

Министерство образования и науки Республики Казахстан
Казахский агротехнический исследовательский университет имени С.
Сейфуллина

Кафедра тран

ЭССЕ

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

Демепбергенова Малика Қайратқызы

Курс 4

Группа: 06-095-21-19

Специальность: Логистика на транспорте

ЭССЕ

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

Как инвестиции в инфраструктуру Казахстана могут изменить экономику страны и сделать его ключевым игроком в мировой логистике? В условиях глобализации и расширяющихся международных торговых связей развитие инфраструктуры грузовых перевозок становится неотъемлемой частью экономической стратегии любой страны. Эффективная инфраструктура стимулирует экономику, снижает затраты и усиливает конкуренцию. Казахстан, благодаря своему уникальному географическому положению, обладает огромным потенциалом для развития железнодорожной инфраструктуры, которая соединяет Европу и Азию. Хотя Россия и Турция также играют важную роль в международной логистике, Казахстан обладает уникальным преимуществом — он занимает важное положение между Востоком и Западом благодаря своему расположению в центре Евразии и участию в таких проектах, как «Новый Шелковый путь» и «Средний коридор». Однако реализация этого потенциала невозможна без значительных инвестиций в модернизацию путей, создание логистических центров и внедрение передовых технологий. Инвестиции в инфраструктуру грузоперевозок открывают новые возможности для бизнеса, стимулируют экономический рост и улучшают качество жизни граждан. В этом эссе я хотела бы рассмотреть, как инвестиции в инфраструктуру влияют на эффективность грузовых перевозок, а также приведу примеры успешных проектов и их результаты, и возможные риски и трудности на пути .

По данным Всемирного банка, на логистику приходится около 12% ВВП Казахстана, а с модернизацией транспортной сети эта цифра может увеличиться на 2-3% в ближайшие пять лет, что свидетельствует о значительном вкладе отрасли в экономику. Как я упоминала ранее, Казахстан занимает уникальное географическое положение, являясь соединяющим мостом между Азией и Европой. Одним из важных шагов к использованию своего потенциала является

запуск государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» в 2014 году президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым. Проект предполагал создание в республике мощной современной высокотехнологичной транспортно-логистической системы. Для раскрытия потенциала системы в полной мере, было принято решение, что она не должна существовать автономно. При взаимодействиях с торговыми и маршрутами и магистралями соседних государств и с иностранными рынками, транспортно-логистическая система имела все шансы на эффективное развитие. Поэтому в 2015 году Астана и Пекин выразили сопряжение двух крупных программ «Нұрлы жол» и «Новый Шелковый путь» для развития сухопутного коридора. Развитие железнодорожной сети напрямую влияет на привлечение транзитных грузов. По данным «Forbes Kazakhstan» за первое полугодие 2024 года благодаря реализации проекта "Новый Шелковый путь" объем грузов проходящих через Казахстан составил 2,4 миллионов тонн, что на 65% больше, чем в аналогичный период прошлого года и по прогнозам эта цифра продолжит расти. Одним из ярких примеров применения современных технологий в сфере перевозок является китайский проект «Новый Шелковый путь», которая включает в себя цифровую трансформацию логистических операций. Проверенные технологии, такие как блокчейн (BSN), Интернет вещей (IoT) и интеллектуальные транспортные системы (ITS), уже показали свои преимущества. К примеру, сеть BSN обеспечивает большую прозрачность в цепях поставок и ускоряет процедуры благодаря внедрению смарт-контрактов. Это приводит к сокращению времени обработки грузов и упрощению взаимодействия между всеми участниками логистического процесса. Кроме того, IoT-технологии позволяют следить за состоянием товаров в режиме реального времени, что снижает потери и увеличивает надежность доставки. Стоит отметить, что выше перечисленные технологии на сегодняшний день применяются в логистике Казахстана. Улучшение логистической инфраструктуры создает новые перспективы для аграрного сектора и производственных компаний Казахстана. Современные транспортные

