



SZKOŁA GŁÓWNA GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO Wydział Nauk Ekonomicznych

Warszawskie Dni Logistyki



PRZEPIY W TOWARÓW I INFORMACJI NA PRZYKŁADZIE KLASTRA OKOPSKIEGO¹

Andrzej Wojciechowski*, dr inż., Weronika Miazga*, mgr

*Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

LOGISTYKA W PAŃSTWACH WNP NA PRZYKŁADZIE REPUBLIKI KAZACHSTANU

Streszczenie

Artykuł ukazuje Republikę Kazachstanu jako jedną z głównych uczestników korytarzy tranzytowych kontynentu azjatyckiego. Państwo to urasta do rangi kluczowego nie tylko z racji wielkości swojego terytorium, ale głównie z faktu położenia w centralnej części Azji, co składa się na ogromny potencjał transportowy kraju. Aby sprostać temu wyzwaniu obecnie w Republice Kazachstanu obserwuje się intensywny rozwój sieci magazynowo-transportowych, powstają liczne centra logistyczne, rozbudowie podlega infrastruktura drogowa i kolejowa.. Zjawisku temu sprzyja notowany w ostatnich latach stały wzrost gospodarczy kraju. Kazachstan we współpracy z organizacjami międzynarodowymi wprowadza w życie szereg projektów, których celem jest sprowadzenie poziomu usług branży TSL do europejskich standardów. Niewątpliwie są to długoterminowe inwestycje wymagające ogromnych nakładów finansowych, jednak już teraz można zauważyć rosnące zainteresowanie tym rejonem wśród zachodnich partnerów. Przypuszcza się, że dzięki otwartości państwa na współpracę, umiejętności wykorzystania atutów położenia geograficznego i zasób naturalnych oraz innowacyjnym rozwiązaniom Republika Kazachstanu stanie się wkrótce jednym z ważniejszych ogniw sieci transportu międzynarodowego.

1. Wprowadzenie

Pierwszym skojarzeniem jakie zazwyczaj nasuwa słowo logistyka jest transport. Nic dziwnego. W systemach logistycznych transport odgrywa podstawową rolę. Problemy transportowe stanowią składową wszystkich funkcji logistycznych, do których zaliczamy: gospodarkę magazynową, składowanie, przewóz materiałów i wyrobów gotowych, lokalizacja centrów zaopatrzeniowych i dystrybucyjnych, dostępność i wykorzystanie

¹ Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637

środków transportu, wykorzystanie odpowiednich technologii transportowych i wreszcie organizacja transportu. Tym zagadnieniom i charakterystyce wybranych propozycji ich rozwiązania, a także opisowi stanu faktycznego logistyki w Republice Kazachstanu poświęcony jest niniejszy artykuł.

2. Kazachstan jako kraj tranzytowy

Położony w Azji centralnej Kazachstan jest drugim co do wielkości państwem WNP oraz dziewiątym na świecie po Rosji, Chinach, Stanach Zjednoczonych, Argentynie, Brazylii i Kanadzie. Jest ponad 8,5 razy większy od Polski. Powierzchnia terytorium to 2 724 900 km². Państwo to rozciąga się na długości ponad 3 tys. km², co sprawia, że znajduje się w dwóch strefach czasowych. Kazachstan graniczy z Chinami, Kirgistanem, Turkmenistanem, Uzbekistanem oraz Federacją Rosyjską.

Charakteryzując dane państwo pod względem potencjału tranzytowego należy zwrócić uwagę przede wszystkim na jego położenie geograficzne. Innymi ważnymi czynnikami są: warunki pogodowe oraz sytuacja polityczna. Nie bez znaczenia jest również otoczenie ekonomiczno-gospodarcze i techniczno-technologiczne.

Położenie geograficzne Kazachstanu wewnątrz Eurazji jest niewątpliwie jego podstawowym atutem. Kazachstański system kolejowy połączony jest z Europą przez Rosję, z Zatoką Perską przez Iran oraz z wybrzeżem Pacyfiku przez Chiny i Rosję. Kazachstan ma stosunkowo dobrze rozbudowaną sieć dróg oraz połączenia lotnicze z większością krajów WNP.

Przyglądając się poniższej mapie trudno nie zgodzić się, iż Kazachstan pełni rolę mostu tranzytowego pomiędzy Europą i Azją oraz pomiędzy Rosją i Chinami. Położony w środku kontynentu euroazjatyckiego, na granicy Europy i Azji, kraj ten posiada ogromne możliwości rozwiązań tranzytowych. Wśród gałęzi transportu, jakie się tu rozwijają, bezkonkurencyjnym wydaje się być transport lądowy, którego główna zaleta tkwi w znacznym skróceniu odległości. W przypadku połączenia komunikacyjnego między Europą a Chinami przez Kazachstan, odległość przewozów zmniejsza się dwa razy w porównaniu z komunikacją morską oraz o tysiąc kilometrów w porównaniu z tranzytem przez terytorium Rosji.²

² N. Titiuchin, N. Owczarenko, *Infrastruktura terminalowo-magazynowa Republiki Kazachstanu*, <http://12b.eu/articles/01172/159/pl-pl/>



Rysunek 1. Polityczna mapa Azji

Źródło: opracowanie własne, <http://www.mapy.pl/>

Terytorium kraju rozciąga się na zachodzie od dolnego biegu Wołgi do podnóża gór Ałtajskich na wschodzie i od Niziny Zachodno-Syberyjskiej na północy do pustyni Kyzylkum i górnego brzegu rzeki Tien-szan na południu. Ukształtowanie terenu jest bardzo urozmaicone: od obszarów depresyjnych po góry, których wysokość przekracza 5000 m.

Kazachstan jest bogatym krajem pod względem posiadanych zasobów surowców. Występuje tu ponad 60 pierwiastków z tablicy Mendelejewa. Wg danych z 2001 r. eksploatowane są 493 złoża, zawierające 1225 rodzajów surowców mineralnych.

