DOI: 10.17117/na.2016.05.01.101

Поступила (Received): 24.05.2016

<http://ucom.ru/doc/na.2016.05.01.101.pdf>

Калыков Д.Д.
**Перспективы создания хаба на приграничных
территориях России и Казахстана**

Kalykov D.D.
**Prospects for creating a hub in the border areas
of Russia and Kazakhstan**

*В статье предлагаются к рассмотрению понятия,
связанные с созданием и функционированием хаба*

*The article proposes to consider the concepts
associated with the establishment and operation of
hub*

Ключевые слова: хаб, логистический центр

Key words: hub, logistics center

Калыков Дархан Дауренулы

Курсант

Вольский военный институт материального
обеспечения

г. Вольск, ул. М. Горького, 3

Kalykov Darkhan Daurenuly

Cadet

Wolski military institute of material security

Volsk, Gorky st., 3

В условиях стремительного развития экономических связей России и Казахстана, появилась необходимость использования новых информационных инструментов, которые обладают возможностью обработать большие массивы данных о межгосударственном товарообороте. В этой связи одним из актуальных направлениями являются региональные логистические центры, которые выполняют важную инфраструктурную роль в народном хозяйстве. Необходимо, в первую очередь, определиться с тем, что же такое логистический центр. Это понятие трактуется по-разному. В целом, логистические центры – это рыночные предприятия, осуществляющие координацию логистического обслуживания и информационного обеспечения и их контроль [1]. Фактически они являются информационно-аналитическими (мозговыми) центрами и сосредотачивают не только логистические, но и любые другие операции. В настоящее время во всех развитых странах почти весь оборот внешней торговли (импорт и экспорт), а также большая часть внутреннего товарооборота осуществляется через логистические центры. Они имеют важное значение для поддержания экономического потенциала страны. Через логистические центры в страну поступает в значительном объеме иностранная валюта. Собираемые с них налоги являются обычно весомым вкладом в бюджет [2]. На опыте стран Европы можно говорить о значительной роли логистических центров. Так, в Голландии их деятельность приносит 40% дохода транспортного комплекса, во

Франции – 31%, в Германии – 25%. Доля занятых в компаниях, оказывающих вспомогательные логистические услуги, составляет почти четверть от занятых в транспортной отрасли в рамках ЕС. В число стран-лидеров в предоставлении вспомогательных транспортных услуг, как по количеству занятых, так и по количеству компаний входят Германия, Италия, Испания, Франция. Одним из крупнейших логистических центров в Европейском Союзе является Bologna Freight Village (Италия), обслуживающая около 35% грузопотоков итальянского происхождения и 16% международного грузового трафика. Этот центр включает в себя около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенную службу, банковские учреждения, почту и отличается от многих конкурентов выгодным расположением: на пересечении 5 крупнейших железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения.

Выбор оптимального места расположения логистического парка (хаба) производится, исходя из критерия минимизации суммарных затрат на грузоперевозки с учетом существующей транспортной сети [3].

Для развития приграничного сотрудничества между Казахстаном и Россией, внедрение эффективной системы международных коммерческих грузовых перевозок целесообразно использование потенциала саратовской транспортной системы. В частности, строительство логистического парка (хаба) «Озинки-Таскала» на границе Российской Федерации и Республики Казахстан в районе перехода через государственную границу Озинки (Саратовская область, Российская Федерация) – Таскала (Западно-Казахстанская область, Республика Казахстан), в 6 км северо-восточнее районного поселка Озинки, между железнодорожной и автомобильной магистралями (системообразующая часть МЦПС) – это мультимодальный сухой порт по обслуживанию транзитных контейнерных грузопотоков между странами Юго-Восточной Азии, западной частью СНГ, странами Европы, Китаем и Россией [4]. Саратовская область могла бы стать пилотным регионом в реализации этой новой формы приграничного взаимодействия [5]. Такой территориальный выбор неслучаен и объективно необходим.

Во-первых, именно через Саратовскую область проходит кратчайший путь, соединяющий грузопотоки между странами Юго-Восточной и Средней Азии, Китаем, западной частью СНГ, странами Европы. Два международных транспортных коридора («Север-Юг» и Запад-Восток» или «Транссиб»), пересекаясь на территории Саратовской области, образуют мультимодальный транспортный узел [7].

Во-вторых, на территории области размещены важнейшие инфраструктурные объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, внутренние водные магистрали с их обустройством, объекты гражданской авиации и транспортные терминалы, оказывающие непосредственное влияние на работу международных транспортных коридоров.

