

Галиуллина Регина Робертовна

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«КАРАГАНДИНСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ АБЫЛКАСА САГИНОВА»

Образовательная программа 6В11301 «Организация перевозок, движения и
эксплуатация транспорта»

4 курс

87052881488

Galiullregina@gmail.com

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

Казахстанско-китайские торгово-экономические отношения развиваются на основе важных и многочисленных межгосударственных и межправительственных договоров и соглашений, определяющих основные принципы и направления взаимовыгодного сотрудничества Республики Казахстан и Китайской Народной Республики. По территории Казахстана проходят свыше 15 транзитных маршрутов контейнерных поездов между Китаем и Европой. Учитывая рост грузопотоков между Китаем и Юго-Восточной Азией, Европой и Центральной Азией, основной целью транспортной политики Казахстана остается дальнейшее развитие концепции «Новый шелковый путь». Большую роль в этой задаче играет компания «KTZ Express» – мультимодальный оператор, оказывающий полный спектр транспортно-логистических услуг во всех видах сообщений от контейнерных и повагонных перевозок до предоставления терминальной инфраструктуры, таможенного оформления. Сеть терминалов и складских комплексов создает устойчивую основу для дальнейшего роста и развития компании. Так, KTZ Express располагает всеми необходимыми инфраструктурными мощностями, включая наличие терминалов в Актауском морском северном терминале, сухом порту «KTZE-Khorgos Gateway» и совместном предприятии «Китайско-казахстанская международная логистическая компания Ляньюньган», а также складского комплекса «KIF Warehouses» на территории сухого порта «KTZE-Khorgos Gateway».

Дальнейшее развитие транспортного коридора Евразии открывает новую веху в сотрудничестве Китая и Казахстана, обеспечивая непосредственное сопряжение мега-проекта Китая «Один пояс, один путь» (ОПОП), новой экономической политики Казахстана «Нурлы жол» и др.

Развитию транзитного потенциала и международных транспортно-коммуникационных потоков будет способствовать проект по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор». Реализация данного проекта позволит осуществлять беспрепятственный транзит товаров из Азии в Европу [1].

Для реализации данной инициативы создана национальная правовая основа для развития смешанных (комбинированных, мультимодальных) перевозок, в частности:

- выведены из-под государственного регулирования естественных монополий РК контейнерные перевозки;
- предоставлены тарифные льготы в отношении автотранспортных средств в целях исключения дефицита автотранспортных средств класса Евро IV и выше для международных перевозок.

В долгосрочном плане евразийские транспортные пути через Казахстан станут высокоэффективным маршрутом из Китая в Европу. Это создаст благоприятные условия для освоения западных регионов Китая, развития торговой логистики центральных регионов Китая, позитивно повлияет на «международные мультимодальные перевозки» в китайско-европейской торговле [2].

Стабильность контейнерных ж/д перевозок, системная работа по организации сквозной перевозки контейнеров с применением бесшовных технологий продолжает оставаться преимуществом железнодорожной опции для грузоотправителей в сообщении Китай — Европа — Китай.

Для трансевразийских контейнерных перевозок характерна проблема баланса грузопотоков в силу количественного доминирования экспорта Китая в Европу над экспортом из Европы в Китай. В наиболее сложном с точки зрения балансировки восточном направлении, из Европы в Китай, доля порожних контейнеров в первом полугодии 2022 года составила 17,2%, что на 3,3 п. п. больше показателей 2021 года.

Маршруты регулярных скоростных контейнерных поездов:

- Чунцин-Дуйсбург/12-13 дней;
- Чжэнчжоу-Гамбург/12-13 дней;
- Чэнду-Нюрнберг/12-13 дней;
- Ухань-Гамбург/13-14 дней;
- Хэфэй-Гамбург/14-15 дней;
- Ляньюнган-Ташкент/7-8 дней;
- Ляньюнган-Алматы/5-6 дней;
- Чэнду-Нутно/10-11 дней;
- Иву-Мадрид/14-15 дней;
- Иву-Лондон/до 20 дней;
- Иву-Тегеран/12-13 дней.

