

“Конкурс эссе”

Роль железнодорожных грузоперевозок в экономике страны: Влияние на логистику и цепочки поставок

Каждая страна в мировой арене тесно связана с состоянием своей экономики. В мирное время только те государства, экономика которых достаточно сильна, могут свободно оказывать влияние на мировые процессы. Из этого можно сделать вывод о том, какое огромное значение имеет экономика. Очевидно, что природные ресурсы и производственные мощности являются основой экономической деятельности. Однако без транспорта, который бы доставлял эти ресурсы и продукцию, полезные ископаемые и произведенные товары не имели бы никакого значения. В нашей стране наиболее эффективным видом транспорта для грузовых перевозок является железнодорожный транспорт. Несмотря на это, для международных грузоперевозок самым эффективным видом транспорта является водный транспорт. Следует учесть, что Казахстан не имеет выхода к мировому океану. Поэтому железнодорожный транспорт имеет особое значение для грузовых перевозок в нашей стране. Железная дорога является основным двигателем экономики страны.

Железнодорожный транспорт – одна из стратегически важных отраслей экономики в многих странах мира, включая Казахстан. Железнодорожные грузовые перевозки – это не только транспортная услуга, но и важная составляющая системы логистики и услуг доставки. В этом эссе мы проанализируем влияние железнодорожных грузовых перевозок на экономику, а также их влияние на логистику и доставку. На сегодняшний день важность железнодорожного транспорта для экономического развития растет, так как он

позволяет перевозить товары в больших объемах, на большие расстояния и с низкими затратами. Географическое расположение Казахстана, его экономическое положение, а также роль в международных транспортных коридорах делают железнодорожные перевозки важной частью инфраструктуры в этой области.

Если углубиться в историю железных дорог, то исторические данные утверждают, что первая железная дорога в мире появилась в Древней Греции. Длина этой дороги составляла 6 километров, и для её строительства использовался известняк. В Средние века в Европе железные дороги, сделанные из дерева, использовались для транспортировки руды из шахт. А появление железнодорожного транспорта в XIX веке было непосредственно связано с развитием крупных производственных предприятий и металлургической отрасли.

Машина, которая тянет рельсы и вагоны, называется локомотивом. Первый локомотив в мире был создан в индустриальной державе Англии в 1825 году. Этот локомотив работал на паровом двигателе и курсировал по маршруту Стоктон — Дарлингтон. Если первые локомотивы работали на паровых двигателях, то современные локомотивы используют электрическую энергию. Для замены паровых локомотивов были созданы тепловозы, которые производят электрическую энергию за счет использования дизельного топлива. Сгенерированная электрическая энергия приводит локомотив в движение. После тепловозов началось активное развитие электровозов. Электровозы работают, получая электрическую энергию через токоприемник, который соединён с подвесной проводкой. Электровоз является экологически чистым и мощным локомотивом.

Развитие железнодорожного транспорта в XIX-XX веках привело к значительным изменениям в экономике стран мира и ускорило развитие

промышленности. Первая железная дорога в Казахстане была построена 25 октября 1894 года. Эта железная дорога представляла собой узкоколейную железнодорожную линию, соединявшую Покровскую слободу и город Орал. История казахстанских железных дорог начинается с 1904 года, когда она была частью проекта Российской империи по строительству Туркестано-Сибирской железной дороги. Именно по этой причине в этом году отмечается 120-летие казахстанских железных дорог.

Современная система железнодорожных грузовых перевозок автоматизирована, высокоэффективна и экологически чиста. Она позволяет перевозить большие объемы грузов на большие расстояния по низким ценам. Железнодорожная система традиционно используется для перевозки тяжелых и объемных грузов, таких как уголь, металл, нефть, строительные материалы и сельскохозяйственная продукция.

Основные преимущества железнодорожных грузовых перевозок — это безопасность грузов, их стабильная и своевременная доставка, а также экологическая чистота перевозок. Эти преимущества являются одними из самых значительных по сравнению с другими видами транспорта. Железнодорожный транспорт особенно эффективен при перевозке грузов на большие расстояния.