Kazachstan posiada duże zasoby rud chromu (30 % zasobów światowych). Ponad połowa wydobywanego chromu przeznaczana jest na eksport, pozostała część jest wykorzystywana w kraju do produkcji żelazostopów. W 11 miejscach wydobywa się rudy manganu, łączne ich zasoby to 600 mln ton rudy. Kazachstan zajmuje pierwsze miejsce na świecie pod względem zasobów cynku, drugie miejsce – ołowiu, czwarte – uranu,

piąte – miedzi. Występują tu także pokłady rud magnezu, żelaza, barytu, wolframu, molibdenu i srebra. Kraj ten dysponuje znacznymi ilościami ropy naftowej. Złóża naftowe Tengiz nad Morzem Kaspijskim uważane są za jedno z największych na świecie. Kazachstan zajmuje dziesiąte miejsce na świecie w wydobyciu węgla. Ocenia się, że dotychczas wykorzystano mniej niż 3 % jego zasobów.³ Występują tu także metale szlachetne, m.in. złoto (szacuje się, że jest go ok. 800 ton). Te ogromne bogactwa naturalna rodzą potrzebę rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, śródlądowej, a także morskiej na czele z rozrastającym się w gigantycznym tempie portem w miejscowości Aktau nad Morzem Kaspijskim. Miasto to posiada również międzynarodowy port lotniczy.

Podstawowym problemem geopolitycznym regionu jest jego izolacja od głównych centrów gospodarczych, kulturowych i politycznych świata. Państwom tego regionu nie udało się dotychczas złamać monopolu Rosji na tranzyt surowców (gazu i ropy naftowej) na światowe rynki. Rosja posiada również największe wpływy polityczne, wojskowe, gospodarcze i kulturowe w regionie. Szansa na zróżnicowanie kierunków współpracy wynika z zainteresowania regionem ze strony USA i Turcji, a także – w mniejszym stopniu – Iranu, Chin i Pakistanu.

Inną przeszkodą stojącą na drodze szybkiego rozwoju branży TSL w tym regionie jest fakt, iż Azja Centralna, z wyjątkiem Kazachstanu, jest regionem niestabilnym politycznie. We wszystkich państwach regionu dały o sobie znać konflikty i tarcia etniczne wyrosłe z polityki narodowościowej ZSRR. Jednym z ważnych nierozwiązanych problemów międzynarodowych jest sprawa statusu Morza Kaspijskiego. Spór między państwami kaspijskimi (Rosją, Kazachstanem, Turkmenią, Azerbejdżanem i Iranem) w tej sprawie toczy się od czasu rozpadu ZSRR. Brak porozumienia utrudnia przede wszystkim zagospodarowanie bogatych złóż ropy naftowej i gazu ziemnego.

3. Wybrane centra logistyczne

Na podstawie dekretu prezydenta w grudniu 1997 r. stolicę kraju przeniesiono z Ałmaty (dawna nazwa Ałma-Aty) do Astany. Jednak to Ałmaty pozostają nadal największym centrum biznesowym i gospodarczym. Miasto to zamieszkuje 1800 tys. ludności. Drugim pod względem wielkości jest miasto Karaganda (600 tys. mieszkańców) oraz dynamicznie rozwijająca się stolica państwa. W 1993 r. Astana liczyła 283 tys. mieszkańców, w 2003 r. (6 lat po uzyskaniu statusu stolicy) – 500 tys. W 2007 r. miasto to zamieszkiwało 600 tys. ludzi i liczba ta cały czas rośnie. Pod względem liczebności można wyróżnić następujące najważniejsze miasta tego kraju:

- 300 – 400 tys. mieszkańców: Karaganda, Szymkient, Taraz, Ust-Kamenogorsk
- 200 – 280 tys. mieszkanców: Uralsk, Aktobe, Pietropawłowski, Kustanaj, Temirtau
- 110 – 160 tys. mieszkańców: Ekibastuz, Aktau, Atyrau, Kzył-Orda

³ KAZACHSTAN. Przewodnik dla przedsiębiorców. UNIDO ITPO, Warszawa 2001, s.11



Rysunek 2. Mapa Republiki Kazachstanu

Źródło: opracowanie własne, <http://www.images.google.pl/>

Największym regionalnym rynkiem konsumpcyjnym jest rynek Almaty i obwodu almaackiego. Jego udział wynosi blisko 45% ogólnej objętości handlu detalicznego Republiki Kazachstanu. Obrót handlu detalicznego przypadający na jednego obywatela tego regionu jest pięć razy większy od średniej krajowej.⁴

W celu przyciągnięcia zagranicznych inwestycji w Kazachstanie organizuje się coraz więcej Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE). Na uwagę potencjalnych inwestorów zasługują następujące:

SSE „Astana – Nowe Miasto”. To strefa utworzona w obrębie nowej stolicy Kazachstanu. Jej celem było stworzenie centrum dla administracji rządowej. Na ogromnym terytorium SSE o powierzchni 1052 ha powstaje dziś ponad 70 dużych obiektów. Zbudowano tu rezydencję prezydenta Republiki Kazachstanu „Akorda”, budynek Senatu, Mażylisu (izba przedstawicielska parlamentu), Bibliotekę Narodową, miasteczko dyplomatyczne, budynek Ministerstwa Obrony, pierwszą część kompleksu rozrywkowego „Duman”, budynek

⁴ Zob. N. Titiuchin, N. Owczarenko, *Infrastruktura terminalowo-magazynowa Republiki Kazachstanu*, <http://12b.eu/articles/01172/159/pl-pl/>

Ministerstwa Transportu i Kmunikacji, budynek Islamskiego Centrum Kultury, Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Korzystne warunki inwestowania w SSE, ulgi podatkowe i celne, możliwość budowania bez niepotrzebnych kosztów to te aspekty tych ogromnych przedsięwzięć, które sprzyjają przyływowi bezpośrednich inwestycji. Tuż po utworzeniu SSE w 2002 r., tylko w budowę kompleksu budynków rządowych zainwestowano 5 mld USD.