Железнодорожные пути и автомобильные дороги связывают область с центром России, Уралом, Сибирью, Кавказом, Средней Азией. Водный путь соединяет Саратов с Москвой, Западным Уралом, Прибалтикой, Чёрным и Белым морями. Автодорога Энгельс – Ершов – Озинки – граница Республики Казахстан,

как составляющая международного транспортного коридора, обеспечит кратчайшую связь юга России с Казахстаном, позволит связать южные и юго-восточные регионы и их грузопотоки, будет поддерживать программу развития Транссибирской магистрали, а также способствовать развитию международного транспортного коридора Север-Юг (Хельсинки-Мумбай). На территории Саратовской области расположены 4 путепровода через р. Волга, обеспечивающие пропуск автомобилей и железнодорожных составов. Наиболее перспективным является автомобильный мост через Волгу в районе с. Пристанное (12760 м). Являясь частью евроазиатского транспортного коридора, соединяющего страны Западной Европы с государствами Средней Азии и Китаем, данный мост сокращает путь из Европы в Азию на 500 км.

И в третьих, в инфраструктуру международного транспортного коридора «Транссиб» входит пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации и Казахстана в р.п. Озинки. Это единственный пункт на границе России и Казахстана, где в комплексе совмещены автомобильный пункт пропуска и железнодорожный переход. Движение железнодорожных составов через станцию Озинки обеспечивает самый короткий и быстрый путь из Казахстана, Китая и Средней Азии в Европу. В настоящее время на границе России и Казахстана основными пограничными железнодорожными переходами являются: станция Илецк-1, Озинки и Тобол. Однако в соответствии с соглашением между странами СНГ, станция Озинки является единственным пограничным пунктом прохождения контейнерных грузов, осуществляемых железнодорожным сообщением в кратчайшем направлении Москва – Алматы. Между Саратовской областью и Казахстаном среднегодовой темп роста торговых перевозок достигает 120%. На перспективу грузопотоки, проходящие через логистический парк «Озинки-Таскала», будут формироваться не только за счет основного вектора Россия – Казахстан, но и более значительную долю будет занимать грузопоток Китая и среднеазиатских стран, а также часть грузопотока, перепрофилированного с морских путей. Таким образом, по предварительным расчетам, в случае реализации проекта ожидается значительное увеличение грузопотоков. Помимо названных аргументов, современный уровень социально-экономического развития Саратовской области позволяет принять на себя реализацию такого крупномасштабного проекта, как Международный центр приграничного сотрудничества [6]. Значительный промышленный потенциал, обеспеченный высококвалифицированными кадрами и помноженный на высокую динамику развития приоритетных отраслей экономики создает для этого все предпосылки.

Созданный на двусторонней основе «сухой порт» будет функционировать и как мультимодальный терминал, и как технологический, торговый и финансовый холдинг для продвижения технологий и товаров на основе созданной многоканальной финансово – электронной площадки, складских комплексов, обеспечивающих глубокую переработку грузов. Производственная инфраструктура центра будет способна обработать от 9,0 млн. до 25,2 млн. тонн грузов в год. Общая площадь участка для реализации проекта – 573 га.

Все это позволяет оценить проект создания логистического парка «Озинки-Таскала» как международно и общественно значимый. Отказ от его строительства в 2015 году считаем неоправданным решением.

Список используемых источников:

1. Ефименко А.Г. Формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2009. № 1 (17).
URL: <http://region.mcnip.ru>
2. Логистика. М.: ИНФРА-М, 2004. 368 с.
3. Логистика. М.: Магистр: ИНФРА-М, 2014. 184 с.
4. Калыков Д.Д., Разумова Е.В. Приграничное сотрудничество как направление развития экономических отношений России и Казахстана // Сборник научных статей XIII Международной научно-практической конференции молодых учёных по региональной экономике. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2015.
5. Калыков Д.Д., Разумова Е.В. Трансграничный регион сквозь призму двусторонних экономических отношений России и Казахстана // Современное конкурентное развитие экономики и общества. Саратов.
6. Калыков Д.Д., Разумова Е.В. Создание наднациональной системы платёжных карт Евразийского экономического союза // Научный вестник Вольского военного института материального обеспечения: военно-научный журнал. 2016. № 1 (37).
7. Разумова Е.В., Калыков Д.Д. Интеграция в валютной сфере в рамках Евразийского экономического союза // Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. Воронеж: ВВА, 2015. С. 84–89.

© 2016, Калыков Д.Д.

Перспективы создания хаба на приграничных территориях России и Казахстана

© 2016, Kalykov D.D.

Prospects for creating a hub in the border areas of Russia and Kazakhstan