

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАЗАХСТАНА

KAZAKHSTAN ECONOMIC SAFETY RISE

Г. Г. Рахматулина,
кандидат экономических наук,
старший аналитик Агентства по исследованию рентабельности инвестиций

Экономическая безопасность Республики Казахстан в значительной мере зависит от степени использования транзитного потенциала республики и от покрытия потребностей внутреннего рынка в энергоресурсах. С этими аспектами связан целый ряд законодательных, инвестиционных, технологических и иных трудностей. Основные пути решения выявленных проблем: формирование соответствующей международным стандартам нормативно-правовой базы по развитию транзитного потенциала; принятие конкретных мер по модернизации транспортной инфраструктуры; упрощение процедур пересечения государственной границы автомобильным и железнодорожным транспортом; развитие сервисной инфраструктуры на межгосударственных автомобильных магистралях; повышение конкурентоспособности нефтеперерабатывающей промышленности республики; развитие интеграционного сотрудничества с Россией в области нефтепереработки.

Economic safety of the Republic of Kazakhstan essentially depends on how the Republic's transit potential is used and how internal demands in energy resources are met. There are many legal, investment, technological and other challenges with respect to these aspects. Main ways to solve the problems are: to form potential transit development legislation conforming to respective international standards; to take specific transport infrastructure modernization measures; to simplify railway and road transport state border crossing procedures; to develop service facilities along interstate trunk roads; to improve competitiveness of domestic oil-processing enterprises; to further develop integrative cooperation with Russia in the oil processing field.

Sécurité économique de la République de Kazakhie dépend essentiellement du degré d'utilisation du potentiel transitaire de la République et de satisfaction des demandes internes en ressources énergétiques. Il y a beaucoup de difficultés (du caractère de législation, d'investissements, des technologies, etc.) regardant ces aspects. Les voies principales à résoudre ces problèmes sont les suivantes: à former de la législation du développement du transport transitaire conformément aux standards internationales; à prendre les mesures spéciales pour la modernisation d'infrastructure du transport; à simplifier les procédures du croisement de la frontière étatique par passageurs et fardeaux; à développer l'infrastructure du service le long des artères interétatiques; d'améliorer la compétitivité des raffineries nationales du pétrole; à développer la coopération intégrative avec la Russie dans le domaine du traitement du pétrole brut.

Ökonomische Sicherheit der Kasachischen Republik hängt vom Transitpotentialbenutzungsgrad als auch soviel der innen Bedarf an Energieressource bedeckt ist ab. Diese Aspekte sind mit vielen Schwierigkeiten gesetzlicher, finanzieller, technologischer usw. Natur zusammenhangt. Diese Probleme kann man auf folgende Hauptweise lösen: feste Rechtssysteme für Transittransport schaffen, das internationalen Standarten gemäß ist; besondere Transportinfrastrukturmodernisierungsmaßnahmen unternehmen; Staatsgrenzüberschneidungsprozeduren für Personen und Ladung erleichtern; Serviceinfrastruktur der internationalen Fernverkehrsstrassen entlang entwickeln; Konkurrenzfähigkeit nationaler Erdölverarbeitungsbetrieben erhöhen; Integrationszusammenarbeit mit Russland im Erdölverarbeitungsgebiet entwickeln.

Ключевые слова: экономическая безопасность, транзитный потенциал, энергоресурсы, пересечение государственной границы, сервисная инфраструктура, нефтепереработка.

Key words: economic security, transit potential, energy, crossing the state border service infrastructure, oil refining.

Mots clefs: sécurité économique, potentiel transitaire, ressources énergétiques, croisement de la frontière étatique, infrastructure du service, traitement du pétrole brut.

Schlüsselwörter: ökonomische Sicherheit, Transitpotential, Energieressource, Staatsgrenzüberschneidung, Serviceinfrastruktur, Erdölverarbeitung.

Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента, между крупнейшими экономически развитыми странами (Россией и Китаем) и емким потребляющим Центрально-Азиатским регионом, обуславливает огромный транзитный потенциал республики и создает реальные предпосылки для участия транспортной сети Казахстана в формировании евроазиатских транспортных коридоров¹.