Логистика — это процесс управления движением товаров и услуг от производителя до потребителя. Главной целью логистики является эффективная, безопасная и своевременная доставка грузов. В этой сфере роль железнодорожного транспорта особенно важна. Железнодорожный транспорт, особенно при перевозке больших объемов и тяжелых грузов, повышает эффективность логистических операций. Важным преимуществом железнодорожного транспорта в логистике является низкий тариф на перевозку грузов. По сравнению с автотранспортом, железнодорожный

транспорт позволяет перевозить большие объемы грузов одновременно, что, в свою очередь, снижает транспортные расходы. Например, при перевозке продукции тяжелой промышленности, минеральных ресурсов, металла и других товаров с помощью железнодорожного транспорта тарифы на перевозку значительно снижаются. Это повышает эффективность логистической системы и ее конкурентоспособность.

В Казахстане основными и наиболее частыми потребителями железнодорожной логистики являются производственные предприятия. Среди них: "АрселорМиттал Теміртау", для транспортировки металлургической продукции, "Қазақмыс" — для транспортировки медного концентрата, "Тау-Кен Самрұк" — для транспортировки полезных ископаемых, "ҚазМұнайГаз" и "Каспийский трубопроводный консорциум" — для перевозки нефти и нефтепродуктов. Эти отечественные компании являются основными потребителями услуг компании «Қазақстан темір жолы».

Еще одним важным аспектом перевозки товаров железнодорожным транспортом является своевременность доставки. Железнодорожные перевозки обычно осуществляются по расписанию, что повышает надежность логистических услуг. Своевременная доставка товаров позволяет удовлетворить потребности клиентов и предотвращает задержки в цепочке поставок. Это, в свою очередь, улучшает общую эффективность бизнес-процессов и укрепляет репутацию компании.

Роль железнодорожного транспорта на международном уровне является значимой. Географическое положение Казахстана позволяет усиливать его роль в международных транспортных коридорах. Железнодорожная сеть Казахстана становится одним из основных транзитных путей между Китаем и Европой. В связи с этим логистика и транспортные услуги страны способствуют развитию международной торговли и экономических связей.

Развитие железнодорожных перевозок повышает соответствие казахстанских услуг международным стандартам. Казахстан эффективно использует свою роль в международном транспортном коридоре. Учитывая текущие мировые реалии, можно уверенно говорить о большом потенциале логистики Казахстана.

Основным партнером Казахстана в сфере железнодорожной логистики является Китай, и этому есть несколько причин. Во-первых, важно отметить соперничество между крупнейшими мировыми державами — США, Россией и Китаем. В политике нет постоянных союзников. Китай имеет доступ к морю, но использование международных морских путей стало для него проблемой. Главные морские пути контролируются союзниками США, что создает препятствия для китайских торговых судов, ограничивая их путь и замедляя торговые связи. Одним словом, через морские пути США сдерживают внешнюю торговлю Китая.

В ответ Китай ищет альтернативу, и этой альтернативой стал железнодорожный транспорт. Контейнеры с китайскими товарами теперь перевозятся в Европу через Россию и Казахстан по железной дороге. В настоящее время, из-за войны между Россией и Украиной, европейские страны закрыли свои двери для России и ввели санкции, что, в свою очередь, приносит только пользу Казахстану. Казахстан становится важным транзитным маршрутом между Китаем и Европой.

На границе между Казахстаном и Китаем существуют два железнодорожных терминала для пропуска грузов: Достык и Хоргос. Эти пограничные станции играют ключевую роль для Казахстана. После того как контейнеры проходят через эти пограничные станции, они доставляются железной дорогой в город Актау. Через порт в Актау контейнеры отправляются в Азербайджан, а затем в Европу. Таким образом, логистический и транзитный

потенциал Казахстана растет, что положительно сказывается на экономике страны. Китай активно инвестирует в казахстанские железные дороги и расширяет сотрудничество. Исполнение функции международного транспортного коридора Казахстаном способствует улучшению дипломатических связей страны с другими государствами.

Инфраструктура железнодорожного транспорта Казахстана достигла высокого уровня развития. Железнодорожная система страны стала важной частью международного транзита. В настоящее время железнодорожная сеть Казахстана охватывает около 16 тысяч километров. Этот показатель включает в себя общую длину всех железнодорожных путей в стране. Управляющая компания «Қазақстан темір жолы ұлттық компаниясы акционерлік қоғамы» занимается эксплуатацией железных дорог. В составе компании работает дочернее предприятие — «ҚТЖ Жүк тасымалы Жауапкершілігі Шектеулі Серіктестігі», которое, как видно из названия, занимается организацией железнодорожных грузовых перевозок в Казахстане. На сегодняшний день «ҚТЖ Жүк тасымалы» является национальным грузоперевозчиком страны.

