

УРОВЕНЬ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ В КАЗАХСТАНЕ И В МИРЕ

Рахметова Рабига Максатовна

rabiga00@mail.ru

Магистрант 1 курса ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - Ж.М. Куанышбаев

Аннотация. На сегодняшний день железнодорожные контейнерные перевозки являются распространенными, имеют большое значение для транспортной отрасли и для экономики в целом. Данное перспективное направление является достаточно молодым в Республике Казахстан, но оно быстро и активно развивается. В настоящее время уровень контейнеризации в Казахстане сильно отличается от других стран.

Ключевые слова: железнодорожные контейнерные перевозки, уровень контейнеризации; рынок железнодорожных перевозок.

Железнодорожные контейнерные перевозки на территории Республики Казахстан являются наиболее эффективным способом доставки грузов. Путем повышения контейнеризации на железнодорожном транспорте в стране повышается качество и эффективность отрасли, что в дальнейшем обеспечивает её конкурентоспособность. Определение повышения эффективности контейнерных перевозок в транспортной сети отрасли Казахстана является одним из элементов повышения эффективности работы транспортного комплекса. Дальнейшие перспективы эффективного функционирования транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан, исходя из сегодняшних реалий, во многом связаны с успешным развитием контейнерного бизнеса. К сожалению, в Казахстане отсутствует проработанная стратегия развития отраслей транспорта, транспортного комплекса и программа контейнеризации грузовых перевозок на долгосрочный период, когда как в соседней РФ уже с 2012 года функционирует программа по развитию контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД» и планируется разработка долгосрочной программы развития транспортной отрасли РФ до 2030 и 2035 годов. На сегодняшний день, уровень контейнеризации грузоперевозок в КНР достигает 73%, в Европе 71%, в США 69%, в Бразилии 64%, в Индии 52%, в РФ порядка 10%. В Казахстане данный показатель равен 3%. Следует уделить большое внимание развитию контейнерных перевозок в экспортном и внутреннем направлении. Грузоотправителям и грузополучателям необходимо изучить опыт других стран, определить перечень грузов, пригодных для контейнерных перевозок и активно применять для этого контейнеры.

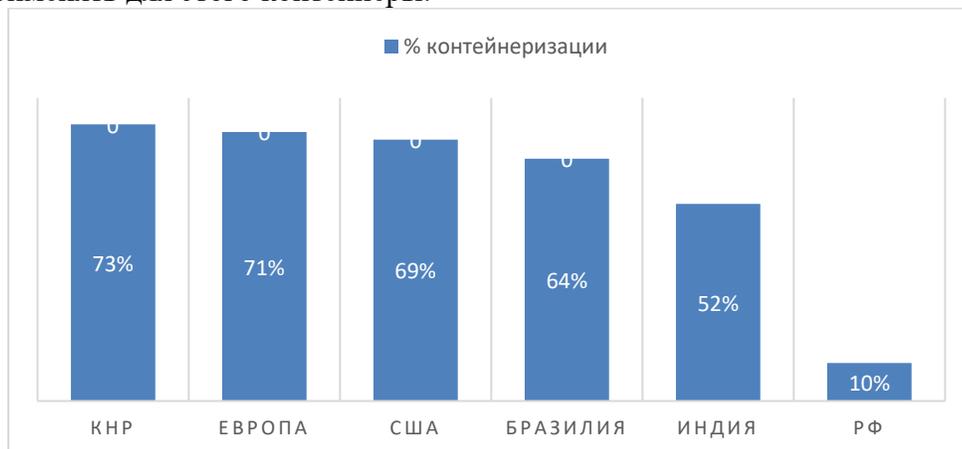


Рис 1. Уровень контейнеризации грузоперевозок в мире

Контейнеризация в Республике Казахстан достигла 3,0% от всех контейнеризируемых грузов, что заметно отстает от мировых показателей. К потенциально контейнеризируемым грузам можно отнести нефтяные грузы, чёрные металлы, лесные грузы, удобрения, хлебные грузы, а также группу «прочие» грузы. К группе «прочие» грузы относятся такие товары как автомобили, бумага, живность, картофель, овощи и фрукты, комбикорма, лом чёрных металлов, машины, станки, двигатели, металлические конструкции, метизы, мясо и масло, сборные грузы, остальные продовольственные товары, а также товары народного потребления, рыба, сахар, сахарная свекла и семена, с/х машины, сланцы, соль, торф и торфяная продукция, флюсы, химикаты и сода, хлопок, цветные металлы.