Развитие транзитного потенциала Казахстана является важнейшим приоритетом экономической политики нашей страны. В частности, в Страте-

гии развития Казахстана («Казахстан 2030») подчеркивается: «Задача Казахстана заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличении торговых потоков через нашу территорию»².

Следует отметить, что Правительством республики принимаются соответствующие меры по дальнейшему развитию транзитного потенциала страны. В частности, реализуется проект «Западный Китай – Западная Европа». Разработан и принят новый

¹ Бекмагамбетов М.М. Пути повышения и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала Казахстана. Алматы, 2009. – С. 20.

² Назарбаев Н.А. Долгосрочная стратегия развития Казахстана «Казахстан – 2030» // <http://www.akorda.kz>.

Таможенный кодекс Республики Казахстан, который направлен на упрощение таможенных процедур, уменьшение бюрократического давления на участников внешнеэкономической деятельности, введение механизма «одного окна», снижение затрат декларантов при прохождении таможенных процедур. Реализация указанных направлений, безусловно, будет способствовать активизации внешнеторгового сотрудничества Казахстана с другими странами и динамичному развитию его транзитного потенциала.

Вместе с тем, в транспортной сфере республики сохраняется ряд серьезных проблем, препятствующих увеличению объема транзитных перевозок по территории Казахстана, эффективному товародвижению в международном сообщении, взаимодействию транспортных комплексов СНГ и ЕврАзЭС. В частности, по оценкам экспертов, на сегодняшний день лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. И основной причиной является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя макрорегионами континента: Европейским союзом (ЕС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего, Китаем. По оценкам экспертов, объем торговли между ЕС и АТР в ближайшие годы может достигнуть 1 трлн. долл. США. Вместе с тем, лишь 1% от общего объема грузоперевозок между указанными интеграционными объединениями проходит по международным транспортным коридорам Сообщества. Согласно данным таможенных ведомств, из 17,7 млн. т грузов, перевезенных в 2008 году в сообщении Азия-Европа, через Достык было доставлено лишь 74 551 т, или 0,42%, а в сообщении Европа-Азия – 0,35%¹.

Наличие указанных тенденций свидетельствует о неэффективном использовании транзитного потенциала ЕврАзЭС в целом и Казахстана, в частности. При этом транзитный потенциал республиканских железных дорог пока используется в минимальном объеме. Так, если в период максимальных перевозок в 1989 году основные магистрали, обеспечивавшие пропуск транзитных потоков, пропускали более 100 млн. т транзитных грузов в год, то объем транзита в 2009 году составил всего 15,2 млн. т, что позволяет оценить современное использование транзитного потенциала Казахстана на уровне 15%.

Динамика объемов транзита грузов по территории Казахстана представлена на рис. 1.

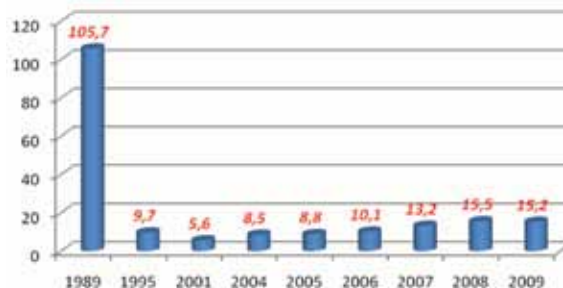


Рис. 1. Динамика объемов транзита по территории Казахстана (млн. т)

Источник: Комитет таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан.

В числе основных факторов, сдерживающих развитие транзитного потенциала РК, можно выделить следующие.

1. Несовершенство национального законодательства по регулированию транзитных перевозок и недостаточный уровень его гармонизации с международными стандартами.

Следует отметить, что в настоящее время в Казахстане сформирована достаточно обширная нормативно-правовая база, обеспечивающая возможность свободного перемещения товаров в транзитном сообщении.