Przeniesienie stolicy i jej organizacja stały się główną siłą napędzającą rozwój miasta. Dzisiaj w Astanie w różnych strefach ekonomicznych działa cała grupa przedsiębiorstw zaspokajających potrzeby miasta w zakresie: wyżywienia, towarów powszechnego użytku, materiałów budowlanych, transportu, usług. Funkcjonują zakłady przemysłowe produkujące niestandardowe urządzenia dla zakładów energetycznych, gospodarki komunalnej, budownictwa, kolei.

Modernizacja gospodarki miasta w dużej mierze związana jest z projektem utworzenia wielkiej i nowoczesnej grupy przedsiębiorstw. Do rozmieszczenia w parku przemysłowo-technologicznym wybrano 23 projekty inwestycyjne pozwalające na uruchomienie wysokoprzetworzonych i konkurencyjnych technologii produkcji w przemysłach: budowlanym, budowy maszyn i przetwórczym. Tak intensywna rozbudowa i modernizacja miasta sprzyja powstawaniu terminali transportowych oraz centrów logistycznych.

W najbliższych latach priorytetem dla Kazachstanu będzie rozwój Astany jako miasta odpowiadającego współczesnym światowym standardom i jako jednego z największych centrów międzynarodowej współpracy w ramach Eurazji.

SSE ONTUSIK – strefa ta została utworzona w 2005 r. Znajduje się na terenie obwodu Południowo Kazachstańskiego, dookoła miasta Szymkient. W najbliższych latach planowane jest powstanie na tym terenie ponad 15 przedsiębiorstw zajmujących się przetwórstwem bawełny, które byłyby w stanie w przetwarzać ponad 100 tys. ton bawełny w ciągu roku. W strefie SSE przewiduje się całkowite zwolnienie od podatku VAT, korporacyjnego dochodowego, na ziemię i majątek, a także znaczne ulgi w zakresie ceł.

SSE Park Technologii Informatycznych Alatau IT City (Ałmaty – poprzednia stolica Kazachstanu) – trwa budowa obiektów parku technologicznego, którego celem jest rozwój IT w tym regionie. Strefa ta powstała w 2003 r. i jest przeznaczona dla firm z branży telekomunikacyjnej i informatycznej. Znajduje się 25 km od Ałmaty i 7 km od lotniska

zajmując łączną powierzchnię 343 ha. Na infrastrukturę tego przedsięwzięcia składają się budynki kompleksowe, logistyczne, mieszkaniowe oraz miejsca rekreacyjne.

SSE Port Morski Aktau. Rozbudowa tego kluczowego miejsca na mapie Kazachstanu ma na celu rozwój branży petrochemicznej. Już teraz znajduje się tam duży ośrodek przeróbki ropy naftowej. Strefa ta powstała w celu stworzenia odpowiedniej infrastruktury dla zagospodarowania szelfu Morza Kaspijskiego. Zajmuje ona teren morskiego portu handlowego oraz strefy przemysłowej miasta Aktau. W lutym 2007 r. jej obszar został powiększony do 982,3 ha, by stworzyć w jej ramach podstrefy takie jak: Miasto Przemysłowe, Centrum Zagospodarowania Infrastruktury Szelfu Morza Kaspijskiego, Centrum Transportowo-Logistyczne i Centrum Handlu Przygranicznego. Na terenie strefy wydzielono powierzchnie pod następujące projekty inwestycyjne:

- Rozwój portu Aktau do 2015 r.,
- Fabryka produkująca morskie konstrukcje metalowe,
- Fabryka wytwarzająca rury szklane,
- Fabryka produkująca rury do przesyłu ropy⁵

Międzynarodowy Morski Port Handlowy Akatau jest terminalem z 12 przystaniami o całkowitej długości 550 m z możliwością jednoczesnej obsługi 4 statków. Moce produkcyjne portu gwarantują coroczny przeładunek powyżej 10 mln ton ładunków ropopochodnych i 1,5 mln ton pozostałych.

SSE „Burabaj” – to strefa utworzona na początku 2008 r. na terenie Rejonu Szuczinnskiego w Obwodzie Akmolińskim na obszarze 370 ha. Celem jest rozwój turystyki nie tylko w tym regionie, ale i w całym państwie. Region ten nazywany jest często kazachstańską Szwajcarią ze względu na swą charakterystyczną panoramę: góry z jeziorami w środku stepu.⁶

W strefach SSE stosuje się różnego rodzaju preferencje, np. zwolnienia celne i podatkowe. Do ważniejszych należą:

- zwolnienie od korporacyjnego podatku dochodowego
- opodatkowanie według zerowej stawki przy wyliczeniu ziemskiego podatku

⁵ Kazachstan. Informator biznesowy. Red. A. Wołkow, Warszawa 2008, s.23

⁶ <http://borovoe.kz/>

- stawka 0 % od średniorocznej wartości obiektów opodatkowania przy wyliczeniu podatku majątkowego
- zwolnienie z VAT towarów i usług wykorzystywanych na potrzeby na potrzeb działalności prowadzonych w SSE, a także materiałów budowlanych oraz robót budowano-montażowych przy obiektach biurowych, budynkach przemysłowych, magazynach przeznaczonych dla realizacji celów utworzenia SSE.

Wydobywczy, przemysłowy oraz transportowy potencjał kraju przyciągający tu zagraniczne inwestycje wymaga przede wszystkim stworzenie w Kazachstanie sieci logistycznej, magazynowo-transportowej obejmującej swoim zasięgiem całe państwo. Szczególnie ważnym na tak dużym terytorium jest powstanie nowoczesnych magazynów. Ich budowa przyczyni się nie tylko do odciążenia wielkomijskich tras oraz optymalizacji warunków przechowywania towarów, ale pozwoli również rozwiązać szereg problemów związanych z handlem i przede wszystkim stworzy warunki do pojawienia się na kazachstańskim rynku nowych uczestników. Funkcjonujące obecnie magazyny, powstałe za czasów ZSRR, nie są w stanie sprostać wymaganiom współczesnego biznesu. Konieczna jest nowoczesna obsługa składów, zapewniająca nie tylko ochronę towaru, ale również przekazywanie w krótkim czasie aktualnych informacji na temat stanu magazynowego, przepływu towarów oraz wykonująca szerokie spektrum operacji: sortowanie, opakowywanie, gromadzenie i przetwarzanie i realizowanie zamówień.

