

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОГРАНИЧНЫЙ ПЕРЕХОД ДОСТЫК – АЛАШАНЬКОУ ЗА 2009 ГОД

Ляззат Жусупғалиевна ЖУМАШЕВА

Женіс Қуандықұлы ЖАЛБЫР

Магистранты

Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева

Станция «Достык» находящаяся на стыке государственных границ Казахстана и Китая, является стратегически и экономически важным связующим звеном в развитии транзитно-транспортного потенциала Казахстана и увеличении грузопотоков по трансконтинентальным маршрутам между странами Европы и Азии. Высокий уровень темпов экономического развития государств, которые связывает погранпереход Достык – Алашанькоу, и конкурентоспособность пролегающих через него маршрутов в сравнении с морскими перевозками придает станции Достык благоприятные для работы перспективы в будущем.

Доля экспортных перевозок грузов через станцию Достык за 2009 год из Республики Казахстан составила 5% от общего объема экспортных перевозок Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (далее - АО «НК «КТЖ»).

Доля импортных перевозок грузов через станцию Достык за 2009 год в Республику Казахстан составила 9% от общего объема экспортных перевозок АО «НК «КТЖ».

В 2005 году Казахстан и Китай договорились об увеличении товарооборота до 10 миллиардов долларов к 2010 году, что фактически было реализовано уже к концу 2009 года.

По объему взаимной торговли с Китаем Казахстан занимает второе место после России среди стран Восточной Европы и

Центральной Азии и тридцатое место среди всех стран - торговых партнеров Китая.

При этом торговый баланс Казахстана с Китаем в 2009 году сложился положительным для нашей страны. Экспорт товаров из Казахстана в Китай превысил объем импорта в семь раз.

Наиболее ощутимо последствия мирового кризиса ударили по производству и, как следствие, объемам перевозок лома черных металлов (-18%), нефти сырой, контейнеров (- 50%), проката цветных металлов (перевозки прекратились). В импортных перевозках: цемент (-91%), кокс каменноугольный (-71%), цветные металлы (-70%)*. *(По статистическим данным за 2008 год).

Наибольшую прибыль получили китайские производители металлических труб, увеличившие выпуск продукции на 63%.

По данным АО «KAZNEX» (Корпорация по развитию и продвижению экспорта Республики Казахстан), 66% казахстанского экспорта в Китай составили сырьевые или необработанные товары, в том числе руды и концентраты железные, хромовые, медные (8%).

В последние годы Китай стабильно увеличивает объемы инвестиций в экономики стран Центральной Азии, особенно Казахстана, с которым разделяет общую границу. Казахстан стремится уравновесить собственные геополитические интересы, действуя в самом центре борьбы между конкурирующими интересами Китая, России, США и Евросоюза. Однако нынешний экономический кризис усилил зависимость Казахстана от Китая.

На Китай в настоящее время приходится почти 10% мирового экспорта. Необходимо отметить, что десять лет назад его доля составляла всего 3%.

ВВП Китая вырос в 4-м квартале 2009 года на 10,7% по сравнению с тем же периодом годом ранее. Это самые высокие темпы экономического подъема поднебесной с 2007 года.

Вместе с тем, по прогнозам аналитиков, китайская экономика, учитывая высокие объемы перепроизводства, значительно замедлит свой рост в 2010 году.

В 2009 году за счет увеличения объемов экспорта железной руды через пограничный переход Достык на 102% или на 3419 тыс. тонн, произошло увеличение показателя грузооборота в 2 раза.

Росту импорта способствовал тот факт, что некоторые китайские сталепроизводители в 2009 году или возобновили или увеличили производство.

Как сообщает информационное агентство «Reuters» (Ройтерс), китайский импорт железной руды в 2009 году установил самый высокий рекорд - по этому показателю страна является мировым лидером. Металлурги, автопроизводители и строительные компании повысили активность, чтобы обеспечить спрос, возрастающий благодаря правительственным мерам стимулирования.

Зависимость Китая от импорта железной руды – сырья для производства стали – растет. В декабре 2009 года Китай импортировал 62,2 млн. тонн руды, что на 40% больше, чем годом ранее. По экспертным оценкам, в настоящее время импортные поставки железной руды в Китай составляют 70% от общего объема потребления материала в Китае.

Китай вынужден импортировать железную руду в большом количестве из-за недостаточных для удовлетворения потребностей растущей экономики запасов сырья и невысокого его качества.

Как отмечают аналитики Bank of America Merrill Lynch (Банк оф Америка Меррил Линч - ведущая международная финансово-аналитическая компания) «Рынок сузится более значительно, чем прогнозировали в начале года - Vale, BHP и Rio Tinto уже работают на полную мощность, и в ближайшие два года не предусмотрено завершение крупных проектов по увеличению добычи».

Производство стали в Китае в будущем году вырастет на 5,92%, до 519 млн. тонн, благодаря увеличению спроса на эту продукцию в связи с принятием Госсоветом КНР пакета мер по стимулированию развития экономики в размере 4 трлн. юаней (584,51 млрд. долларов США).