В то же время, в национальном законодательстве сохраняется ряд недостатков, которые негативно отражаются на использовании транзитного потенциала РК. В частности, нет четких правовых норм по обеспечению мультимодальных перевозок по территории республики. Осуществление данных перевозок регламентируется Гражданским кодексом Казахстана и Законом РК о транспорте. Но в Гражданском кодексе (ГК) не конкретизируются юридические условия реализации этих перевозок, т.е. в какой форме может быть заключен договор перевозки в смешанном сообщении. Положениями ГК лишь установлено, что взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта осуществляются по единому транспортному документу, а также, что порядок организации этих перевозок определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законодательными актами о прямых смешанных перевоз-

¹ Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор // <http://www.eabr.org>.

ках. Однако, каким образом достигается единство перевозки, Гражданский кодекс не указывает.

Общеотраслевой Закон о транспорте также не регламентирует этих вопросов. Статья 12 данного закона определяет лишь договорной характер взаимоотношений соперевозчиков и содержит отсылочные нормы к подзаконным актам в части формирования договора перевозки в прямом смешанном сообщении. В связи с этим, Министерством транспорта и коммуникаций РК утверждены Правила прямых смешанных перевозок, которые содержат положения, обеспечивающие единство смешанной перевозки. Но, по мнению экспертов, утверждение данных правовых норм должно осуществляться путем принятия соответствующих законодательных актов на республиканском уровне¹.

Также сдерживающим фактором для развития транзитных перевозок по территории Казахстана является то, что республика пока не присоединилась к ряду важнейших международных конвенций. Так, Барселонская конвенция и Статут свободного транзита по-прежнему находятся в числе международных документов, приоритетных для присоединения Республики Казахстан. Вместе с тем, следует подчеркнуть, что в соответствии с положениями данной конвенции, транзитный проход не должен подлежать никаким специальным сборам, за исключением покрытия административных расходов, связанных с таким транзитом. Реализация Казахстаном указанной Конвенции, безусловно, способствовала бы развитию и эффективному использованию транзитного потенциала нашей страны.

Кроме того, Казахстан до сих пор не присоединился к Таможенной Конвенции о Карнете АТА, которая направлена на свободное передвижение грузов через границы и их временный ввоз на таможенную территорию с освобождением от уплаты пошлин и налогов.

Успешная интеграция нашей страны в мировое общество, безусловно, предполагает присоединение к указанным международным документам, что станет важным фактором увеличения транзитных перевозок по территории Казахстана и активизация его торгово-экономического сотрудничества с внешними партнерами.

2. Низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры Казахстана.

Серьезным недостатком транспортной инфраструктуры РК является, во-первых, наличие высокой доли однопутных участков в сети железных дорог, что существенно ограничивает скорость движения поездов, особенно при высокой интенсивности перевозок. По оценкам экспертов, при загрузке однопутного участка до уровня, превышающего 50% провозной способности, эксплуатационные показатели участка (особенно средняя скорость движения) резко ухудшаются в связи с увеличением длительности остановок. Следует подчеркнуть, что по уровню реализуемых максимальных скоростей казахстанские железные дороги в 1,5–2 раза отстают от железных дорог технически развитых стран. Поэтому главным требованием мировых стандартов к техническому оснащению международных транспортных коридоров является наличие в их составе преимущественно двухпутных магистралей.

Во-вторых, наблюдается сильнейший износ магистральной сети и неудовлетворительное эксплуатационное состояние многих железных и автомобильных дорог Казахстана. В частности, по официальным данным, износ железнодорожных путей в настоящее время достиг 70%, что связано, прежде всего, с неэффективностью действующей системы их восстановления и модернизации. Что касается автомобильных дорог, то, по информации Министерства транспорта и коммуникаций РК, протяженность автодорог республиканского значения, находящихся в хорошем состоянии, составляла в 2008 году только 7,2 тыс. км, т.е. 30,5%. Плохое качество дорожного покрытия является одной из причин высокого уровня дорожно-транспортных происшествий, повышенного расхода горюче-смазочных материалов, низких скоростей при доставке грузов. Это серьезно влияет на величину транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг и на конкурентоспособность транзитных маршрутов Казахстана.

В-третьих, сохраняется низкий уровень технологической оснащенности транспортных коридоров республики. В частности, на железных дорогах в настоящее время эксплуатируются системы со сроком службы, превышающим 50 лет. Износ оборудования при этом достигает 60 и более процентов. Такие системы по своему моральному и физическому состоянию не могут гарантировать необходимую безопасность движения, требуют значительных эксплуатационных расходов на поддержание их в рабочем состоянии.