Do priorytetowych projektów w sferze rozwoju infrastruktury logistycznej należy **projekt 3A**. Jest to koncepcja stawiająca sobie za cel połączenie w jedną całość 3 największe węzły transportowe Kazachstanu, miasta: Astanę, Ałmatę oraz Aktobe. Każdy z tych węzłów obsługuje dany region kraju wraz z jego najbliższymi terenami zagranicznymi. Infrastruktura transportowo-logistyczna miasta Aktobe odpowiada za zachodnią centralną, północno-zachodnią część republiki oraz nadwołżańskie okręgi Federacji Rosyjskiej. Ałmata – południowy wschód kraju oraz państwa Azji Środkowej. Astana – północ Kazachstanu, a także okręg Uralski i Syberyjski Republiki Kazachstanu.⁷

⁷ Н. Титюхин, Е. Грач, Логистика для конечного потребителя, [w:] „Логинфо” №9/2008, http://www.loginfo.ru/arhiv/2008/log09_08s2.php



Rysunek 3. Mapa ilustrująca założenia projektu 3A

Źródło: Н. Тутюхин, Е. Грач, *Логистика для конечного потребителя*, [w:] „Логинфо” №9/2008

Projekt zakłada pragmatyczne określenie realnych oraz perspektywicznych przewag każdego regionu pod względem potrzeb, a następnie specjalizację infrastruktury celem podwyższenia jakości i dynamiki przepływu towarów zarówno wewnątrz kraju, jak i w kontekście korytarzy tranzytowych. Umieszczenie na jednym terenie magazynów, zakładów produkcyjnych oraz towarzyszącego im zaplecza handlowego – to kluczowe elementy tego projektu. Firmy korzystające z usług centrum logistycznego mają możliwość prowadzenia produkcji na miejscu oraz magazynowania gotowych towarów na miejscu, co przyniesie znaczne oszczędności zarówno finansowe jak i czasowe. Wprowadzenia na rynek kazachstański współczesnych kompleksów logistycznych podniesie gospodarkę kraju na wyższy poziom dzięki optymalizacji procesów biznesowych oraz wykluczenia niepotrzebnych wydatków firm na drodze nieruchomości. Taka koncepcja będzie miała również korzystne odzwierciedlenie w cenach produktów na rynku konsumenta, co bez wątplenia jest zgodne z interesami całego społeczeństwa.

Dla zabezpieczenia przepływu międzynarodowego transportu transzajatycką magistralą kolejową priorytetowe znaczenie ma rozbudowa stacji **Dostyk** znajdującej się na granicy państwa z Chinami. W najbliższych latach ma tu powstać centrum transportowo-logistyczne. Liczba przewozów kolejowych w tym miejscu rośnie z roku na rok, toteż konieczne jest maksymalne zwiększenie możliwości przepustowych stacji. Nie mniej ważne przejście graniczne **Horgos** jest natomiast kluczowym węzłem kilku międzynarodowych korytarzy transportowych: północnego – Transzajatyckiej Magistrali, Trasięka. Na przejściu tym powstanie nie tylko międzynarodowe centrum logistyczne, ale również centrum handlu

hurtowego i detalicznego oraz usług telekomunikacyjnych. Znajda się tu nowoczesne pomieszczenia magazynowe oraz kompleksowe zaplecze usługowo-administracyjne umożliwiające dokonywanie wszelkich formalności handlu zagranicznego. Już rozpoczęły się prace nad budową w tym miejscu przejścia kolejowego. Dotychczas punkt ten był wyłącznie przejściem samochodowym. Planuje się, że do 2011 r. projekt zostanie zakończony. Dalszy rozwój **Międzynarodowego Centrum Współpracy Przygranicznej Horgos (МЦПС Хоргоc)** jest częścią projektu stawiającego sobie za cel stworzenie wspólnego systemu logistycznego - Środkowoazjatyckiego Korytarza Przemysłowo-Transportowego (СТПК).

Z uwagi na ogromną powierzchnię kraju i bardzo różną koncentrację ludności, a więc rynku konsumentów, podstawowym wyzwaniem jest wdrożenie planu budowy kompleksów magazynowych. Poniższy schemat przedstawia stan obecny oraz perspektywę na najbliższe lata.



Rysunek 4. Schemat rozmieszczenia dużych kompleksów magazynowych w Republice Kazachstanu

Źródło: Перспективы развития терминально-складской инфраструктуры Республики Казахстан, <http://www.export.by/>

Kolorem czerwonym oznaczono istniejące kompleksy magazynowe. Jak widać koncentrują się one głównie w najbliższym rejonie byłej stolicy państwa – miasta Ałmaty. Te, które obecnie powstają będą obsługiwały głównie kluczowe przejścia graniczne (Dostyk, Aktau, Uralsk) z punktu widzenia korytarzy tranzytowych. Kolejne dwa buduje się także w okolicach Ałmaty, co potwierdza fakt, iż region ten nadal stanowi największy rynek konsumencki. W trakcie budowy znajdują się również dwa kompleksy, które będą

obsługiwały obecną stolicę państwa – Astanę. Na najbliższy okres zaplanowano budowę kolejnych na przejściu granicznym z Chinami w miejscowości Horgos oraz na granicy z Kirgistanem.

