



РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЭКОНОМИКЕ СТРАН. ВЛИЯНИЕ НА ЛОГИСТИКУ И ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

[Подзаголовок документа]



КАЗАХСКИЙ АГРОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ С.СЕЙФУЛЛИНА

ГРУППА 23-14
Ахметов Данат

Роль железнодорожных перевозок в экономике страны.

Влияние на логистику и цепочки поставок.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике страны, а также является одним из основных средств перевозки грузов и пассажиров. Железная дорога обеспечивает эффективную перевозку грузов между различными регионами, странами и, стимулирует развитие торговли и промышленности. Благодаря своей надежности и большой грузоподъемности, а также перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов государств – участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики железнодорожный транспорт способствует развитию экономики и повышению производительности. Именно железная дорога обеспечивает транспортную инфраструктуру, которая в свою очередь поддерживает различные отрасли экономики (сельское хозяйство, промышленное производство, горнодобыча). Железнодорожный транспорт позволяет перевозить готовую продукцию по всему СНГ, Латвийской республике, Литовской республике, Эстонской республике, при этом обеспечивая доступность и конкурентоспособность товаров на рынке. Также одним из основных преимуществ железнодорожного транспорта является его способность перевозить большие грузовые объемы на дальние расстояния. Железнодорожные пути и вагоны способны выдерживать значительные нагрузки, тем самым железный транспорт является идеальным для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов (руда, уголь, нефть, строительные материалы, машина и техника). На сегодняшний день ключевым видом грузоперевозок в Республике Казахстан является железнодорожный транспорт. Объем железнодорожных грузоперевозок за последние годы значительно вырос, достигнув в 2023 году 327 млрд тонно километров. Его объем продолжал расти даже в разгар пандемии COVID-19 в 2020 году. Железные дороги являются ключевым видом грузоперевозок в Республике Казахстан. В 1991 году Республика Казахстан имела сравнительно развитую, но сегментированную железнодорожную сеть: Западный Казахстан, Северный Казахстан и Восточный Казахстан были связаны с Южным Казахстаном, но не между собой. Крупные города и все области имели железнодорожное сообщение, однако, было много сообщений через другие страны, что затрудняло перевозки внутри страны. В последние годы Республика Казахстан работала над целостностью собственной железнодорожной сети, строя внутристрановые сообщения, такие как Павлодар–Усть –Каменогорск, Актобе-Костанай, Жезказган-Актау и другие. Также Республика Казахстан работала над новыми международными сообщениями для внешней торговли, такими как железные дороги в Туркменистан и Иран, а также Китай. Электрификация

железнодорожной дороги определяет, какие типы локомотивов и с какой скоростью могут ее использовать. Электрифицированные железные дороги Республики Казахстан работают под напряжением переменного тока 25 киловольт и способны обслуживать высокоскоростные поезда. Однако из 16 000 км железной дороги электрифицировано только 4200 км. Республика Казахстан планирует электрифицировать еще 1000 км к 2025 году. В Республике Казахстан наиболее загруженными железнодорожными участками являются Достык–Мойынты и Шу-Шымкент. В настоящее время Республика Казахстан расширяет пропускную способность Достык–Мойынты за счет строительства второго железнодорожного пути и начал строительство новой линии, которая соединит Бахты (пограничный пункт Казахстана и Китая) с национальной железнодорожной системой. В 2023 году эксплуатационный грузооборот достиг 270 млрд тоннокилометров, тем самым увеличившись на 7% к 2022 году. Также в 2023 году начато строительство обводной линии в обход Алматы. Продолжено строительство второго железнодорожного пути на участке Достык–Мойынты. Начато строительство железнодорожной линии Бахты-Аягоз. Отремонтировано 1369 км железнодорожного полотна (в 2 раза выше уровня 2022 года).