Объемы перевозок черных металлов через станцию Достык в 2009 году составил 1277 тыс. тонн, что на 600 тыс. тонн (или 89%) больше в сравнении с 2008 годом, что, соответственно, привело и к увеличению грузооборота в 2 раза.

Как сообщает агентство Reuters, по мнению официальных властей КНР, китайский стальной спрос останется крепким, даже если стимуляционный план потеряет обороты, так как большой спрос на одни виды стали возместит падение спроса на другие.

За последние три месяца 2009 года китайский спрос на сталь достиг исторических высот, в основном двигаемый правительственным стимуляционным планом по инфраструктуре в 4 трлн. юаней (586 млрд. долларов США). Не говоря о том, что кредиты для промышленных предприятий в Китае находятся на уровне от 2,5 до 6%.

Согласно последнему прогнозу «China Iron and Steel Association» (далее – CISA, Китайская Ассоциация чугуна и стали), в 2010 г. китайское стальное производство перешагнет рубеж 600 млн. тонн и вырастет приблизительно на 6,2%, по сравнению с 2009 г.

Статистика, представленная CISA, продемонстрировала, что стальное производство в КНР в 2009г. достигло 568 млн. тонн, что на 13,5% выше уровня 2008 г. Видимое потребление стали в стране в 2009 г. было на уровне 567 млн. тонн, что на 24,8% или на 112 млн. тонн выше уровня 2008 г.

Рост производства стали в 2010г. будет возможен благодаря макроэкономической ситуации в стране и мире.

Китай же в 2009 году привычно никого не удивил, обеспечив (в суммарной статистике выплавки стали) почти полную компенсацию общемирового обвала.

В 2009 года наблюдается снижение экспорта лома через пограничный переход Достык на 18% или на 45 тыс.тонн по сравнению с 2008 годом.

Снижение экспорта лома в КНР обусловлено мировым падением цен, в связи с чем произошла переориентация перевозок с мирового на внутренний рынок Казахстана.

В настоящее время, несмотря на высокие цены в КНР в сравнении с мировыми, наблюдается спад экспорта лома в КНР из РК, что связано по неофициальным данным грузоотправителей с отсутствием спроса со стороны китайских импортеров или предложением закупочных цен ниже себестоимости.

В 2009 году через станцию Достык было перевезено 217 тыс. тонн нефтяных грузов, что на 328 тыс. тонн (-60%) меньше в сравнении с 2008 годом. Причем объемы перевозок нефти сырой снизились на 99%, а объем перевозок нефтепродуктов увеличился на 33%.

На данное изменение повлиял ввод в эксплуатацию нефтяного трубопровода Атасу – Алашанькоу в 2006 году.

В 2009 году в сравнении с 2008 годом объем перевозок химикатов и соды увеличился на 316 тыс. тонн или в 2 раза и составил 621 тыс. тонн.

Увеличение экспортных перевозок обусловлено снятием запрета на импорт серы с мая по сентябрь 2008 года, в связи с проведением Олимпийских игр в КНР, а также доступностью цен казахстанских производителей. Одним из основных экспортеров серы выступило ТОО «Тенгизшевроил». В связи с постоянным давлением со стороны государственных экологических органов Республики Казахстан и увеличением добычи и переработки нефти, объемы экспортных перевозок серы ТШО, в том числе в КНР будут стабильно увеличиваться.

В 2009 году через станцию Достык было перевезено 360 тыс. тонн цветных металлов, что на 27% больше показателей 2008 года.

Анализируя данные объема перевозок грузов за 2009 год, можно смело утверждать, что Китай является одним из основных потребителей казахстанских цветных металлов (99,9% от общего объема экспортных перевозок цветных металлов).

Увеличение перевозок цинка, меди и свинца в КНР обусловлено более выгодными ценовыми условиями по отношению к европейскому рынку.

В 2010 году Китай планирует увеличить объем импорта сахара. У страны есть собственные сахарные ресурсы, однако по темпам роста экономики и внутреннего потребления Китай занимает лидирующее положение в мире. Неблагоприятные погодные условия нанесли ущерб урожаю сахарного тростника в Китае, обозначился явный сахарный дефицит.

По предварительным оценкам, спрос превысит предложение на 2 млн. тонн. В предыдущем сезоне Китай импортировал 1,1 млн. тонн сахара. Рост закупок за 2009 год составил 36,5%. Это открывает дополнительные рынки сбыта для казахстанских грузоотправителей.