4. Kierunki rozwoju logistyki w Kazachstanie

W obecnej sytuacji gospodarczej Republiki Kazachstanu obserwujemy znaczne polepszenie stanu społeczno-gospodarczego, ogólne podwyższenie wskaźnika wypłacalności ludzi, wzrost produkcji przemysłowej, zwiększenie przepływu towarów w handlu z zagranicą, handlu hurtowego i detalicznego. Czynniki te sprzyjają wzrostowi lokowania inwestycji, a za tym rozwojowi systemu transportowo-logistycznego w kraju.

W strukturze PKB udział transportu wynosi od 9 % do 13 %. W ostatnich latach w Kazachstanie zaczęto zwracać szczególną uwagę na rozwój infrastruktury transportowej, łączącej Azję Południowo-Wschodnią z Europą. Za priorytet uznano realizację projektu tzw. **transazjatycką magistralę kolejową Wielkiego Szlaku Jedwabnego**. Trasa kolejowa rozpoczynałaby się w Chinach i przebiegała przez Kazachstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, z końcowym punktem w Istambule, skąd istnieje bezpośrednio połączenie z Europą. W 1996 r. otworzono już część magistrali kolejowej na odcinku Tedżen – Siraks – Meszched. Przewiduje się, że ta droga kolejowa umożliwi przewóz ładunków między Japonią i krajami Zatoki Perskiej, zamiast transportowania ich drogą morską przez Ocean Spokojny, Indyjski oraz Morze Arabskie.

W ramach **projektu TRACEKA**, finansowanego przez środki Unii Europejskiej (program TESIS), planuje się zbudowanie korytarza transportowego umożliwiającego połączenie, dzięki wykorzystaniu kilku rodzajów transportu, Europy, Kaukazu, Środkowej i Centralnej Azji, Chin oraz Mongolii. Korytarz łączyłby 8 krajów. W ramach tego projektu przewiduje się zbudowanie euroazjatyckiej drogi szybkiego ruchu, która połączyłaby Ałmaty z Biszkiekiem oraz przebiegałaby przez kazachstańskie miasta Żambył, Szymkient w kierunku Taszkientu, Samarkandy, Buchary i Aszchabadu zaś swój koniec miałaby w porcie Turkiennbaszi nad Morzem Kaspijskim.

Obecnie najważniejsze szlaki transportu samochodowego to: Ałmaty – Astana – Kostanai, Ałmaty – Pietropawłowsk z wylotem na Omsk, Ałmaty – Taldykorgan – Pawłodar z wylotem na Omsk, Ałmaty – Szymkient z wylotem na Taszkient, Kyzylorda – Aktobe – Uralsk z wylotem na Samarę. W ostatnim czasie coraz częściej słyzy się o gigantycznych przetargach na budowę dróg. Ich wartość to ok. 4 mld USD. Do 2015 r. rząd zamierza wydać 28 mld USD na rozwój infrastruktury a do tylko do 2009 r. przeznaczył 9 mld USD na budowę dróg i kolei.⁸

Perspektywy dalszego rozwoju Kazachstanu jako kraju tranzytowego zapewnia jego ustawodawstwo. W 2006 roku została zaakceptowana „**Strategia rozwoju terytorialnego Republiki Kazachstanu do 2015 roku**”, która wyznacza temu państwu rolę transkontynentalnego mostu gospodarczego łączącego współpracę europejskiego, azjatycko-

⁸ Kazachstan. Informator biznesowy. Red. A. Wołkow, Warszawa 2008, s. 15

pacyficznego oraz południowo-azjatyckiego systemu gospodarczego.⁹ Oznacza to, że w ciągu najbliższych pięciu lat Kazachstan może stać się rozwiniętym centrum serwisowym tego regionu, które będzie świadczyło cały szereg usług odpowiadających standardom międzynarodowym. W celu skutecznego rozwiązania wszystkich istniejących w kraju problemów transportowych w 2006 roku przyjęto „**Strategię Transportową Republiki Kazachstan do 2015 roku**”, której celem jest intensywny rozwój systemu transportowo-komunikacyjnego, zdolnego w pełni zaspokoić wymagania gospodarki oraz ludności dotyczące usług transportowych. Zostały sformułowane zagadnienia strategiczne rozwoju systemu transportowego oraz mechanizmy jego realizacji. Zagadnienia te są ze sobą powiązane, uzupełniają się i dotyczą:

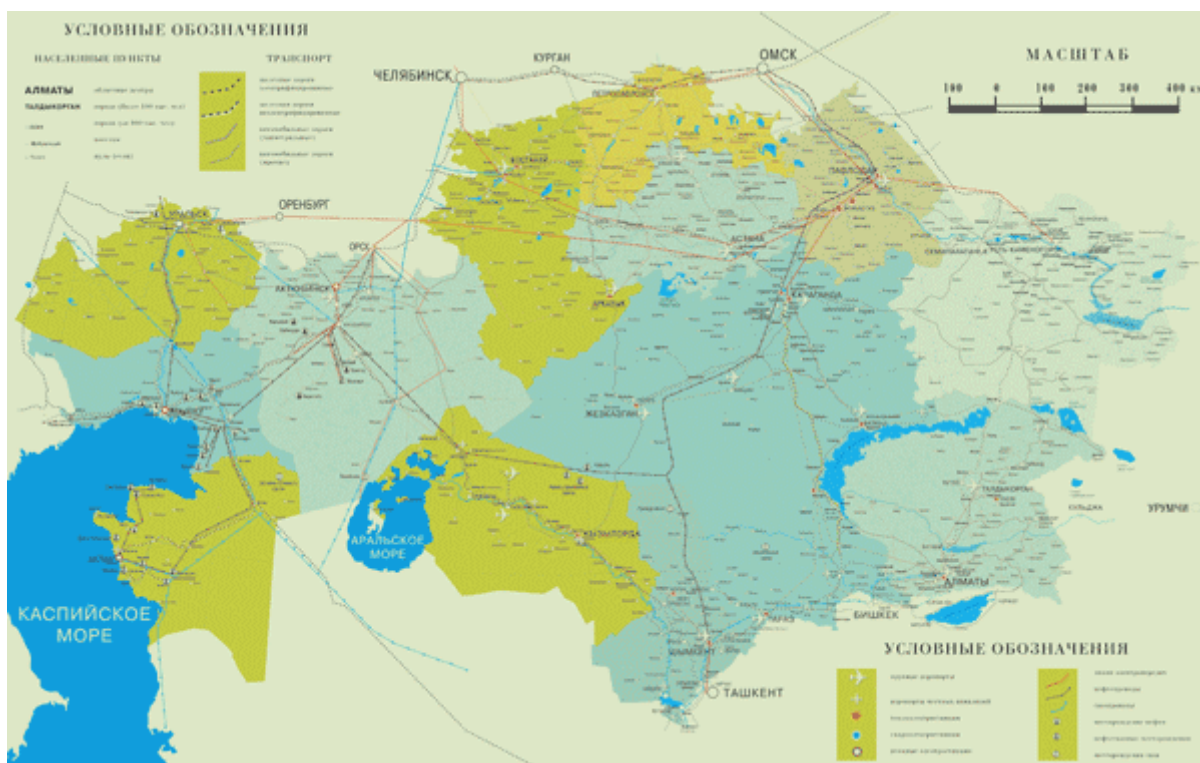
- 1) integracji systemu transportowego Kazachstanu ze światowym systemem transportowym
- 2) podwyższenia poziomu rozwoju własnej infrastruktury transportowej na podstawie głównych magistrali transportowych, tras łączących oraz węzłów transportowych w kierunku Wschód-Zachód oraz Północ-Południe
- 3) osiągnięcia najwyższej efektywności procesów transportowych
obniżenia udziału części składowej transportu w wartości produktów końcowych w wewnętrznym
- 4) tranzytowego oraz eksportowo-importowych połączeń komunikacyjnych¹⁰

Jednym z oczekiwań skutków wdrożenia tego projektu jest stworzenie sieci transportowo-logistycznych centrów przewozów intermodalnych.

Podstawowym środkiem transportu w tym kraju jest kolej, którą przewozi się 79% ładunków i która realizuje 59% przewozów pasażerskich. W Kazachstanie istnieje 14,5 tys. km. dróg kolejowych. Rozbudowana sieć linii kolejowych Kazachstanu umożliwi rozwój handlu (zarówno eksportu jak i importu) w całym kraju oraz stanowi doskonale zaplecze dla branży TSL.

⁹ Zob. N. Titiuchin, N. Owczarenko, *Infrastruktura terminalowo-magazynowa Republiki Kazachstanu*, <http://12b.eu/articles/01172/159/pl-pl/>

¹⁰ Tamże



Rysunek 5. Sieć kolejowa w Kazachstanie

Źródło: opracowanie własne, <http://www.images.google.pl/>

Znaczenie kolei jest bardzo istotne ze względu na duże odległości między miastami. Drogą kolejową transportuje się ogromna większość towaru. Kolejowy jest podstawową gałęzią transportu w kraju realizując od 80 do 90% przewozu towarowego.¹¹ Istniejące trzy państwowe spółki kolejowe w 1997 r. połączyły się w jedną. Jednak stan kolei jest w złej kondycji. Wymaga renowacji oraz wprowadzenie innowacyjnych, technologicznych rozwiązań, dla zrównania go ze standardami europejskimi. Na tak dużym obszarze jakim jest Kazachstan jest to ogromne, kosztowne i czasochłonne przedsięwzięcie. Po rozpadzie ZSRR sieć kolejowa praktycznie nie była remontowana, czego wynikiem jest problem niskiej przepustowości szyn kolejowych na podstawowych trasach.

W lipcu 2001 r. oddano do użytku nowy odcinek kolei, pomiędzy Pawłodarem i obwodem Wschodniego Kazachstanu.

W Kazachstanie istnieje 87 tys. km dróg. 11,8 tys. km posiada status międzynarodowych. Dotychczas używano tych dróg raczej do przewozów na krótkich odcinkach. Jednak w ostatnich latach rozwinęła się spedycja międzynarodowa. W niektórych regionach transport samochodowy odgrywa podstawową rolę w przewozie ładunków. Rząd uznaje rozwój tej gałęzi gospodarki za priorytet, dlatego też stara się przyciągnąć finanse ze źródeł międzynarodowych. Azjatycki Bank Rozwoju, EBOiR oraz Islamski Bank Rozwoju wspólnie finansują rekonstrukcję drogi szybkiego ruchu z Ałmaty do Astany, która połączy północną i południowo-zachodnią granicę państwa. W odróżnieniu od transportu kolejowego

¹¹ KAZACHSTAN. Przewodnik dla przedsiębiorców. UNIDO ITPO, Warszawa 2001, s.13

transport samochodowy jest bardziej wydajny. Jednak i w tym sektorze występują poważne problemy, najważniejsze z nich to:

- zła jakość nawierzchni nieodpowiadająca zwiększającej się ilości pojazdów oraz wagi przewożonych ładunków
- niski udział dróg wysokiej jakości (1 i 2 kategorii jest tylko 4500 tys. km), co stanowi około 50% długości dróg ogółem
- nieodpowiednie zabezpieczenie i poziom usług na drogach
- nieprzejezdna dla samochodów ciężarowych ponad połowa mostów
- wysoki poziom technicznego zużycia pojazdów

W 2000 r. w Kazachstanie było 38 przewoźników lotniczych, w tym 11 państwowych oraz 27 prywatnych. Jednak samoloty kazachstańskie są drogie w utrzymaniu i eksploatacji, flotę powietrzna stanowią samoloty z czasów ZSRR. Ponad 85% przewozów pasażerów przypada na spółki państwowe, w tym na Air Kazachstan – 67% przewiezionych pasażerów. W Kazachstanie znajduje się 51 lotnisk, w tym 21 – o znaczeniu republikańskim, 1 – obwodowym, 29 – wewnątrzobwodowym. W 13 miastach są lotniska międzynarodowe. Regularne loty realizowane są na trasie z Turcją, Chinami, Indiami, Niemcami, Austrią i państwami WNP.¹²