В сфере транспорта по итогам 2022 года ИФО составил 103,9%. На 6% увеличились транзитные контейнерные перевозки. Рост в объеме транзитных грузов через территорию Казахстана составил 12,6% с общим объемом 26,8 млн тонн.

За 2022 год контейнерные перевозки между КНР и ЕС через Казахстан выросли на 84%, а собственный экспорт Казахстана вырос в 3,6 раза

Продолжается работа по разработке новых маршрутов и увеличению транзитных перевозок по новым направлениям, в том числе с привлечением логистической инфраструктуры ТЛЦ Астана и Шымкент, порта Ляньюньган, Сухого Порты - СЭЗ «Хоргос- Восточные ворота», Актауского международного морского торгового порта, Актауского морского северного терминала, а также морского порта Курык [3].

Исходя из этого, первоочередным становится изучение, развитие мультимодальных контейнерных перевозок в логистических цепочках поставок продукции в сообщении КНР-Казахстан-Европа.

Контейнерные перевозки представляют собой систему мультимодальных перевозок с использованием стандартных мультимодальных контейнеров, стандартизированных Международной организацией по стандартизации (ISO) которые в свою очередь могут быть

загружены товаром, опечатаны и погружены на контейнерные суда, железнодорожные вагоны, самолеты и грузовые автомобили.

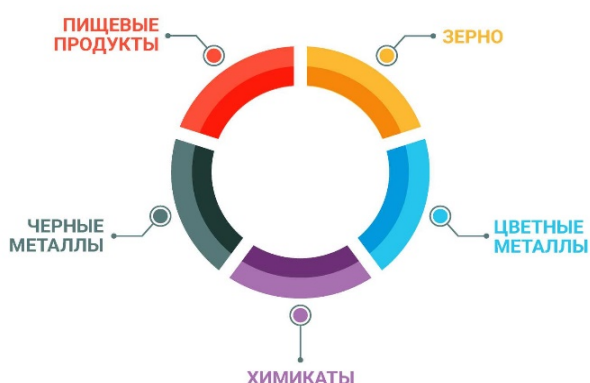


Рисунок 1. Виды грузов, перевозимых в контейнерах

В создании современных международных контейнерных перевозок большую роль играет контейнерная транспортная система.

Контейнерная транспортная система должна предусматривать:

- комплексное развитие технических средств (контейнеры, пакеты, подвижной состав всех видов транспорта, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ);
- рациональную организацию контейнеропотоков (ускоренное продвижение вагонов с контейнерами, контейнерных поездов, автопоездов, специализированных морских и речных судов);
- единую систему перспективного и текущего планирования перевозок грузов в контейнерах;
- технологию транспортно-экспедиционных операций, объединяющую работу всех служб на стыках транспорта различных стран;
- коммерческое и правовое регулирование (правила перевозок, технические условия погрузки и крепления грузов в контейнерах и пакетов на транспортных средствах, система обращения парка контейнеров, унификация грузовых документов);

- экономическое регулирование перевозок (согласование тарифов на всех видах транспорта, в том числе единых тарифов для доставки несколькими видами транспорта);
- показатели и нормативы рационального использования технических средств, унификация отчета и отчетности;
- систему оперативного управления контейнерными перевозками во внутренних и внешних сообщениях на разных видах транспорта.

Увеличение объема контейнерных перевозок и разработка совершенно новых логистических проектов привело к повышению доли контейнерных перевозок в общем объеме железнодорожных перевозок (рисунок 2)



Рисунок 2. Доля контейнерных перевозок в общем объеме железнодорожных перевозок

Логистическая цепь – совокупность всех процессов и участников операций, влияющих на доставку товара от производителя до конечного покупателя. В нее включают всех перевозчиков, логистических операторов, поставщиков и продавцов, которые участвуют в процессе. В ней учитывают стоимость всех операций и возможные логистические издержки. Поэтому от ее качества зависит конечная цена продукции и прибыльность бизнеса. Таким образом, наибольшая эффективность в логистической цепочке достигается благодаря координации таких видов деятельности, как формирование логистической инфраструктуры, информационного обмена, транспортировки, управления запасами, складского хозяйства, грузопереработки и упаковки. Именно сведенные в единую систему, эти функциональные области способны обеспечивать потребности цепочки поставок [4].