¹ Бекмагамбетов М.М. Пути повышения и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала Казахстана. Алматы, 2009. – С. 194.

Оснащенность внутренних транспортных коридоров республики устройствами автоматики характеризуется данными таблицы 1.

В таблице 2 представлены данные по оснащенности основных транспортных коридоров средствами технологической связи.

Таблица 1

Оснащение основных транспортных коридоров системами автоматики

Наименование коридора	Доля протяженности коридора (в %), оборудованного	
	Устаревшими релейными системами	Микропроцессорными системами ДЦ
Северный	60	40
Южный	38	62
Среднеазиатский	99	1
Западный	92	8

Источник: НИИ транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Таблица 2

Оценка технического уровня оснащенности основных транспортных коридоров средствами технологической связи

Железнодорожные коридоры	Доля средств связи (%)			
	Всего	в том числе		
		ВЛС	КЛС	ВОЛС
Северный	100	28	24	48
Южный	100		38	62
Среднеазиатский	100	22	66	12
Западный	100	87	13	
В среднем по коридорам	100	33	37	30

Примечание:

ВЛС – воздушные линии связи;

КЛС – кабельные линии связи;

ВОЛС – волоконно-оптические линии связи.

Источник: НИИ транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Анализ данных таблиц 1 и 2 позволяет сделать вывод о том, что техническая и технологическая оснащенность основных транспортных артерий республики не соответствует международным стандартам и оказывает негативное влияние на конкурентоспособность отечественного транспорта и эффективное использование транзитного потенциала страны.

Наконец, необходимо отметить недостаточную развитость инфраструктуры контейнерных перевозок. Наблюдается постоянный дефицит большегрузных контейнеров, специальной перегрузочной техники, железнодорожных платформ. Все это приводит к большим потерям времени на стыках разных видов транспорта.

3. Длительность таможенных процедур при пересечении государственной границы.

Серьезной проблемой остаются и длительные задержки транспортных средств на границе. Фактическое время прохождения таможенных и пограничных пунктов, иногда, измеряется сутками (см. табл. 3).

Причиной сложившейся ситуации является несовершенство системы таможенного контроля при низком организационно-технологическом уровне обеспечения перевозок. Положение осложняется отсутствием разграничения ответственности между участниками перевозочного процесса за необоснованные задержки груза, которые для таможенных органов закреплены еще и законодательно. Так, статья 91 ТК РК гласит: «срок временного хранения товаров на транспортных средствах не может превышать десять (!) дней»¹.

Наличие указанных тенденций сдерживает развитие транзитного потенциала Казахстана, просто

¹ Бекмагамбетов М.М. Указ. соч. – С. 32.

Таблица 3

Продолжительность простоя транзитных вагонов на пограничных пунктах (6 месяцев 2004 г.)

Пограничные стыковые пункты	Количество вагонов за период	Средняя продолжительность простоя, сутки
Аксарайская	7	1,7
Достык	24	2,3
Илецк	15	0,9
Локоть	2	4,0
Луговая	1	5,0
Никельтау	7	0,7
Озинки	17	1,2
Сарыагаш	10	2,4
Всего	83	1,7

Источник: НИИ транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

отпугивает перевозчиков и является одной из причин переключения транзита на другие маршруты.

4. Наличие экологических проблем в автомобильном секторе Казахстана.

Усиливается негативное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду республики. Проблема обеспечения экологической безопасности автотранспорта стоит достаточно остро на фоне ускоренного роста парка автотранспортных средств, ухудшения его возрастных параметров, несоответствия стандартам Евро-2 и Евро-4.

5. Слабое развитие логистической инфраструктуры в Казахстане.

Серьезной проблемой для Казахстана остается неразвитость логистической инфраструктуры, то есть складов, транспортных узлов и терминалов, накопительно-распределительных комплексов и услуг. Наблюдается нехватка грузовых транспортно-экспедиционных предприятий, транспортных агентств, отсутствуют связанные с логистикой банковские и страховые службы.

