодорожную инфраструктуру, чтобы укрепить позиции в качестве ключевого транспортного коридора между крупнейшими мировыми экономиками. В последние годы значительные инвестиции направлены на модернизацию железнодорожных линий, развитие портов, расширение

вагонного парка и внедрение цифровых технологий. Эти усилия оказывают заметное влияние на экономику Казахстана, повышая эффективность перевозок и укрепляя международные торговые связи.

Одним из ключевых направлений инвестиций является модернизация железнодорожной сети. Казахстан активно обновляет железнодорожные пути, мосты и тоннели для повышения скорости и безопасности перевозок. Особенно важную роль играет международный коридор “Западная Европа — Западный Китай”, который соединяет рынки двух континентов. Это стратегическое направление способствует увеличению транзитного потока, привлекая грузы, которые иначе могли бы идти через альтернативные маршруты. Таким образом, обновление железнодорожной сети позволяет стране улучшить логистическую инфраструктуру и повысить привлекательность для международных перевозчиков.

Существенные инвестиции направляются также на развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который связывает Китай с Европой через Казахстан и Каспийское море. Этот маршрут позволяет доставлять грузы с меньшими задержками и является привлекательной альтернативой традиционным маршрутам через Россию. Для поддержки этого коридора Казахстан модернизировал порт Актау и построил новый порт Курык, что ускорило процесс перевалки грузов через Каспий. Эти меры помогают Казахстану укрепить свои позиции на международной арене, превращаясь в важный узел на пути товаров между Азией и Европой.

В результате этих мер Казахстан укрепляет свои позиции в качестве транзитного центра Евразии. По оценкам КТЖ, за последние пять лет среднегодовой прирост транзитных перевозок составил 14,2%, что подчеркивает высокий спрос на железнодорожный транспорт страны. Железнодорожная сеть Казахстана обеспечивает примерно 50% всего грузооборота, а благодаря инвестициям в ключевые коридоры, такие как

Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) и “Западная Европа — Западный Китай”, Казахстан становится все более привлекательным партнером для международных перевозчиков.

За годы независимости Казахстан достиг значительных успехов, благодаря масштабным социально-экономическим и политическим реформам, проведенным под руководством Главы государства. Эти преобразования привели к заметному улучшению благосостояния граждан, росту занятости и повышению уровня социальной удовлетворенности казахстанцев. Стальная магистраль стала одной из ключевых опор в развитии экономики, соединив отдаленные районы страны с крупными городами и другими странами, значительно укрепляя внутренние и внешние связи. За последние четверть века железнодорожная инфраструктура Казахстана претерпела серьёзные изменения, отразив динамичный рост экономики и потребности в расширении транспортной сети.

По мере развития экономики, Казахстан получил новые возможности для совершенствования своей железнодорожной сети, что позволило создать соединительные линии, сокращающие расстояния и повышающие эффективность межрегиональных связей. За годы независимости в стране были построены новые железнодорожные линии общей протяженностью 2,5 тысячи километров — значительно больше, чем в большинстве стран СНГ за аналогичный период. Эти новые маршруты способствовали развитию внутренней коммуникации между регионами и увеличили экспортный и транзитный потенциал Казахстана.

Особенно важными стали так называемые “Дороги независимости” — масштабные проекты, воплощенные за последние 25 лет. Среди них железнодорожные линии Аксу – Дегелен, Хромтау – Алтынсарино, Шар – Усть-Каменогорск, Узень – граница с Туркменистаном, Жетыген – Коргас, Жезказган – Бейнеу, Аркалык – Шубарколь и Боржакты – Ерсай. Эти магистрали не только улучшили транспортную доступность, но и

поддержали экономическое развитие отдаленных регионов страны, создавая возможности для новых рабочих мест и повышая уровень жизни местного населения.

Железнодорожные магистрали Казахстана: ключевые проекты и их значение

Восточные ворота в Китай: линия Жетыген – Коргас (293 км), 2009–2012 годы (Алматинская область)

С целью увеличения транзитно-транспортного потенциала на границе с Китаем в 2011 году была введена в эксплуатацию железнодорожная линия Жетыген – Коргас, включающая второй железнодорожный пункт пропуска Алтынколь – Хоргос. Строительство линии стоимостью 154,9 миллиарда тенге началось в декабре 2009 года. Выполняя программу форсированного индустриально-инновационного развития экономики, национальный перевозчик решил обеспечить строительство стратегически важной линии Жетыген – Коргас силами отечественных подрядчиков. Здесь работали почти 4 000 человек, которые проложили 293,2 километра пути, построили 14 отдельных пунктов, из них пять станций, 28 мостов и два путепровода на некогда пустынной и нетронутой земле. Уже в 2013 году объем перевозок через эту станцию составил 1,6 миллиона тонн, и в перспективе планируется увеличить его до 25 миллионов тонн в год. Этот крупный индустриальный проект, реализованный в рамках Программы форсированного индустриально-инновационного развития, повысил транспортный потенциал Казахстана, открыв второй международный переход с КНР. Дорога сократила путь от Китая до южных регионов республики и стран Центральной Азии. Кроме того, железнодорожная линия проходит по густонаселенным районам, что улучшило транспортное обслуживание и помогло решить множество социальных вопросов.

Железнодорожная линия Жетыген – Коргас, введенная в эксплуатацию в 2011 году, стала важным связующим звеном между Казахстаном и Китаем. Она значительно повысила транзитный потенциал страны, открыв второй железнодорожный пункт пропуска Алтынколь – Хоргос. Этот маршрут сократил расстояние перевозок между Китаем и южными регионами Казахстана, а также странами Центральной Азии, что сделало его стратегически важным в рамках международной логистики.