Логистическая цепь – линейно-упорядоченное множество физических и юридических лиц, реализующих логистические операции. К элементам цепи относят:

- Генераторы или источники материальных потоков. Простыми словами – производители.
- Распределительные центры, транспортные, торговые или посреднические структуры. Это перекупщики, склады, продавцы.
- Склады в точке производства товара, склады на предприятии.
- Распределительные центры на пути доставки до физического лица. Это склады или магазины, откуда товары отгружаются и доставляются клиентам.
- Пункты назначения материальных ценностей – адреса доставки, точки выдачи заказов, почтовые отделения и другие места, откуда адресат забирает посылку.

Логист выписывает и учитывает всех участников процесса. Делает карту логистической цепи, чтобы понять, как повысить эффективность ее работы. При этом он учитывает коэффициент звенности товародвижения, торгово-организационный коэффициент, складские издержки, показатель перегрузки, а также множество внутренних факторов.

На сегодняшний день большая часть транзита через территорию Казахстана проходит по маршруту Китай – Европа – Китай. За 12 месяцев 2021 года объем перевозок по данному востребованному коридору составил 662,2 тыс. ДФЭ.

Важное значение придается развитию дополнительных маршрутов по направлению КНР-ЕС через российские, прибалтийские порты и ТМТМ (рисунок 3).

В их числе- новые проекты по экспорту казахстанской пшеницы контейнерными поездами назначением в Турцию и угля в КНР в open top контейнерах и страны Ближнего Востока, Африки в универсальных контейнерах.



Рисунок 3 - География основных направлений контейнерного транзита

Проработаны и успешно налажены логистические цепочки поставки казахстанского зерна в контейнерах на экспорт из городов Костанай, Кокшетау, Атбасар в направлении китайских городов Ляньюньган, Циндао и Сиань, а также по мультимодальному Транскаспийскому маршруту через казахстанский морской порт Актау в Азербайджанский порт Баку в направлении Турции (рисунок 4).

В настоящее время Казахстан сталкивается с серьезными логистическими вызовами, связанными с экспортом зерна и угля. Из-за высокого урожая и накопления больших объемов зерна на складах, возникла сложность с его транспортировкой, усугубляют ситуацию дефицит вагонов и проблемы с согласованием планов. По оптимизации транспортных потоков, многие предприятия сталкиваются с задержками и нехваткой инфраструктуры. Станции и элеваторы не справляются с возросшими объемами, требующие расширения мощностей и оптимизации пунктов погрузки. Осложняет ситуацию тенденция в приграничных регионах России, снижающая цены на пшеницу. Зерновики страны «в условиях ожидаемого сокращения экспорта и

ослабленного спроса» предлагают отменить экспортные пошлины на зерно и семена подсолнечника, ввести плавающую ставку пошлины.

Ситуация с углем в стране также не терпит отлагательств. По заявлению Ассоциации горнодобывающих и горно-металлургических предприятий, если не будут приняты меры для обеспечения бесперебойной перевозки угля, существует риск дальнейшего сокращения добычи, что негативно повлияет на доходы государства и общий инвестиционный климат. Недовывезенные объемы зерна прошлого урожая, создает «накопительный эффект» проблем. Временно сосредоточиться на перевозке угля в южные регионы и предоставить отсрочку платежей, чтобы разгрузить логистическую цепочку.

Среднегодовой объем добычи угля в РК превышает 110 млн тонн, из которых 75-78 млн – внутренние потребление и свыше 30 млн тонн экспорт. Введение транспортных субсидий и выход на европейские рынки. Общая сумма субсидий при планируемом объеме экспорта 1 млн тонн пшеницы в Европу, страны Северной Африки и Ближнего Востока составляет порядка 61 млн долларов. Проведению инвентаризации пунктов погрузки и использование лицензированных элеваторов для упорядочивания отгрузки зерна. Этот подход позволит исключить из цепочки перекупщиков и обеспечить прозрачность процесса благодаря системе зерновых расписок. Необходимо разработать единый план действий, который позволит организовать перевозку зерна и угля как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

За 2022 год КТЗЕ во всех сообщениях проэкспедировано 287 225 контейнеров (ДФЭ), что на 15% меньше чем за аналогичный период 2021 года (336 435 ДФЭ) (таблица 2).