Через эти железнодорожные пути осуществляется не только внутренняя перевозка товаров, но и международные грузоперевозки. Ведутся работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры, что позволяет повышать эффективность логистических и транспортных услуг.

Для ускорения грузоперевозок в стране были построены несколько железнодорожных магистралей. В период с 2001 по 2005 годы была построена магистраль Алтынсарин-Хромтау протяженностью более 400 километров, которая получила название «проект века». Это название не случайно, ведь благодаря этой магистрали тарифы на грузоперевозки снизились, а время доставки сократилось. До строительства Алтынсарин-Хромтау магистрали поезда обходили Россию. В 2013 году началось строительство

железнодорожной магистрали, соединяющей Казахстан, Туркменистан и Иран, и было завершено в 2014 году. Общая длина магистрали составила 908 километров, из которых 146 километров расположены на территории Казахстана. Благодаря этой магистрали объем грузоперевозок между этими тремя странами значительно увеличился. В период с 2012 по 2014 годы была построена магистраль Жезқазған-Бейнеу протяженностью 988 километров. На проект было выделено 500 миллиардов тенге. В результате расстояние для перевозки грузов сократилось на 1200 километров, а через магистраль ежегодно перевозится около 21 миллиона тонн товаров. Подобные проекты продолжают реализовываться. В настоящее время в стране строятся новые железнодорожные узлы. Например, в настоящее время строится железная дорога Казыбек бек-Жетіген, которая будет обходить город Алматы. Строительство дороги длиной 130 километров началось в 2023 году. Когда эта магистраль будет введена в эксплуатацию, срок доставки грузов сократится в два раза. Также стоит отметить строительство железной дороги Бақты-Аягөз и Сарыағаш-Дарбаза. Все эти проекты начали реализовываться в 2023 году. Основной целью проекта Бақты-Аягөз является увеличение пропускной способности грузовых терминалов Казахстана и Китая с 28 миллионов тонн до 48 миллионов тонн, а также устранение пробок на станциях в южной части страны. Если строительство железной дороги Бақты — Аягөз будет завершено, откроется третий терминал для пропуска грузов между Китаем и Казахстаном. Если эти проекты будут успешно завершены, длина железнодорожных путей в стране увеличится на 1300 километров.

Мы не должны думать только о пользе железных дорог для экономики. Металл тоже изнашивается. Необходимо учитывать состояние парка вагонов, локомотивов и железнодорожных путей. Ведь все эти элементы можно назвать основой железнодорожного транспорта. Если состояние локомотивов, вагонов и железных дорог будет неудовлетворительным, грузоперевозки будут невозможны. Большая часть локомотивов и вагонов в Казахстане была

произведена еще в советское время, то есть они старые. Старое оборудование не позволяет повысить эффективность работы. Поэтому для обновления парка локомотивов в 2009 году в Астане был построен «Локомотивостроительный завод ЛКЗ». На этом заводе производятся тепловозы серии ТЭ33А, изготовленные американской компанией «General Electric». Эти тепловозы экологичны, мощные и современные. В 2010 году в Астане был открыт еще один завод — «Электровозостроительный завод», на котором собираются современные электровозы, производимые французской компанией Alstom. Эти два завода сегодня постепенно обновляют парк локомотивов Казахстана. Локомотивы экспортируются в страны СНГ. Таким образом, советские локомотивы заменяются на современные, произведенные в Казахстане.

Но мы не остановимся только на локомотивах. В стране работают и другие крупные производственные предприятия. Например, в Петропавловске расположен «ЗИКСТО Акционерное Общество», которое занимается производством различных моделей грузовых вагонов и современных пассажирских вагонов. В Казахстане есть и другие заводы, производящие вагоны, и они также вносят вклад в экономику страны. Таким образом, Казахстан активно обновляет железнодорожную инфраструктуру, увеличивая долю отечественного производства.