маршруты позволяют ускорить доставку сельскохозяйственной продукции на зарубежные рынки, а налаживание новых связей с глобальными рынками способствует упрощению импорта передовых технологий и ресурсов для производственных предприятий. В логистических центрах, таких как Ляньюньган, в Китае полная автоматизация позволила существенно уменьшить время обработки контейнеров и повысить пропускную способность. Казахстан, претендуя стать важным логистическим узлом, может заимствовать этот опыт, ведь внедрение решений на основе BSN -технологий, автоматизации и IoT-технологии даст возможность сократить затраты, увеличить объем перевозок и укрепить позиции страны на глобальной логистической арене. Китай активно инвестирует в строительство и модернизацию транспортных коридоров в рамках инициативы "Один пояс — один путь", что создает огромные возможности для Казахстана. При этом модернизация инфраструктуры позволит значительно сократить время доставки грузов. Сегодня доставка товаров из Китая в Европу через Казахстан занимает около 10–12 дней, тогда как морские перевозки занимают до 45 дней. Кроме транзитных грузов, улучшение железнодорожной сети даст толчок развитию пассажироперевозок. По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана, в ближайшие 5–7 лет спрос на внутренние пассажирские перевозки возрастет на 25% благодаря росту урбанизации и мобильности населения.

Эти перспективы подчеркивают мнение самого председателя КНР Си Цзиньпина, что: «Инфраструктура – это артерии экономики. Современные транспортные коридоры и системы логистики позволяют укреплять взаимосвязь стран, снижать барьеры в торговле и открывать новые перспективы для общего развития».

Благодаря модернизации железнодорожных путей и станции, Казахстан может укрепить свою позицию как транзитный центр мирового уровня, что привлечет дополнительные инвестиции, увеличит доходы от транзита и улучшит качество жизни населения через повышение мобильности и доступности транспортных услуг.

Реконструкция и модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей — крупнейших железнодорожных путей России. В течение 2013–2020 годов Россия инвестировала около 20 миллиардов долларов в модернизацию этих магистралей. В результате в первом полугодии 2016 года пропускная способность маршрута увеличилась на 100%, а объем грузоперевозок достиг рекордных показателей — более 180 миллионов тонн в год. До модернизации узкие места магистрали создавали значительные задержки, и доставка грузов занимала до 14 дней. После реализации проекта время сократилось до 9 дней, что сделало маршрут конкурентоспособным по сравнению с морскими перевозками. Кроме того, благодаря модернизации были снижены затраты на транспортировку грузов, что привело к снижению себестоимости экспортируемых товаров. Проект также дал толчок развитию экономики Дальнего Востока России, увеличив налоговые поступления и создав десятки тысяч рабочих мест. Так же модернизированная дорога привлекла внимание азиатского бизнеса, для обсуждения международных проектов с Китаем таких как «Приморье-1» и «Приморье-2». Пример Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали наглядно показывает, что инвестиции в крупные инфраструктурные проекты обеспечивают не только стабильное развитие внутренней логистики, но и приносят долгосрочные экономические выгоды и интеграцию в мировую торговую систему. Казахстан, обладая большим транзитным потенциалом, может извлечь уроки из этого опыта для модернизации собственных железнодорожных маршрутов.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру будут способствовать улучшению логистической сети, повышению эффективности перевозок и снижению затрат в Казахстане, что способствует развитию малого и среднего бизнеса и повышению качества жизни в регионе.

Согласно отчетам Международного финансового центра «Астана», за последние пятнадцать лет Казахстан инвестировал 35 миллиардов долларов в развитие транспортной и логистической инфраструктуры, что способствовало укреплению его позиций на рынке грузоперевозок. Среди основных проектов

инвестируемая Всемирным банком является модернизация железнодорожных линий, включая планы по электрификации ещё 1000 км железных путей к 2025 году, и повышение пропускной способности стратегически важных коридоров, таких как участок Достык-Мойынты. Эти инициативы позволят снизить эксплуатационные расходы, ускорить перевозки и сократить выбросы углекислого газа. Так же позволят созданию тысячи новых рабочих мест в секторе логистики, начиная с этапа строительства объектов и заканчивая их эксплуатацией. Геополитическая напряженность, вызванная войной в Украине и санкциями против России, изменила международные логистические маршруты. Казахстан, находясь в центре Евразии и имея развитую инфраструктуру, стал ключевым звеном для Среднего коридора. Сегодня около 85% наземных транзитных перевозок между Китаем и Европой проходят через страну. Это позволило значительно увеличить объемы грузооборота, доходы от транзита и укрепить международные позиции Казахстана как логистического центра. В 2023 году объем перевозок по железным дорогам страны достиг 327 миллиардов тонн-км, что стало важным результатом инфраструктурных инвестиций. Эти вложения способствуют и развитию морского транспорта. Например, в порту Актау проводится модернизация, включая расширение контейнерного терминала, что увеличивает его мощность до более чем 200 000 ДФЭ. Кроме того, улучшение инфраструктуры порта Курык обеспечивает эффективное соединение морских и железнодорожных маршрутов. Эти проекты укрепляют позиции Казахстана как мультимодального центра, соединяющего через Каспийское море, страну с Европой.

