

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Толысбаев Б.С., Абилямжинов Е.Т., Абилямжинова Б.К.

Ключевые слова: скоропортящиеся грузы, контейнерные перевозки, грузоперевозки, транспортная инфраструктура.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы функционирования транспортно-логистических систем и центров, связанных с перевозкой скоропортящихся грузов. Особое внимание уделяется обновлению и модернизации вагонного и контейнерного парков, что является одним из основных факторов стимулирования контейнерных перевозок. Приведены несколько вариантов развития контейнерных перевозок скоропортящихся грузов в ближайшей перспективе.

FEATURES OF DEVELOPMENT OF CONTAINER CARRIAGE OF SPORISHING GOODS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Tolysbayev B.S., Abilmazhinov E.T., Abilmazhinova B.K.

Keywords: perishable goods, container transporting, trucking, transport infrastructure.

Abstract. The article deals with the functioning of transport and logistics systems and centers related to the transport of perishable goods. Special attention is paid to the renewal and modernization of the wagon and container parks, which is one of the main factors stimulating container traffic. There are several options for the development of container transport of perishable goods in the short term.

Геополитическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента, а также проходящие через территорию республики несколько важных международных транспортных коридоров объективно обуславливают ее связующую роль в торговых взаимоотношениях между Европой и Азией.

В долгосрочной перспективе в Республике Казахстан будут функционировать множество международных транспортно-логистических систем и центров по обслуживанию внутренних и транзитных грузовых перевозок на базе железнодорожных и автомобильных транспортных средств. Поэтому стратегическим вопросом для республики является разработка набора инновационных инициатив, позволяющих увеличить свою долю на транспортном рынке за счет разработки сервисных предложений, отвечающих меняющимся требованиям потребителей к интегрированным транспортным услугам. Одним из звеньев транспортно-логистических систем, требующим от перевозчика наибольшего внимания в части соблюдения сроков доставки грузов, обеспечения их сохранности и качества, является перевозка скоропортящихся грузов.

Следует отметить, что перевозка скоропортящихся грузов отличаются своими специфическими особенностями. Например, большинство видов скоропортящихся продуктов предъявляется к перевозке небольшими партиями от 1 до 20 тонн. Так как серьезное влияние на технологию перевозок скоропортящихся грузов оказывает их сезонность,

неравномерность погрузки грузов, а также отсутствие встречных грузопотоков, приводящее к значительным порожним пробегам контейнеров и рефрижераторного транспорта.

Сегодня рынок перевозок скоропортящихся грузов в основном представлен следующими сегментами:

- сегмент, занимаемый автомобильным транспортом;
- сегмент, обслуживаемый железнодорожным транспортом.

К 2020 году в Республике Казахстан прогнозируется увеличение объемов контейнерных перевозок скоропортящихся грузов. При этом намечены следующие два основных направления. Первое в отношении мясных продуктов ожидается существенное увеличение объемов контейнерных перевозок. Второе объем импорта-экспорта овощей и фруктов имеет тенденцию ежегодного увеличения.

В настоящее время Казахстан ориентирован на экспортные отправки сырьевых грузов. В этом грузопотоке доля контейнерных перевозок составляет лишь 0,9 %. Хотя наблюдается тенденция роста контейнерных перевозок в основном за счет импортных и транспортных грузов. Объемы контейнерной перевозки по железнодорожному транспорту в Республике Казахстан не превышают 2,5 млн. тонн в год (таблица 1) [1].

Табл. 1. Структура контейнерных перевозок в Республике Казахстан за 2014-2016 годы

№	Виды перевозок	2014 г		2015 г		2016 г	
		тыс. т.	%	тыс. т.	%	тыс. т.	%
1	Импортные грузы	829,2	48,7	836,8	46,3	845,6	45,3
2	Экспортные грузы	218,9	12,9	221,3	12,2	224,5	12,1
3	Транзитные грузы	604,9	35,5	701,4	38,8	744,8	39,8
4	Внутренние перевозки (междугородние)	46,2	2,9	48,4	2,7	52,3	2,8
	Всего	1699,2	100	1807,9	100	1867,2	100

Из данных таблицы 1, также видно, что объем контейнерных перевозок по транспортному сообщению имеет устойчивую тенденцию роста. Это связано в основном с транспортной стратегией Республики Казахстан [2]. В частности Северный коридор трансазиатской железнодорожной магистрали в настоящее время наращивает объемы. Ее потенциальная мощность составляет до 25 млн. тонн грузов в год.