Rynek usług logistycznych Republiki Kazachstanu jest jeszcze młody. Sektory usług transportowo-spedycyjnych i magazynowych przedstawione są przez wielką liczbę firm, które świadczą „tradycyjne” usługi przewozu oraz obsługi magazynowej potoków ładunków. Natomiast usługi dotyczące integracji oraz zarządzania łańcuchami dostaw nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięty. Jednym z podstawowych czynników hamujących rozwój firm logistycznych jest brak nowoczesnych terminali magazynowych. Profesjonalne firmy mogą opracowywać idealne schematy przepływu ładunków, lecz bez odpowiedniej infrastruktury logistycznej – w tym wypadku nowoczesnych kompleksów magazynowych – rozwiązania te nie będą miały realizacji w rzeczywistości bądź będą schematami słabymi pod względem swojej efektywności. Współczesne zarządzanie łańcuchem dostaw wymaga szybkiego przepływu zasobów magazynowych oraz szybkiej realizacji zamówień. Zapotrzebowanie na magazynowanie dóbr jest kluczowe dla dalszego rozwoju logistyki w tym regionie, ponieważ konsumentami tych powierzchni są wszystkie podmioty łańcucha logistycznego: sieci handlowe, dystrybutorzy towarów, firmy świadczące usługi logistyczne (transportowe i spedycyjne), przedsiębiorstwa przemysłowe (producenci towarów).

Kazachstan nie ma dostępu do oceanu, ale jest jednym z krajów położonym nad Morzem Kaspijskim. Port w Aktau, działający przez cały rok, odgrywa istotną rolę w kazachstańskim transporcie wodnym. Tu krzyżują się szlaki transportowe prowadzące do Rosji i dalej do Europy Zachodniej. Obecnie port jest restrukturyzowany ze środków EBOiR, co znacznie zwiększa jego przepustowość. Drugim kluczowym portem jest Bautino. Dobrze rozwija się również transport rzeczny. Irtysz jest rzeką najbardziej wykorzystywaną przez żeglugę w Kazachstanie. Podstawowym problemem jest jednak brak statków, a 40% posiadanych wymaga renowacji.

¹² Zob. K. Koprowski, *Brześć – białoruska rama do UE*, [w:] „Polska Gazeta Transportowa”, 27 stycznia 2010, nr 4, s.31

Region Czarnomorsko-Kaspijski obejmujący osiem krajów postkomunistycznych: Bułgarię, Rumunię, Mołdawię, Ukrainę, Białoruś, Gruzję, Armenię i Azerbejdżan to ogromny rynek, który zamieszkuje aż 106,5 miliona konsumentów. Położony nad Morzem Kaspijskim Kazachstan ma dla tego regionu szczególne znaczenie. Wraz z Azerbejdżanem kraje te wyrastają w ostatnich latach na jeden z ważniejszych światowych ośrodków wydobycia surowców energetycznych (ropy naftowej i gazu ziemnego). Europa upatruje w tych złożach szansę na osiągnięcie bezpieczeństwa energetycznego i gwarancję nieprzerwanych dostaw surowców. Azerbejdżan i Kazachstan nie są jednak w stanie samodzielnie wykorzystać swojego potencjału surowcowego. Eksploatacja nowych złóż wymaga kosztownych badań, specjalistycznej technologii i kapitału. Stąd też stolice tych państw: Baku i Astana są szczególnie zainteresowane w pozyskiwaniu zagranicznych inwestorów.¹³ Wraz z rozwojem przemysłu wydobywczego Kazachstanu oraz Azerbejdżanu obserwuje się wzrost znaczenia tranzytowego krajów czarnomorskich.

Kazachstan jest największym na świecie zagłębiem o tak dużej ilości kluczowych surowców nie tylko energetycznych, ale budowlanych, a także miedzi, złota, platyny, srebra i uranu. Jego możliwości wydobywcze wciąż nie są wykorzystywane. Obserwuje się ciągły wzrost inwestorów z Europy Zachodniej, USA i Rosji, uruchamiane są nowe kopalnie i linie transportowe. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych 20 lat Kazachstan uzyska korzystne połączenia drogowe, kolejowe i przesyłowe zarówno z Europą, jak i z Chinami. Warto przy tym zaznaczyć, że mimo panujących w Kazachstanie i Azerbejdżanie autorytarnych rządów, tamtejsze reżimy są wyjątkowo łagodne w porównaniu z bliskowschodnimi. Zainteresowany we współpracy z Zachodem Kazachstan posiada także stabilną walutę oraz rozwinięty system finansowy.

5. Współpraca ekonomiczna Polski i Kazachstanu

W ciągu ostatnich kilku lat obserwuje się znaczący wzrost obrotów handlu zagranicznego pomiędzy Polską i Kazachstanem. Według danych statystycznych w 2000 r. wyniósł on 165 mln. Za okres od stycznia do sierpnia 2003 r. obrót towarowy pomiędzy Republiką Kazachstanu i Rzeczpospolitą Polską wyniósł 293,5 mln. dolarów. Na tę liczbę składał się eksport – 176,5 mln. i import – 63 mln.¹⁴

Struktura obrotu towarami między tymi dwoma państwami kształtuje się raczej stabilnie. Zmianom podlega nie tyle rodzaj pozycji towarowych, co ich wielkość. Kazachstan eksportuje do Polski takie kategorie towarów jak:

- ropa naftowa i produkty ropopochodne (69,14%)
- produkty chemii nieorganicznej (17,20%)

¹³ zob. Region Czarnomorsko-Kaspijski – warto tam być już teraz, [w]: „Baltic Transport Journal”, № 3/2007, www.baltic-ukraine.com

¹⁴ Stosunki dwustronne, Ambasada Republiki Kazachstanu w Polsce, www.kazakhstan.pl/stosunki.html