Заводы по производству локомотивов и вагонов играют важную роль в экономике страны и в сфере транспортной инфраструктуры. Основные преимущества и выгоды следующие: Во-первых, производство локомотивов и вагонов в стране снижает зависимость от импорта, что способствует развитию национальной экономики и поддерживает внутреннее производство. Во-вторых, производство современных и эффективных локомотивов позволяет обновить систему железных дорог Казахстана, улучшив ее скорость и безопасность. В-третьих, это создает рабочие места и способствует внедрению новых технологий и инноваций, что положительно влияет и на другие отрасли.

Четвертое преимущество заключается в том, что если продукция соответствует международным стандартам, Казахстан может экспортировать локомотивы и вагоны в другие страны, получая доход. Как уже упоминалось, локомотивы экспортируются в страны СНГ. Сегодня локомотивы, произведенные в Казахстане, экспортируются в Киргизию, Таджикистан, Туркменистан, Азербайджан, Молдову, Украину и Монголию, где обновляются локомотивные парки. Такие проекты помогают снизить экономическую зависимость от других стран. Деятельность заводов способствует повышению конкурентоспособности транспортно-логистической отрасли Казахстана и играет важную роль как на региональном, так и на международном уровне.

Железные дороги и логистика — это важные элементы, составляющие основу современной экономики и торговли. Эти два понятия тесно взаимосвязаны. Железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью логистической цепочки. Эта связь имеет огромное значение для обеспечения доставки товаров и их своевременного прибытия. Зависимость между железными дорогами и логистикой становится особенно важной в эпоху глобализации. Расширение и развитие железных дорог создают необходимые условия для развития логистической инфраструктуры. Эффективность грузовых перевозок зависит от строительства железнодорожных станций, терминалов и распределительных центров, что, в свою очередь, способствует интенсивному развитию логистической отрасли. Например, в регионах, где развита железнодорожная сеть, системы доставки и распределения товаров эффективно интегрируются, открывая дополнительные возможности для бизнеса.

Как уже отмечалось в эссе, длина железных дорог Казахстана составляет 16 тысяч километров. Это ставит страну на 10-е место в мире по длине железнодорожных путей. Благодаря железным дорогам Казахстан успешно выполняет функции международного транспортного коридора.

Железнодорожная сеть страны играет важную роль не только в внутреннем транспорте, но и в международной торговле и логистике.

Населённые пункты, расположенные вдоль железнодорожных узлов, развиваются быстрее, чем те, которые не имеют доступа к железнодорожным маршрутам. Это связано с тем, что железные дороги способствуют развитию бизнеса и концентрируют производственные мощности в своих регионах. Производственные предприятия, в свою очередь, способствуют развитию населённых пунктов и обеспечению населения рабочими местами. Как видно, всё связано и оказывает взаимное влияние.

В компании «Қазақстан темір жолы», которая контролирует железнодорожную сеть страны, работают 12 дочерних организаций, каждая из которых выполняет различные функции в сфере железных дорог в зависимости от своего назначения. Честно говоря, на сегодняшний день ситуация в компании «Қазақстан темір жолы» далека от идеала. Согласно официальным данным, задолженность компании составляет 7 миллиардов долларов. Это огромная сумма, которая означает, что компания находится на грани дефолта. Конечно, это не является основной темой, которую я хотел бы обсудить, но это должно беспокоить каждого из нас, поскольку такая ситуация прямо влияет на экономику страны. Если компания обанкротится и перейдёт в руки других сторон, это будет настоящим падением. Нам следует помнить, что железная дорога — это основной движущая сила экономики страны. Если железнодорожная инфраструктура в нашей стране будет развиваться, это поможет развиваться и экономике. Железнодорожные магистрали, которые строятся и строились в нашей стране, играют важную роль в обеспечении функционирования международных транспортных коридоров. Главный торговый и логистический партнёр нашей страны — Китай — обращает внимание на эти проекты. Безупречная работа железных дорог в нашей стране

укрепляет авторитет Казахстана на мировой арене. Высокий авторитет страны важен для нас всех.

Железнодорожные грузоперевозки имеют широкое и многогранное влияние на экономику. Они не только обеспечивают экономический рост, но и способствуют решению социальных проблем, развитию международной торговли и интеграции. Экологическая эффективность железнодорожного транспорта и его роль в создании рабочих мест также имеют особое значение. В будущем развитие железнодорожных грузоперевозок останется важным фактором для экономики.