Международные поставщики логистических услуг, практически, не представлены на рынке Казахстана и, в основном, воздерживаются от работы в данном регионе, ссылаясь на неблагоприятную бизнес-среду и коррупцию в стране.

6. Низкий уровень придорожного сервисного обслуживания.

Совершенствование работы автомобильного транспорта Казахстана и эффективное развитие его транзитного потенциала не представляются возможным и без развития сферы услуг. На автомобильных магистралях республики, практически, отсутствует сеть придорожных гостиниц, ресторанов и кафе, что, в определенной степени, затрудняет перевозку пассажиров и грузов на далекие расстояния.

Придорожный сервис – это одна из важнейших составляющих транспортного процесса, и его развитие имеет большое значение для решения вопроса эффективного использования транзитного потенциала Казахстана.

Наличие указанных выше факторов негативно отражается на развитии транзитного потенциала Казахстана и на эффективном его использовании. Поэтому, на наш взгляд, большое значение имеет принятие ряда неотложных мер, направленных на увеличение транзитных перевозок по территории республики.

Во-первых, необходимо решать вопросы формирования полноценной, гармонизированной с международными стандартами нормативно-правовой базы по развитию транзитного потенциала Казахстана.

В этом большое значение имеют такие шаги, как присоединение Казахстана к Барселонской конвенции от 20 апреля 1921 года, выработка юридического механизма реализации и контроля исполнения международных договоров, совершенствование системы таможенного контроля на границах.

Во-вторых, важное значение приобретает принятие конкретных мер по модернизации транспортной инфраструктуры Казахстана.

В целях реализации данного направления необходимо разработать Генеральную схему совершенствования железных дорог Республики Казахстан. В рамках этого документа необходимо предусмотреть решение таких задач, как: техническое перевооружение железных дорог, поэтапное формирование системы двухпутных транспортных коридоров, обновление вагонного парка.

В области автомобильного транспорта, на наш взгляд, необходимо принять меры по реконструкции

автомобильных дорог в соответствии с международными стандартами, повышению экологической безопасности автотранспортных средств, развитию сети международных транспортных коридоров.

Большое значение имеет коридор Западная Европа – Западный Китай. Данный проект финансируется за счет международных финансовых институтов на общую сумму 825,1 млрд. тенге (5,5 млрд. долл. США). В текущем году на этом объекте начаты полномасштабные работы. В целом за период с 2010 по 2014 годы, по данным Министерства транспорта и коммуникаций республики Казахстан, планируются реконструкция и ремонт около 30 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 18 тыс. км республиканского и 12 тыс. км дорог местного значения. Это позволит привести в хорошее и удовлетворительное состояние 85% республиканской и 70% местной сети дорог.

Реализация указанных выше направлений предполагает укрепление государственно-частного партнерства в вопросах финансирования инвестиционных проектов.

В-третьих, следует уделить внимание устранению всевозможных барьеров при осуществлении транзитных перевозок. Решение данной задачи приобретает особое значение в рамках таможенного союза, в состав которого вошли Беларусь, Казахстан и Россия.

Необходимо принять меры по совершенствованию таможенной и пограничной политики и решить задачи по упрощению процедур пересечения границ автомобильным и железнодорожным транспортом, совместив пограничный, таможенный, транспортный, санитарный и другие виды контроля в одном месте. Большое значение имеет внедрение на границах системы: «две границы, одна остановка».

На повестке дня также стоят вопросы развития логистической инфраструктуры в Казахстане.

Создание современных терминально-логистических комплексов, сокращение административных барьеров в сфере логистики, внедрение международного опыта и современных технологий будут способствовать повышению конкурентоспособности транспортных услуг в Казахстане.

Наконец, развитие сервисного обслуживания на межгосударственных автомобильных магистралях можно рассматривать как один из серьезных факторов эффективного использования транзитного потенциала республики.

Создание современной сети придорожных кафе, ресторанов и гостиниц будет способствовать развитию транзитного потенциала Казахстана,

расширению транспортно-экономических связей республики с внешними партнерами.