- bawełna w postaci surowca (7,70 %)
- metale nieszlachetne (5,52%)
- Do Kazachstanu z Polski importuje się:
 - maszyny i osprzęt, osprzęt kablowy i oświetleniowy (26,07%)
 - wyroby z metalurgii żelaznej i kolorowej (11,27%)
 - meble, materiały drzewne i wyroby z drewna (10,34%)
 - wyroby farmaceutyczne, perfumeryjne i kosmetyczne (8,66%)
 - wyroby z celulozy (7,75%)
 - wyroby z plastiku i gumy (6,75%)
 - produkty spożywcze, wyroby alkoholowe i napoje bezalkoholowe (4,96%)
 - materiały budowlane (4,72%)
 - inne towary i usługi (14,35%)

Dla kontaktów handlowych Polski i szeroko rozumianego Wschodu ogromne znaczenie ma leżący przy granicy z Polską, a także Unii Europejskiej Brześć. Położony na przecięciu lotniczych, kolejowych i samochodowych tras komunikacyjnych z Europą, jest jednym z najbardziej znaczących węzłów transportowo-komunikacyjnych Białorusi. Przez region brzeski przebiegają największe szlaki kolejowe, samochodowe (drogą lądową przechodzi ok. 80 % eksportu z krajów WNP do Europy), rzeczne i powietrzne, w tym korytarz tranzytowy nr 2 Berlin – Warszawa – Brześć – Mińsk – Moskwa. Bezpośrednie trasy do Wilna i Kijowa łączą Europę Zachodnią z Rosją, a kraje nadbałtyckie – z Ukrainą i południem Europy. W ramach rozwoju tranzytowych przewozów towarowych, a w szczególności relacji Wschód – Zachód, koleje białoruskie szczególną uwagę poświęcają udoskonalaniu przewozu towarów bezpośrednimi pociągami kontenerowymi. W relacji tej kursują już pociągi „Wschodni wiatr”, „Kazachski wektor”, „Mongolski wektor”, „Wspólnota”, „Wiking”. Węzł kolejowy (32 stacje oraz 44 przystanki kolejowe) obsługuje 6 kierunków (Moskwa, Kijów, Briańsk, Wysoko-Litowsk, Włodawa, Warszawa), zabezpieczając tranzyt z krajów WNP do państw Europy Zachodniej.¹⁵

Dlaczego warto inwestować w Kazachstanie? Jakie korzyści płynące z tego regionu przekonują coraz większą liczbę biznesmenów z Europy? Odpowiadając na to pytanie należy wymienić przede wszystkim:

- obniżenie kosztów produkcji
- pozyskanie tanich surowców
- eksploatacja perspektywicznych rynków
- zdobycie przewagi konkurencyjnej

W Kazachstanie zarejestrowane są 42 przedsiębiorstwa z kapitałem polskim. W latach 2001-2003 polskie przedsiębiorstwa i firmy wzięły udział w 16 międzynarodowych wystawach, które odbyły się w miastach Ałmaty oraz Astana („Woda 2001”, „Konsumer-Expo 2001”, „Meble i wystrój wnętrza 2001/2/3”, „KIOGE 2001”, „Interfood-Foodpack 2001/2”, „Kazindustry2002/3”, „Worldfood Kazachstan 2002”).

¹⁵ Zob. K. Koprowski, *Brześć – białoruska rama do UE*, [w:] „Polska Gazeta Transportowa”, 27 stycznia 2010, nr 4, s.3

4. Zakończenie

Republika Kazachstanu jest państwem, które w najbliższych latach będzie kontynuowało rozwój sieci transportowo-magazynowych oraz kompleksowych centrów logistycznych. Oznacza to, że rynek Azji Centralnej stanie się nie tylko bardziej dostępny z racji optymalizacji kosztów i czasu transportu, ale również z faktu zwiększonego zaufania zachodnich inwestorów. Nowoczesne rozwiązania technologiczne oraz sprowadzenie obsługi handlu zagranicznego do standardów międzynarodowych znacząco przybliżą to państwo do krajów europejskich i umożliwią wykorzystanie ogromnego potencjału tranzytowego jakim dysponuje Kazachstan.

Literatura

1. *Infrastruktura terminalowo-magazynowa Republiki Kazachstanu*, N. Titiuchin, N. Owczarenko, <http://l2b.eu/articles/01172/159/pl-pl/>
2. Kazachstan. Przewodnik dla przedsiębiorców. UNIDO ITPO, Warszawa 2001
3. Kazachstan. Informator biznesowy. Red. A Wołkow, Warszawa 2008
4. Koproński K., *Brześć – białoruska brama do UE*, [w:] „Polska Gazeta Transportowa”, 27 stycznia 2010, nr 4
5. *Region Czarnomorsko-Kaspijski – warto tam być już teraz*, [w:] „Baltic Transport Journal” № 3/2007, www.baltic-ukraine.com
6. Stosunki dwustronne „Ambasada Republiki Kazachstanu w Polsce”, www.kazakhstan.pl/stosunki.html
7. **Перспективы развития терминально-складской инфраструктуры Республики Казахстан, Порталь информационной поддержки экспорта**, www.export.by/
8. Титюхин Н., Грач К., *Логистика для конечного потребителя*, [w:] „Логинфо” №9/2008, http://www.loginfo.ru/arhiv/2008/log09_08s2.php

The Republic of Kazakhstan as an example of the process of logistics in the Commonwealth of Independent States (CIS)

Summary

The article discusses the role of the Republic of Kazakhstan in the international cargo transport. It occurs that this country has a lot of advantages that can bring it into the main participant and the key partner in the modern international transport. Today logistics in Kazakhstan with its transport corridors offers a wide range of transport solutions within the country and is going to be specialized in moving cargo between Russia, China, Central Asia and European Union. The article presents chosen logistics' projects which have already been introduced and take the chance of describing its consequences for this country on the global arena.