На сегодняшний день остается открытым вопрос транспортировки казахстанского зерна на экспорт. АО «НК «КТЖ» пришло к соглашению со своими китайскими коллегами по вопросам транзита казахстанского зерна по китайским железным дорогам. Китайская сторона заявила о готовности к транзиту казахстанского зерна и муки в страны Юго-Восточной Азии (Корею, Японию), но только, если продукция будет расфасована в мешках (в соответствии с

фитосанитарными требованиями КНР), а также возможна ее доставка до станции Достык по казахстанской железной дороге в контейнерах. Затем мешки или контейнера с грузом будут перегружаться в китайские составы и далее доставляться по железным дорогам КНР до морских портов. АО «НУХ «КазАгро» (Акционерное общество «Национальный управляющий холдинг «КазАгро») и SOFCO (многопрофильная сельскохозяйственная государственная корпорация КНР) планируют обсудить возможность создания зернового терминала на границе между Казахстаном и Китаем. В качестве одного из вариантов рассматривается проект его строительства в районе погранперехода Достык-Алашанькоу.

Первая пробная партия из 60 вагонов с казахстанским зерном была отправлена транзитом через Китай в январе 2010 года. Зерновой Союз Казахстана уже подал заявку на транзит через Китай первых 100 тыс. тонн зерна.

Объявлены расценки, которые предложены китайскими перевозчиками за транзит казахстанского зерна и муки. Транзит казахстанских зерна и муки по железной дороге от станции Достык до китайских морских портов будет обходиться казахстанским экспортерам в среднем по \$55-\$60/т. Китайская сторона поставила в прямую зависимость от объемов расценки за транзит. Чем больше будут объемы транзита казахстанского зерна через Китай, тем гибче будут расценки китайских железнодорожников. То есть, при увеличении объемов транзита, возможно значительное удешевление расценок за перевозки казахстанских грузов по китайским железным дорогам.

Китай является крупнейшим мировым производителем зерна при незначительном его импорте. В то же время рост численности и доходов населения предопределяет рост потребления зерновой продукции, мяса, молока и яиц. Ежегодно спрос на зерно в Китае увеличивается на 2 млн. тонн, поэтому правительство КНР предпринимает комплекс мер для увеличения производства зерна, в том числе посредством повышения размеров субсидирования фермеров и сдерживания цен на удобрения. Помимо этого, значительно увеличиваются объемы импорта Китаем ряда продовольственных товаров, в том числе зерна. По этому поводу западные эксперты полагают, что основными причинами увеличения импортного спроса Китая на зерно являются недостаток в орошении земель, массовая

миграция крестьян в города, продолжающийся рост населения и периодически возникающие стихийные бедствия в основных аграрных районах страны.

Следовательно, несмотря на развитую собственную сельскохозяйственную базу, позволяющую ежегодно увеличивать производство зерновых, Китай по-прежнему является наиболее перспективным рынком в азиатском направлении.

В структуре импорта грузов за 2009 год по отношению к 2008 году заметна тенденция динамичного спада. Таким образом, в 2009 году по отношению к 2008 году произошло снижение на 38%.

На фоне общего снижения перевозок черных металлов, наблюдается снижение импорта труб металлических (-44%) на станции Алматы и Южного региона для строительства Центрально-Азиатского газопровода (поставки из Туркмении), а также на станции Западного региона, Аральского Моря в связи с окончанием строительства нефтепровода Кенкияк-Кумколь.

Снижение поставок строительных грузов в 2009 году по отношению к показателям 2008 года обусловлен значительным спадом поставок строительных материалов в регионы Астаны и Алматы в связи с «замораживанием» основных объектов строительства в РК, вызванным мировым экономическим кризисом и прекращением финансирования банками данной отрасли производства.

Импорт прочих грузов из КНР в 2009 году в сравнении с 2008 годом снизился на 45%. Основную долю перевозок в данной номенклатуре занимают цемент, стекло, кокс каменноугольный, машины и оборудование, автомобили, приборы электробытовые и запасные части на них.

Снижение перевозок цемента на 91% связано с «замораживанием» основных объектов строительства в РК.

Снижение перевозок кокса на 71% обусловлено снижением закупок китайской продукции Аксуским заводом ферросплавов АО «ТНК «Казхром», и переориентацией на местных грузоотправителей в связи с более выгодными условиями.

Особо следует отметить, что в конце ноября 2009 года Президенты Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан подписали в г.Минск пакет документов о создании с 1 января 2010 года единого таможенного пространства, которое должно окончательно оформиться к 1 июля 2010 года. Тогда

же должен вступить в силу и единый Таможенный кодекс союза. А с началом действия единого тарифа должен начать работу и Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана. Полностью процедуры по формированию единой таможенной территории планируется завершить к лету 2011 года. Все это означает, что с 2010 года на территории трех государств начинает формироваться единое экономическое пространство со 160 млн. потребителей. Это означает возможное сокращение импортных поставок в Казахстан из Китая и других стран в связи со значительным увеличением таможенных сборов.

Список использованной литературы:

1. Назарбаев Н.А. «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года». – Астана, 2008.
2. Исингарин Н.К. «Логистика международных железнодорожных перевозок». – Астана, 2006.
3. Исингарин Н.К. «Актуальные проблемы железнодорожного транспорта Казахстана». – Астана, 2008.
4. Исингарин Н.К. «Статистическое обозрение». – Астана, 2007.