В ближайшей перспективе Казахстану исключительно важно развивать грузоперевозки в экспортном сообщении. Это напрямую связана с развитием собственного производственного потенциала. Хотя в настоящее время контейнерные перевозки в экспортном сообщении не превышают 10 % от общего объема грузоперевозки республики (таблица 2)

Табл. 2. Объемы контейнерных перевозок в экспортном сообщении за 2014-2016 годы, шт

№	Тип контейнера	Вместимость контейнера	2014г.	2015г.	2016г.
1	Средне-тоннажные	3 т	1294	1287	1345
		5 т	3559	3805	4010
2	Крупно-тоннажные	20 фут.	3969	9048	9856
		40 фут.	711	965	1026
	Всего	-	9533	15105	16237

Ярчайшим примером функционирования и развития контейнерных перевозчиков в Казахстане является АО «Казтранссервис».

АО «Казтранссервис» – это казахстанская железнодорожная компания, созданная в 1999 году со 100%-ным государственным участием. За короткий период компания заняла ведущее место в перевозочном процессе железных дорог Казахстана, наладила и постоянно развивает собственные связи с партнерами из Европы и Азии, вышла на арену мирового рынка достойным и надежным партнером [3].

АО «Казтранссервис», являясь официальным оператором контейнерного парка АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», осуществляет полный комплекс услуг, связанных с транспортировкой и экспедированием грузов. Наряду с ним АО «Кедентранссервис» – это тоже одно из крупнейших предприятий в Казахстане, предоставляющих комплекс транспортных услуг: терминальная переработка грузов, транспортно-экспедиционное обслуживание, таможенное оформление грузов, складское хранение, а также автоуслуги и экспедирование грузов железнодорожным транспортом транзит через Казахстан, в страны СНГ и дальнего зарубежья.

Характеризуя современное состояние материально-технической базы грузовых терминалов: парка погрузочно-разгрузочной техники, механизмов, зданий, железнодорожных путей, автотранспорта и средств связи надо отметить их значительный физический и моральный износ. Такая ситуация с технической оснащенностью характерна в целом для всей железнодорожной отрасли Казахстана.

Динамика роста объемов контейнерных перевозок в экспортном сообщении пока неутешительны. Большие надежды полагаем на рост объема продукции новых производственных мощностей Республики Казахстан [4]. Это новые предприятия обрабатывающей, легкой и пищевой промышленности. Объемы выпускаемой продукции этих предприятия будут основным фактором роста экспортных и междугородних грузоперевозок.

Модернизация и обновление контейнерного парка будет проходить в рамках Программы развития АО «Казтранссервис». Планируется в течении последующих лет приобрести 6000 контейнеров на сумму 3720 тыс. тенге. Обновление и модернизация вагонного и контейнерного парков является одним из основных факторов стимулирования контейнерных перевозок, что

послужит усилению роли Казахстана в деятельности континентальных транспортных систем Восток – Запад, Юг – Север.

Отмечается, что при дальнейшем развитии международных маршрутов железнодорожные направления на территории Казахстана, по которым намечается осуществление трансконтинентальных транспортных связей, имеют ряд недостатков:

- высокая степень износа верхнего строения пути, не позволяющих обеспечивать движение грузовых поездов с высокими скоростями на уровне требований международных стандартов. Темпы замены рельс и модернизации пути явно недостаточны;

- моральная и техническая изношенность локомотивного парка, особенно тепловозов на магистральных линиях. Проводимая с участием компании «Дженерал Электрик» модернизация позволяет надеяться на достаточно быстрое обновление тяги;

- низкий уровень автоматизации, компьютеризации, внедрения современных систем автоматизации процесса управления перевозочным процессом. Слабо внедряются транспортно - логистические схемы организации грузовых перевозок;

- низкий уровень контейнеризации грузовых перевозок, слабое развитие и инфраструктурное обеспечение как внутригосударственных, так и транзитных контейнерных маршрутов;

- низкий уровень межгосударственного сотрудничества, формирования единых технико-технологических и тарифно-экономических подходов с другими государствами по привлечению трансконтинентальных перевозок.