Позитивное влияние ощущается и на уровне регионов. Создание мультимодальных логистических центров, таких как Хоргос, порт Актау и новые железнодорожные линии стимулируют экономическую активность в сельскохозяйственных районах. Это открывает новые возможности для малого и среднего бизнеса, улучшает внутренние логистические связи и повышает уровень жизни населения. Прогнозируется, что к 2030 году объем перевозок по

Среднему коридору утроится, создавая еще больше рабочих мест и привлекая международные инвестиции.

Важным примером является рост занятости: строительство путей и модернизация портов обеспечили рабочие места для тысяч казахстанцев. Такие проекты, как линия Бахты-Аягоз и второй путь Достык-Мойынты, не только улучшают логистику, но и укрепляют экономическую стабильность регионов, превращая Казахстан в значимого игрока на мировой транспортной арене.

Несмотря на значительные успехи Казахстана в привлечении инвестиций и реализации крупных инфраструктурных проектов, республика сталкивается с рядом серьезных трудностей, которые могут ограничить дальнейший рост и развитие. Основными проблемами является бюрократические барьеры, коррупция, а также необходимость привлечения дополнительных инвестиций для реализации крупных проектов.

Одной из главных преград для эффективного развития инфраструктуры является сложная бюрократическая система. Несмотря на усилия правительства по улучшению предпринимательской деятельности, инвесторы часто сталкиваются с задержками и неэффективностью при получении разрешений и координации проектов. Трудности с получением земельных участков и обеспечением инфраструктурных условий для новых проектов остаются значимыми препятствиями. Эти бюрократические проблемы замедляют процессы реализации и увеличивают затраты на проекты, что делает страну менее привлекательной для иностранных инвесторов, которые могут предпочитать более простые и прозрачные процедуры в других странах.

Примером этого служит ситуация с проектом легкорельсового транспорта (LRT) в Астане. Сроки реализации были многократно пересмотрены. По информации расследований, проект столкнулся с рядом коррупционных проблем, что привело к его затягиванию. Проект Astana LRT, несмотря на вложенные средства, до сих пор не завершен, что наглядно демонстрирует, как коррупция может тормозить развитие ключевых инфраструктурных проектов.

Кроме того, Казахстан продолжает сталкиваться с необходимостью привлечения значительных дополнительных инвестиций для дальнейшего развития инфраструктуры. Хотя за последние пятнадцать лет страна инвестировала более \$35 миллиардов в транспорт и логистику, 79 место Казахстана из 139 стран в Индексе эффективности логистики «LPI» показало, что этого недостаточно для решения всех проблем. Для улучшения инфраструктуры, особенно в сфере транспорта, потребуется еще больше средств и прозрачность бюджетно-налоговой сфере. По прогнозам Всемирного банка, для полного улучшения транспортной сети в Центральной Азии, включая Казахстан, необходимо инвестировать до 18,5 миллиардов евро, из которых 5,5 миллиардов евро могут быть направлены на проекты внутри Казахстана. Эта цифра подчеркивает серьезные финансовые проблемы, с которыми сталкивается Казахстан для поддержания своей международной конкурентоспособности.

Немаловажным фактором является коррупция, которая по-прежнему представляет собой серьезную проблему при реализации крупных инфраструктурных проектов. Несмотря на усилия правительства по борьбе с коррупцией, иностранные инвесторы и местные компании часто сталкиваются с неэтичными практиками со стороны местных чиновников. Это создает неблагоприятную атмосферу для долгосрочных инвестиций, повышает риски и, в свою очередь, сдерживает приток капитала. Если следовать отчетам, крупные проекты часто сталкиваются с коррупцией на всех этапах их реализации, что увеличивает затраты и задерживает завершение. Одним из примеров воздействия коррупции на инфраструктурные проекты является упомянутый проект Astana LRT. Эта ситуация демонстрирует, как коррупционные практики могут удлинять сроки и повышать стоимость даже высоко обещающих проектов. В случае LRT в Астане проблемы с коррупцией привели к тому, что проект был многократно пересмотрен и потерял доверие среди населения и инвесторов, что значительно затруднило его успешную реализацию. Это также может пагубно повлиять на планы по улучшению общественного транспорта в

стране и создаёт препятствия для создания более экологически чистых и эффективных транспортных систем.