За последние два года объем перевозок через станцию Алтынколь показал стабильный рост. В 2022 году перевезено более 22 миллионов тонн грузов, а в 2023 году объем увеличился до 24 миллионов тонн, что на 9% больше по сравнению с предыдущим годом. Основу перевозок составляют контейнерные грузы, обеспечивающие транзит между Европой и Китаем. Увеличение объемов связано с растущей популярностью трансевразийских маршрутов и модернизацией инфраструктуры.

Прямой путь к Персидскому заливу: линия Узень – государственная граница с Туркменистаном (146 км), 2009–2012 годы (Мангистауская область)

Выполняя обязательства по трехстороннему соглашению между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном, Казахстан построил железнодорожную линию. На строительство железнодорожной линии Казахстан – Туркменистан – Иран, которая является частью международного транспортного коридора Север – Юг, было вложено около 1,4 миллиарда долларов США (688 млрд тенге). Этот проект, общей протяженностью около 900 км, соединяет Узень в Казахстане, Серхетяка в Туркменистане и Горган в Иране, обеспечивая Казахстану и его соседям выход на рынки стран Персидского залива. Эта линия, являясь частью международного транспортного коридора Казахстан – Туркменистан – Иран, дала Казахстану доступ на рынки стран Персидского залива, значительно сократив путь в Туркменистан. Строительство проходило в суровых климатических

условиях, но несмотря на это, дорога была построена в кратчайшие сроки. Благодаря этому проекту время в пути сократилось на двое суток, а общий объем перевозок через пункт пропуска на станции Болашак к 2020 году планировалось довести до 15 миллионов тонн в год.

Этот маршрут, построенный в рамках трехстороннего соглашения между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном, обеспечивает доступ к рынкам стран Персидского залива и является частью международного коридора «Север – Юг». В последние два года наблюдается значительное увеличение объема перевозок по этой линии.

В 2022 году объем грузопотока через станцию Болашак составил около 10 миллионов тонн, тогда как в 2023 году он увеличился до 13 миллионов тонн, что на 30% больше. Основными грузами остаются нефть и нефтепродукты, а также сельскохозяйственная продукция. Рост обусловлен увеличением экспортных поставок в Иран и соседние страны, а также снижением времени в пути благодаря модернизации инфраструктуры.

Мощный транзитный импульс: линия Жезказган – Бейнеу (1036 км), 2012–2015 годы (Карагандинская, Кызылординская, Мангистауская области)

На строительство железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь было вложено около 560 миллиардов тенге. Эти проекты позволили улучшить транспортное сообщение между регионами Центрального и Западного Казахстана, сократив расстояния и повысив транспортную доступность, что в свою очередь способствовало развитию экономики страны. Новая линия Жезказган – Бейнеу, проходящая через Карагандинскую, Кызылординскую, Мангистаускую и Актюбинскую области, соединила центральные регионы Казахстана с портом Актау на Каспийском море. Через этот порт грузы направляются к границе с Туркменистаном и в страны Персидского залива. Вдоль магистрали действуют 18 станций и 39 разъездов, что оптимизирует грузоперевозки

между регионами Центрального и Западного Казахстана и привлекает транзитные потоки. Эта железная дорога сократила расстояние между пунктом пропуска Достык на границе с Китаем и портом Актау на 1200 километров. Президент Казахстана отметил, что магистрали Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь будут определять экономическое развитие нескольких регионов на многие годы. За первые 22 месяца эксплуатации линии Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь по ним было перевезено 15,7 миллиона тонн грузов, или почти восемь тысяч грузовых поездов, при плановом объеме в 12 миллионов тонн на пятый год работы.

Железнодорожная линия Жезказган – Бейнеу, запущенная в 2015 году, играет ключевую роль в интеграции Центрального Казахстана с портом Актау и соседними странами. Она сократила маршрут между пунктом пропуска Достык на границе с Китаем и портом Актау на 1200 км, что существенно ускорило грузоперевозки.

За последние два года линия демонстрирует устойчивый рост грузооборота. В 2022 году перевезено около 18 миллионов тонн грузов, а в 2023 году этот показатель увеличился до 21 миллиона тонн, что на 16% больше. Линия активно используется для перевозки металлов, угля и зерна, а также для транзитных грузов, следующих из Китая через порт Актау в страны Каспийского региона и Персидского залива.

Эти железнодорожные проекты имеют огромное значение для Казахстана. Они усилили связь между регионами, способствовали экономическому развитию и обеспечили доступ казахстанской продукции на международные рынки, открывая новые возможности для страны и её населения.

На всех трех линиях наблюдается увеличение объемов перевозок, так как Казахстан продолжает развивать международные транспортные коридоры, связывая Китай, Центральную Азию, Россию, Европу и страны

Персидского залива. Постоянные инвестиции в улучшение железнодорожных пунктов пропуска и строительство логистических центров способствуют росту пропускной способности. А так же увеличение экспортных поставок и расширение торговых связей с ключевыми партнерами стимулируют рост перевозок.

В целом, за последние 5 лет наблюдается положительная динамика роста инвестиции в данную отрасль. По сравнению с 2019 годом данный показатель вырос вдвое с 1,2 трлн тенге до 2,5 трлн тенге. В 2023 году более половины инвестиций (53%) отрасли приходятся на долю «складирования грузов и вспомогательную транспортную деятельность». Инвестиции на данную подотрасль выросли на 29% по сравнению с 2022 годом. Особенно значительный рост наблюдался в подотрасли «грузового железнодорожного транспорта» (в 3 раза или на 173,3 млрд тенге) и «прочего пассажирского сухопутного транспорта» (также в 3 раза или на 114,3 млрд тенге). Это указывает на стремление страны укрепить и расширить свою транспортную сеть, что является ключевым фактором для поддержания и развития экономической активности, особенно в контексте международной торговли и логистики.