

Дәріс 4. Халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру әдістемесі

- ▶ **Көлік байланыстарын таңдау критериялары**
- ▶ **Халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру әдістемесі**
- ▶ **ХКД қалыптасытру міндеттері**
- ▶ **ХКД құру алгоритм**

Көлік байланыстарын таңдау критериялары

Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

- совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;
- максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
- конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;

- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
- надлежащее качество перевозок - безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;
- интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем.

Халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру әдістемесі

Международные транспортные коридоры формируются для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений.

ХКД қалыптасытру міндеттері

К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

- ▶ согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
- ▶ рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;

- ▶ оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
- ▶ создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;
- ▶ содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;
- ▶ повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;

- ▶ переключение транзитных и внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;
- ▶ повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;
- ▶ содействие развитию международного туризма и культурных связей.

ХКД қалыптасытру алгоритмі

Практическая работа по формированию МТК начинается с подготовки и последующего подписания международного соглашения с участием всех государств, по территории которых проходит МТК, и стран, заинтересованных в его использовании. В этой работе должны принять участие министерства транспорта и путей и сообщений, МИД и другие министерства и ведомства.

Далее создаются специальные национальные (межведомственные комиссии) и международные органы (координационные комитеты), в задачи которых входит работа по формированию национальных участков МТК и созданию международных условий функционирования коридора. Штаб-квартира координационного комитета должна располагаться в стране, играющей наиболее важную роль в работе по формированию МТК, в странах-участницах создаются региональные офисы.

Прогнозирование развития МТК должно выполняться главным образом на основе анализа имеющихся и перспективных грузо- и пассажиропотоков, тяготеющих к конкретным направлениям, проходящим по территории.

«При прогнозировании развития МТК использует эвристические, аналитические и статистические методы, а так же методы математического моделирования и исследовательского проектирования. Результаты прогнозов, полученные на основе применения математических и статистических моделей, могут быть откорректированы с помощью эвристических процедур, позволяющих учесть дополнительные составляющие при поиске искомых показателей. В случае значительного расхождения результатов прогнозирования, полученных с использованием различных методов, проводят экспертную оценку»

При формировании любого транспортного коридора потенциальные перевозки должны быть представлены в виде грузо- и пассажиропотоков, которые будут развиваться в рамках данного коридора. Должны быть указаны категории грузов, плотности грузо- и пассажиропотоков, их распределение и т.д.

Необходимое внимание должно быть уделено организации перевозок укрупненных грузовых единиц по стандартам ЕС, Международной морской организации и других организаций, параметры которых отличны, а так же грузов, требующих специальной технологии перевозок.

Прогноз перевозок разрабатывается как на ближайшие годы, так и на более отдаленную перспективу, определяемую наличием необходимой для него достаточно надежной информации. В качестве источников информации при прогнозе объемов взаимных грузовых перевозок между государствами региона конкретного МТК могут служить отчетные данные о результатах развития экономики государств за прошедшие периоды, особенно изменения в сфере внешней торговли и транспорта, а также текущие результаты реализации национальных программ развития отдельных отраслей, перспективные прогнозные разработки развития экономики государств.

После окончательного решения о необходимости создания МТК с участием Казахстана обозначаются границы национального участка МТК, при этом должны учитываться объемы существующих и перспективных грузопотоков, их конфигурации и состояния транспортной инфраструктуры. В результате проделанной работы формируется заключение об оптимальном маршруте прохождения коридора, на котором наиболее полностью будут использоваться имеющиеся мощности транспортной системы страны

Затем проводится детальная оценка текущей эффективности функционирования и состояния объектов транспортной инфраструктуры в рамках формируемого МТК.

Результаты такой оценки в дальнейшем будут являться основой для планирования и осуществления конкретных мероприятий с целью развития транспортной инфраструктуры, внедрения передовых транспортно-таможенных технологий, совершенствования нормативно-правовой базы, повышения безопасности транспортной деятельности улучшения информационного обеспечения участников транспортного процесса, обеспечения международной поддержки формирования МТК.

Эта цель определяет необходимость решения следующих задач:

- ▶ согласованное развитие объектов инфраструктуры;
- ▶ рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;
- ▶ оптимизация транспортного процесса;
- ▶ создание условий для снижения тарифов на перевозки;

- ▶ развитие международного сотрудничества;
- ▶ улучшение транспортной доступности регионов;
- ▶ переключение на отечественные транспортные коммуникации тяготеющей к ним части внешнеторговых грузопотоков;
- ▶ повышение привлекательности инвестиционных проектов;
- ▶ повышение мобильности населения, содействие развитию международного туризма и культурных связей;
- ▶ совершенствование законодательной и нормативной правовой базы.

Положение Казахстана в XXI веке и становление ее как одного из ведущих центров многополярного мира должно опираться на устойчивое экономическое развитие, основанное на дальнейшей структурной перестройке экономики и повышении конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на мировых рынках, а также на интеграцию страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений, что позволило бы ей занять достойное место в постиндустриальной структуре мира.

Прогнозы развития мировой экономики выделяют в качестве основной тенденции опережающий рост мировой торговли по сравнению с ростом объемов производства.

- ▶ Проводя внешнеэкономическую политику, направленную на расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов земного шара, обладая огромным ресурсным потенциалом, Казахстан является у одним из крупнейших участников мирового товарообмена.
- ▶ В настоящее время в мире сформировались три центра экономической активности — Европа, Восточная Азия и Северная Америка.
- ▶ Геополитическое положение Казахстана между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европой и Азией — предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских связей.

- ▶ Казахстан, занимающая около трети территории Евразии и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Пока мощный транзитный потенциал страны задействован слабо.
- ▶ Доходы национальной транспортной системы от транзитных перевозок пассажиров и грузов могут стать важной статьей салютных поступлений и существенным вкладом в увеличение ВВП России, обусловленным ростом объемов транспортной работы и мультипликативным эффектом в других отраслях экономики.
- ▶ Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию МТК принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающее применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.