При этом доля транзитных перевозок в общем объеме проэкспедированных перевозок КТЗЕ составила 89%, импортных – 3%, экспортных – 7% и республиканских – 1%.

Снижение перевозок КТЗЕ обусловлено снижением объемов в транзитном сообщении по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14 959 ДФЭ (-6%), импортном в 2,2 раза (-55%), экспортном в 2,2 раза (-55%) [3, 4].

Экспедирование контейнерных перевозок в импортном сообщении КТЗЕ проэкспедировано 9 043 ДФЭ, что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года меньше на 11 090 ДФЭ или на 55% (за 12 мес. 2020 года – 20 133 ДФЭ). Вместе с тем наблюдается значительное снижение доли КТЗЕ по сравнению с прошлым годом (3,2% за 2021 год против 8,1% за 2020 год).

Таблицы 1

Краткосрочные стратегические цели и задачи

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ
<p>Достижение доходности по основным видам деятельности до 37,7 млрд. тг.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышение качества оказываемых услуг и запуск активной программы продаж; ▪ Развитие контейнеризации экспортно-импортных перевозок путем привлечения крупных отраслевых компаний. ▪ Формирование долгосрочных отношений с клиентами, ориентация на их нужды и производственные процессы.
<p>Реализация программы «Эффективная логистика и бесшовный транзит» блока логистики</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Реализация единого контакт-центра в рамках единого центра обслуживания клиентов АО «НК «КТЖ»; ▪ Разработка и внедрение мобильного приложения Клиента; ▪ Разработка технического задания для реализации Блокчейн; ▪ Разработка Smart контрактов, алгоритмов, адаптация систем распознавания.
<p>Увеличение объемов перевозки за счет расширения сервисов транспортно-логистических услуг</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Развитие услуг контейнерного и вагонного сервиса (LCL и Шаттл перевозки, холодные поезда, регулярные контейнерные сервисы «DOOR-TO-DOOR»); ▪ Предоставление услуг 3PL-оператора (лог. аутсорсинг); ▪ Предоставление таможенно-брокерских услуг и УЭО; ▪ Обеспечение полного спектра складских услуг (хранения,

	упаковка, сортировка).
<p>Увеличение доли перевозок КТЗЕ по маршрутам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • КНР-ЕС-КНР с 20% до 35%; • КНР –ЦА- КНР с 42% до 70% 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Взаимодействие с логистическими платформами и провинциями КНР; ▪ Расширение географии присутствия офисов продаж в городах КНР, Европы, ЦА и Турции; ▪ Развитие новых сервисов с расширением географии перевозок; ▪ Развитие сотрудничества с ОТЛК по увеличению доли КТЗЕ в перевозках КНР-ЕС-КНР.
<p>Сокращение суммы проблемной дебиторской задолженности на 10,4% на 31.12.2022г. по сравнению с 31.12.2021г</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Проведение претензионной работы с администраторами договоров в соответствии с регламентом; ▪ Контроль администраторов за обеспечением исполнения условий договоров и оплат не погашенной проблемной дебиторской задолженности; ▪ Списание безнадежной дебиторской задолженности (согласно КРОК) на основании документов, подтверждающих банкротство и ликвидацию юр. лиц (контрагентов), отсутствии денежных средств или иного имущества для погашения задолженности.



Рисунок 4 - Маршрут контейнерного транзита по Транскаспийскому международному транспортному маршруту

Таблица 2.

Объемы контейнерных перевозок, ДФЭ

Вид сообщения	2021 г.		2022 г.	
	КТЗЕ	Доля КТЗЕ в объемах КТЖ	КТЗЕ	Доля КТЗЕ в объемах КТЖ
Транзит	271 084	30,9%	256 125	24,0%
Импорт	20 133	8,1%	9 043	3,2%
Экспорт	42 233	17,1%	19 016	8,1%
Республиканское	2 985	10,9%	3 041	8,8%
ИТОГО	336 435	24,1%	287 225	17,7%

За 2021 год КТЗЕ проэкспедировано в международном транзитном сообщении – 256 125 контейнеров (ДФЭ), что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года меньше на 6 199 ДФЭ или 2% (таблица 3).