Транспортно-логистическая отрасль играет ключевую роль в экономике страны, поскольку обеспечивает поставку товаров и услуг как на внутреннем, так и на внешнем рынках. В части транзитного потенциала Республика Казахстан является стратегически важным для международных транспортных маршрутов между Азией и Европой, а также Север-Юг. Развитие транспортной инфраструктуры способствует увеличению объемов транзитных грузов и, соответственно, приносит значительные доходы для экономики страны. Кроме транзитных маршрутов, транспорт связывает основные отрасли промышленности внутри республики и способствует дальнейшему развитию экономики. За 10 месяцев 2024 года объем перевозок через морские порты Казахстана составил 6,2 млн тонн. В комитете железнодорожного транспорта Министерства транспорта Республики Казахстан сообщили, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем перевозок вырос на три процента, в том числе транзитных грузов на 18 процентов. По грузовой нагрузке железнодорожный транспорт является наиболее используемым видом транспорта в Казахстане, за ним следуют авто и трубопроводы.

Логистическая отрасль, это кровеносная система экономики Республики Казахстан, которая обеспечивает своевременные поставки товаров по всей производственной цепочке, от сырья и оборудования до конечного покупателя. Объем грузоперевозок в Республике Казахстан растет с каждым годом. Логистика и транспорт, это сектор экономики, благодаря которому транзитный

потенциал Казахстана это не просто слова, а реальные цифры и возможности для роста экономики. Львиная доля грузоперевозок через Республику Казахстан приходится на железнодорожный транспорт. Развитие транспортной логистики это государственная задача. Казахстан должен стать и уже становится торговым, логистическим, деловым хабом всего Центрально-Азиатского региона. Для достижения поставленной цели прежде всего было сформировано стратегическое видение по развитию транспортной логистики. Национальная транспортно-логистическая система Республики Казахстан основывается на трех ключевых принципах, первым из них является продвижение и позиционирование Казахстана как экономного и низкзатратного альтернативного транзитного коридора между Юго-восточой Азией-Китаем-Центральной Азией-Европой. Далее, устранение физических и не физических барьеров, так же уменьшение затрат на транспортный и логистический компонент, чтобы повысить конкурентное преимущество национального экспорта и импорта, крайне необходимых для экономического развития. Еще одним не маловажным моментом является использование опыта партнеров, при этом обладая стратегическим расположением между емкими рынками Европы и Азии, для этого в первую очередь необходима активизация торговых потоков, которые придадут импульс инвестиционным процессам. Логистический каркас должен стать привлекательным для иностранных инвесторов с целью организации производства на территории Республики Казахстан и последующей продажи нашим соседям. В целом современная логистика должна представлять собой интегрированный комплекс, призванный предоставить необходимый объем количественных и качественных услуг. Обеспечить беспрепятственную транспортровку в любые направления, на любые расстояния, для любых товаров и услуг. Кроме того, как и другие инфраструктурные системы, логистическая система должна вносить свою лепту в повышение конкурентноспособности отечественной продукции, путем сокращения времени доставки, снижением стоимости, диверсификации пунктов назначения и так далее. При этом, логистика должна оставаться прибыльной, самоокупаемой с высоким уровнем реинвестирования в собственное развитие. В настоящее время реализуется ряд проектов, направленных на развитие транзитного потенциала и транспортной логистики Республики Казахстан. В наиболее перспективных и выгодных точках страны формируются транспортно-логистические центры. В 2011 году был проведен первый Международный транспортно-логистический бизнес-форум «Шелковый путь-2011», где были собраны все основные мировые лидеры в области транспортной логистики. В ходе форума были обсуждены мировые тенденции и развитие транспортной логистики на Евразийском пространстве, перспективы мультимодальных перевозок, заложена основа для создания и