Другой возможной проблемой, которую мне бы хотелось отметить, является неопределенность, вызванная политической нестабильностью в смене законодательств. Нестабильная политическая ситуация в регионе, а так же частые изменения в законодательстве и государственных структурах создают риски для долгосрочных инвестиций в инфраструктуру. Политическая нестабильность может привести к внезапным изменениям в налоговой и трудовой политике, что затрудняет прогнозирование затрат и сроков реализации проекта. Именно поэтому многие иностранные инвесторы с осторожностью относятся к инвестициям в проекты, требующие долгосрочных вложений как в инфраструктуру, так и в транспорт. Это особенно важно в условиях глобальной нестабильности и колебаний мировых цен на нефть, которые сильно влияют на Казахстан. Кроме того страна остается сильно зависимой от экспорта сырья, и изменения мировых цен на нефть могут негативно повлиять на экономическую стабильность и способность государства финансировать инфраструктурные проекты. Это может добавляет дополнительную неопределенность для инвесторов. Однако для подтверждения этой гипотезы необходимо больше данных и исследований. Другие страны, такие как Сингапур и Южная Корея, успешно искоренили коррупцию и усовершенствовали бюрократические процедуры, ускорив развитие инфраструктуры и экономический рост. Например, в Сингапуре была внедрена прозрачная электронная система подачи заявок, которая значительно снизила риск коррупции и ускорила процедуры утверждения. Южная Корея, в свою очередь, провела масштабные антикоррупционные реформы в начале 2000-х годов, которые сыграли важную роль в развитии инфраструктуры и привлечении инвестиций.

Таким образом, Казахстан сталкивается с рядом проблем, которые могут помешать реализации инфраструктурных проектов. Бюрократические барьеры, коррупция, необходимость привлечения дополнительных инвестиций и

политическая нестабильность создают неблагоприятные условия для развития и модернизации транспортной инфраструктуры. Важно, чтобы правительства продолжали бороться с коррупцией, повышали прозрачность процессов и создавали условия для эффективного привлечения иностранных инвестиций. Это потребует значительных усилий по реформированию бюрократического аппарата и обеспечению законодательной и экономической стабильности.

Подводя итоги, хочется сделать вывод, что инвестиции в железнодорожную инфраструктуру могут сыграть решающую роль в изменении экономики Казахстана и превращении его в ключевого игрока на мировой логистической арене. Благодаря своему уникальному географическому положению, Казахстан имеет возможность стать важным транзитным узлом между Европой и Азией. Инвестиции в инфраструктуру играют важную роль в развитии экономики Казахстана, повышая его транзитный потенциал и международный статус логистического центра, соединяющего Европу и Азию. Модернизация железнодорожных линий, создание логистических центров и их интеграция в инициативу «Новый Шелковый путь» уже дали свои результаты в виде увеличения объемов транзитных грузов и сокращения времени доставки. В Казахстане уже начали внедрение современных технологии таких как BSN, IoT-технологии и автоматизация терминалов, которые доказали свою эффективность в других странах. Однако для дальнейшего развития необходимо повысить их внедрение. В то же время необходимо преодолеть такие проблемы, как бюрократические препятствия, коррупция и необходимость значительных дополнительных инвестиций. Решение этих проблем откроет перед Казахстаном новые возможности и сделает его не просто транзитным центром, а примером эффективной интеграции инфраструктуры и технологий.

Список литературы:

«Транспортная логистика» — под редакцией В.Я. Зубкова

«Логистика» — Гаджинский Адиль Мухтарович. Год издания: 2017

<https://tracesa-org.org/ru/strany/kazakhstan/transportnyi-i-logisticheskii-sektor-respubliki-kazakhstan/>

<https://rail-news.kz/ru/news/2856-blokcheyn-absolyutnaya-prozrachnost.html>

<https://aifc.kz/ru/home/>

https://forbes.kz/articles/kazahstan_i_novyiy_shelkovyy_put