Таблица 3

Динамика экспедируемых КТЗЕ контейнерных перевозок в разрезе транзитных направлений, ДФЭ

Направления перевозок	2021 г.	2022 г.
КНР-ЕС-КНР	114 829	117 554
КНР-ЦА-КНР	105 791	85 644
КНР-РФ-КНР	32 549	25 597
ТМТМ	7 726	13 920
КНР-Иран-КНР	5 194	2 862
Прочие	4 995	10 548
Итого:	271 084	256 125

Согласно вышеуказанной таблице, наблюдается снижение транзитных контейнерных перевозок КТЗЕ по направлениям: КНР-ЦА-КНР (-7%), КНР-РФ-КНР (-21%), КНР-Иран-КНР (-45%). Рост транзитных контейнерных перевозок КТЗЕ по направлениям: КНР-ЕС-КНР (+1%), ТМТМ (+73%) (рисунок 5).



Рисунок 5. Контейнерный транзит по маршрутам Китай-Иран-Китай

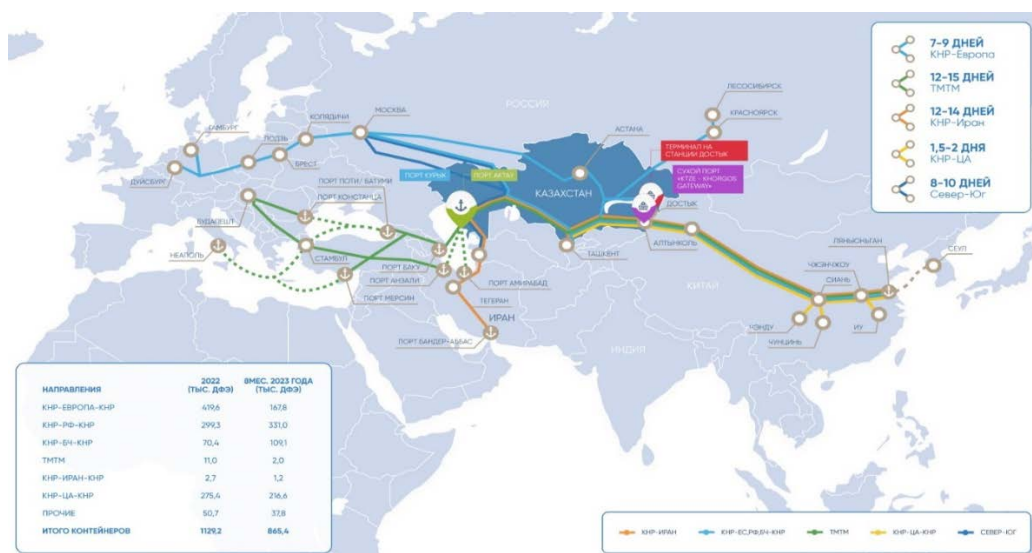


Рисунок 6 - Международные транспортные коридоры РК

Результаты. Распределение перевозок по направлениям (применение определенного вида транспорта или нескольких мультимодальных перевозок) позволяет найти оптимальные соотношения двух параметров перевозочного процесса: дальности перевозки при мультимодальных перевозках и дальности перевозки по железной дороге. Внедрение автоматизированной системы учета дислокации и движения контейнеров дает возможность осуществлять объем перевозок меньшим парком контейнеров, сократить эксплуатационные расходы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- [1]. Отчеты акционерного общества «KTZ Express» за 2021-2023 гг.
- [2]. Интегрированный годовой отчет Акционерного Общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2021-2023 гг.
- [3]. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года - ИПС «Әділет» (zan.kz)
- [4]. ҚТЖ: автоматизация бизнес-процессов грузовых перевозок приносит результаты (kzh-gp.kz)