Вместе с тем, следует отметить, что железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования. Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно осуществляться по таким критериям, как точность, надежность и скорость транспортировки. Необходимо создание системы обеспечения безопасности и универсальности движения.

Таким образом, уровень развития транспортно-коммуникационной структуры страны является одним из ключевых факторов для оценки иностранными инвесторами состояния инвестиционных условий и может способствовать притоку иностранного капитала во все сектора и сферы экономики, способствуя ускоренному развитию производительных сил.

Исходя из этого развитие отечественного рынка контейнерных перевозок в ближайшей перспективе возможно по следующим вариантам:

1. Стихийное развитие рынка контейнерных перевозок, что можно наблюдать в последнее время, когда основная доля контейнерных перевозок осуществляется зарубежными компаниями, которые свободно входят на

отечественный рынок и подавляют отечественных казахстанских перевозчиков.

2. Протекционистское развитие рынка контейнерных перевозок, когда отечественные компании настаивают на предоставлении особых условий своей деятельности.

3. Конкурентное развитие рынка контейнерных перевозок, когда сочетаются свободная конкуренция на рынке и регулируемое государством развитие транспортной инфраструктуры.

В ближайшей перспективе Республика Казахстан намерена кардинально изменить ситуацию на рынке контейнерных перевозок скоропортящихся грузов путем:

- организации и внедрения ускоренных маршрутов контейнерных перевозок, которое позволит сократить сроки доставки, повысить конкурентоспособность и стабилизировать тарифную нагрузку на транспортные услуги;

- внедрения современных информационных технологий;

- реализации предложения по новому порядку расчета сроков доставки грузов в контейнерах. Это позволяет существенно увеличить дальность перевозок грузов в контейнерах.

В заключение хотелось бы отметить, что перевозки скоропортящихся грузов являются одним из наиболее высокодоходных секторов транспортного бизнеса и мы не должны допустить их дальнейшего снижения. Для этого всем участникам транспортного рынка необходимо сконцентрировать свое внимание на повышении конкурентоспособности перевозок скоропортящихся грузов за счет внедрения прорывных, инновационных научно-технических решений и совершенствования взаимодействия субъектов перевозочного процесса.

Список литературы

1. <http://tasu.kz>. Казтранссервис, АО.
2. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года. / Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75.
3. WEB-сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (<http://www.mtk.gov.kz>).
4. Государственная Программа «ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ 2020», КАЗАХСТАН / Утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 марта 2011 года №254.

References

1. <http://tasu.kz>. Kaztransservice, JSC
2. Transport strategy of the Republic of Kazakhstan until 2020. / Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated January 31, 2005 N 75.

3. WEB-site of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan (<http://www.mtk.gov.kz>).
4. The State Program “PRODUCTIVITY 2020”, KAZAKHSTAN / Approved by the Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated March 14, 2011 No. 254.

Толысбаев Бауыржан Советович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Менеджмент», Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, г.Астана, Республика Казахстан	Tolysbayev Baurzhan Sovetovich – Doctor of economics, professor, Head of chair of Management, L.N.G umilyov Eurasian National University, Astana, Republic of Kazakhstan
Абильмажинов Ермек Толегенович – доктор технических наук, доцент, руководитель образовательных программ, Государственный университет имени Шакарима города Семей, г.Семей, Республика Казахстан, eras71@mail.ru	Abilmazhinov Yermek Tolegenovich – doctor of technical sciences, associate professor, educational program manager, Shakarim State University of Semey, Semey, Republic of Kazakhstan, eras71@mail.ru
Абильмажинова Бибигуль Кабдрахмановна – магистрант, Государственный университет имени Шакарима города Семей, город Семей, Республика Казахстан	Abilmazhinova Bibigul Kabdrakhmanovna – master student, Shakarim State University of Semey, Semey, Republic of Kazakhstan

Received 05.02.2019