дальнейшего развития международных транспортных коридоров. В рамках форума было озвучено намерение Казахстана о создании Координационного совета по развитию транспортного коридора Китай-Таможенный союз-Европа «Шелковый путь» и Координационного совета по развитию транспортного коридора «Узень-Берекет-Горган». Данное мероприятие стало одним из первых глобальных в области логистики и управления цепями поставок на территории Республики Казахстан и стран СНГ. В рамках подписанного соглашения о сотрудничестве по созданию интегрированного транспортно-логистического продукта «Море-Суша» создано тесное сотрудничество с АО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Соглашением предусматривается принятие комплексных мер по обеспечению привлекательности маршрутов с использованием морского флота. Формирование сквозного конкурентноспособного тарифа для экспортных, импортных и транзитных перевозок в направлении порта Баку в Азербайджане, иранских портов и портов России с использованием железнодорожных путей и морских маршрутов. Формирование единого реестра грузоотправителей на экспортно-импортных и транзитных направлениях. В целях развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан международных консультантов разработан Мастер-план развития транспортно-логистической системы. Данный документ представляет собой программу развития отрасли транспортной логистики в рамках текущих программ Правительства, в частности Государственной программы форсированного и индустриально-инновационного развития. Актуальность проекта обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом страны, что подразумевает отход от традиционного «узкотранспортного» подхода и применение новой современной парадигмы транспортно-логистической системы. Основной целью является повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, доступность глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентноспособности Республики Казахстан на глобальном рынке в целом. Стратегическим и масштабным проектом является создание «Хоргос»-«Восточные Ворота». Первоочередная цель проекта создание благоприятных условий для привлечения инвестиций и технологий для создания экспортоориентированных и конкурентноспособных производств, создание транспортно-логистического хаба, увеличение транзитного и экспортного потенциала. С целью привлечения потенциальных инвесторов, заинтересованных в благоприятных экономических и торговых условиях Республики Казахстан. Представителями логистических компаний Республики Казахстан проведено ряд

рабочих поездок в Китай, Сингапур, Южную Корею, Германию и в страны СНГ. В ходе которых были презентованы возможности Республики Казахстан как транспортно-логистического хаба между Центрально-Азиатским и Еразийском регионами. Потенциальные партнеры и крупные иностранные инвесторы были ознакомлены с инвестиционным климатом и преимуществами Республики Казахстан как трансконтинентального наземного коридора Восток-Запад.

Логистика на железнодорожном транспорте охватывает планирование, организацию и контроль транспортировки грузов с использованием железнодорожных путей. Логистика играет важную роль в обеспечении эффективности и оптимизации поставок грузов, управлении цепями поставок и обеспечении надежности доставок. Логистика железной дороги Республики Казахстан ищет наиболее кратчайшие и прямые маршруты для перевозки грузов, при этом учитывая преграды, пересечения дорог и другие факторы. Находит оптимальные пути следования. Разрабатывает планы работы логистической службы с целью минимизации времени на оформление и отправление грузов. Анализирует состояние парка железнодорожного транспорта, изыскивает меры по его модернизации и расширению с целью увеличения эффективности перевозок. Логистика использует компьютерные программы для ведения учета грузов, контроля и управления цепями поставок, отслеживания и мониторинга движения на железной дороге. Основной целью логистики на железнодорожном транспорте является получение чистого дохода для реализации поставленной цели. Логистика осуществляет такие виды деятельности как оказание транспортно-экспедиторских услуг, логистическая деятельность, в том числе контрактная логистика. Оказание услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, осуществление перевозок контейнерным способом, координация грузовых вагонов, контейнерного парка и подвижного состава, фрахт национальных иностранных судов и привлечение других транспортных средств для обеспечения подачи грузов в порты, на железнодорожные станции для своевременного отправления грузов. Организация международных перевозок в прямом и смешанном сообщении. Обработка и хранение грузов, перевозка негабаритных, тяжеловесных и опасных грузов; складская терминальная деятельность связанная с приемкой, накоплением, измельчением (мелкая отправка), доработкой, сортировкой, складированием, хранением, перевозкой грузов. Обеспечение информационного сопровождения перевозки грузов. Таможенное оформление, страхование, предоставление гарантии по всем видам риска, организация сопровождения, охрана, сертификация грузов. Улучшение качества обслуживания; автоматизация бизнес-процессов; вовлечение транспортных грузопотоков; выполнение бюджетных показателей развития