Реальным резервом наращивания объемов транзитных перевозок является возможное переключение на казахстанскую сеть грузов, следующих в страны Центральной Азии из Украины, Беларуси, Закавказья и стран Европы. Кроме того, необходимо учесть намерения Казахстана, России и Беларуси создать Единое таможенное, а в дальнейшем – Единое транспортное пространство, что также будет способствовать развитию транзитного потенциала Казахстана.

Другой серьезной задачей в сфере укрепления экономической безопасности республики является обеспечение потребностей внутреннего рынка в энергоресурсах. Следует отметить высокий уровень зависимости Казахстана от импорта высокооктанового бензина и авиационного топлива.

Так, в 2009 году импорт высокооктанового бензина в республику составлял 38,1% от внутреннего потребления, авиакеросина – 18,1% (табл. 4).

Серьезной проблемой является постоянная недозагруженность нефтеперерабатывающих мощностей Казахстана. Данная проблема связана, во-первых, с низким уровнем глубины переработки нефти. Поступающее на переработку сырье используется по своему прямому назначению лишь на 50%. Остальная часть представляет собой тяжелый остаток, который сжигается для получения тепла и электроэнергии.

Во-вторых, сохраняется высокий уровень зависимости от поставок сырья из России. Как известно, Павлодарский нефтехимический завод полностью работает на западносибирской нефти. Шымкентский нефтеперерабатывающий завод на 30% зависит от поставок нефти из России. Вместе с тем, из года в год сохраняются проблемы недопоставок российской нефти на НПЗ республики. В частности, производственные мощности Павлодарского нефтехимического завода позволяют перерабатывать около 7 млн. тонн сырой нефти в год, однако на ПНХЗ ежегодно поставляется лишь около 2 млн. тонн российской нефти. Производительность Шымкентского нефтеперерабатывающего завода составляет 6,5 млн. тонн сырой нефти в год, но ежегодные поставки сырья на ПК ОП не превышают 4,2 млн. тонн.

Наличие указанных выше факторов приводит к недозагруженности мощностей, что, в конечном итоге, негативно отражается на объемах производства нефтепродуктов. Кроме того, низкая загрузка казахстанских заводов увеличивает удельные затраты на переработку. По оценкам эк-

Таблица 4

Баланс производства и потребления высокооктанового бензина и авиакеросина в Республике Казахстан в 2009 году (тыс. т)

	Высокооктановый бензин		Авиакеросин	
	тыс. тонн	доля к объему внутреннего потребления (в %)	тыс. тонн	доля к объему внутреннего потребления (в %)
Производство	1496	63,0%	380	94,1%
Экспорт	25	1,1%	49	12,1%
Импорт	904	38,1%	73	18,1%
Внутреннее потребление*	2374	100,0%	404	100,0%

*без учета остатков на начало и конец периода.

Источник: НК «КазМунайГаз»

спертов, стоимость переработки нефти достигает 30% от стоимости конечного продукта (в развитых странах эти затраты вдвое меньше).

Поэтому большое значение для Казахстана имеет повышение конкурентоспособности нефтеперерабатывающей промышленности республики. Весьма актуальной представляется реализация утвержденного Правительством страны Комплексного плана модернизации нефтеперерабатывающих заводов республики (Атырауского НПЗ, Павлодарского НПЗ и Шымкентского НПЗ).

Кроме того, представляется целесообразным дальнейшее развитие интеграционного сотрудничества Казахстана с Россией и Беларусью в области

нефтепереработки. В частности, большое значение имеет участие российских нефтяных компаний в деятельности Павлодарского нефтехимического завода, что будет способствовать обеспечению бесперебойных поставок российского сырья на ПНХЗ.

Реализация указанных выше направлений будет способствовать укреплению экономической безопасности Казахстана и устойчивому его развитию в перспективе. Немаловажное значение при этом имеют вопросы расширения транспортно-экономических связей Казахстана со странами таможенного союза и углубление их интеграционного взаимодействия в реальном секторе экономики.

Рахматулина Г. Г. – кандидат экономических наук, старший аналитик Агентства по исследованию рентабельности инвестиций

Rakhmatulina G. G. – Candidate of Economic Sciences; Senior Analyst, Investment Profitability Research Agency

e-mail: info@idnayka.ru