региональной сети. Логистика на железнодорожном транспорте охватывает планирование, в который входят кольцевой маршрут, то есть состав поезда установленного веса и длины, состоящий из вагонов, погруженных однородным грузом одним грузоотправителем с одной станции отправления в адрес одного грузополучателя назначением на одну станцию и оформленный одной железнодорожной транспортной накладной, при стопроцентном возврате порожних вагонов из-под выгрузки на первоначальную станцию. Электронный обмен данными по вопросам перевозки грузов, производимый посредством применения информационных и технических средств, согласованных сторонами. Единый технологический процесс работы подъездного пути и станции примыкания, то есть взаимодействия подъездного пути и станции примыкания, который разрабатывается для подъездного пути организации. Дополнительные сборы (ставки сборов и платежи за дополнительные операции, услуги или работы, не включенные в тариф). Сдвоенная грузовая операция, то есть использование грузополучателем выгруженного им вагона, или контейнера для погрузки груза. Перевозка опасных грузов в специализированных контейнерах, имеющих специальную конструкцию и предназначенные для грузов отдельных видов (сыпучих, жидких, скоропортящихся, опасных и других грузов). Обеспечивает транзит груза, то есть перевозка груза из одной страны в другую через территорию Республики Казахстан, в процессе которой груз прибывает на железнодорожную станцию Республики Казахстан или убывает с железнодорожной станции за пределы Республики Казахстан с выполнением одной или нескольких из следующих операций: стоянка, перегрузка, складирование, дробление груза, изменение мест, массы, количества груза и вида транспорта.

Для удовлетворения потребностей растущего грузопотока необходимы расширения пропускной способности инфраструктуры, маркетинговые усилия и дополнительные международные соглашения. По оценкам Европейского банка реконструкции и развития общий объем инвестиций необходимых для значительного улучшения транспортной инфраструктуры Центральной Азии и обеспечения устойчивых связей составляет 18,5 млрд евро, включая 33 инфраструктурных проектов. Для Республики Казахстан определено 13 проектов стоимостью 5,5 млрд евро.

Текущие тенденции показывают, что к 2030 году Республика Казахстан способна стать ведущим региональным транзитным хабом Центральной Азии и обеспечить активное развитие своего транспортно-логистического комплекса. Как раз на это направлена «концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года». Грузоперевозки приобретают

все более важное значение в построении бесперебойной системы производства и реализации продукции и услуг, поэтому расширение транспортно-логистического потенциала Казахстана является приоритетной задачей. Дальнейшая диверсификация грузопотоков потребует существенных инвестиций в портовую инфраструктуру, модернизации погрузочно-разгрузочного оборудования и строительства судов, а так же развития транспортно-логистического сервиса, который бы интегрировал создаваемые инфраструктурные возможности.

Наряду с положительными тенденциями данная сфера также испытывает и трудности, в частности, учитывая отголоски влияния пандемии и последующие изменения в геополитической обстановке в регионе, существующие трудности, прежде всего идут от перестроения некоторых глобальных, региональных и внутренних цепей поставок: меняются маршруты, идет переток объемов и так далее. Но, тем не менее логистические компании Республики Казахстан со своей стороны стараются вести гибкую политику, при которой удастся отвечать всем изменениям и осуществлять максимально возможный уровень сервиса для клиентов. Следующая трудность является результатом первой, из-за геополитических изменений произошел рост объемов на маршрутах. В этой связи образовались так называемые «узкие места» на инфраструктуре. Часть этих проблем стараются решить в том числе и на межгосударственном уровне, путем создания стратегических партнерств и инициатив, как например, электронный документооборот для ускоренного прохождения границ.

Долгосрочное устойчивое развитие транспортно-логистического комплекса имеет важное стратегическое значение для Республики Казахстан, занимающего девятое место в мире по размеру территории. Выгодное геоэкономическое расположение Казахстана создает благоприятные возможности для получения экономических бонусов благодаря развитию международных транзитных перевозок грузов. Главное преимущество заключается в сокращении времени на транзитные перевозки грузов между Европой и Китаем в два раза по сравнению с морским путем и до тысячи километров по сравнению с транзитом по территории России.

В транспортно-логистическом комплексе осуществляется целенаправленная работа по реализации задач, поставленных Правительством Казахстана. К ним относятся повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, расширение доступности глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение международного транзита грузов через

территорию страны, сокращение транспортных расходов и повышение конкурентоспособности страны на мировом рынке.

<https://www.ktze.kz>

Справочник ПТЭ (Правило Технической Эксплуатации)

<https://www.adilet.zan.kz> “Об утверждении Правил технической эксплуатации обслуживания и ремонта железнодорожных путей”

Книга "Правила грузовых перевозок"