Реализовать потенциал увеличения объемов перевозки грузов Казахстану позволят:

- Выгодное географическое положение, позволяющее сократить сроки перевозки относительно морских перевозок (например, из Китая в Европу сроки перевозки составляют 9-15 дней против 45 морем);
- Формирование ЕАЭС, что позволяет осуществлять перевозки грузов в направлении Азия-Европа с минимальным количеством таможенных проверок;
- Развитие компетенций работы с контейнерными грузами.

Мировой рынок контейнерных перевозок растет с каждым годом все больше и больше. Основной рост объема контейнерных перевозок приходится на товарообмен стран Азиатско-Тихоокеанского региона и странами Европы.

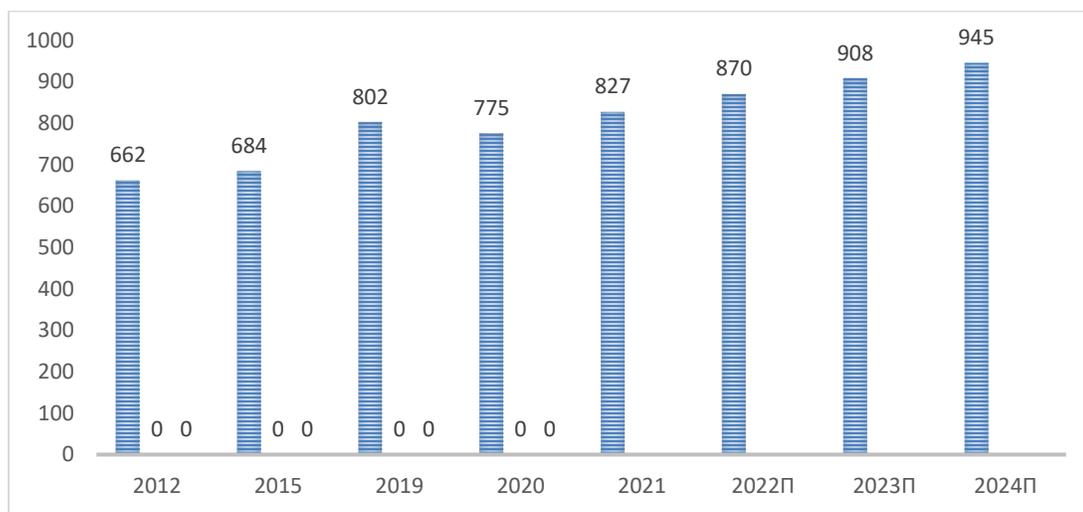


Рис 2. Объемы контейнерных перевозок, мир, млн

TEU (Двадцатифутовыйэквивалент (TEU или teu от англ. twenty-foot equivalent unit) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.)

Стоит обратить внимание на контейнерный рынок из Китая в Европу. В последние несколько лет отмечается положительная динамика перевозок контейнеров железнодорожным транспортом между Китаем и странами Европейского союза по сети железных дорог АО «НККТЖ».

На сегодняшний день для Казахстана использование транзитного потенциала страны становится одним из приоритетных направлений транспортно – коммуникационной политики. Международный транзит через территорию нашего государства – огромный, но пока не реализованный национальный ресурс. В условиях территориальной масштабности и

геополитического положения Казахстана предпочтительным выглядит железнодорожный, который обладает всеми предпосылками для успешного достижения поставленных целей.

По результатам 2021 года наибольшие объемы транзитных перевозок между Китаем и странами Европейского союза осуществлялись на направлении Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – страны ЕС.

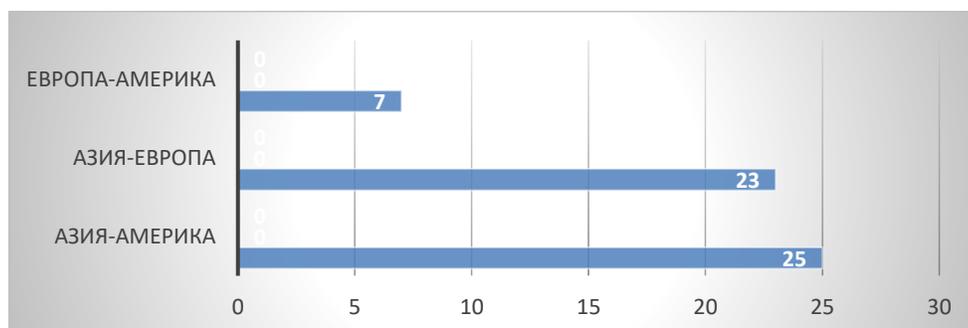


Рис 3. Объемы перевозки грузов контейнерами между регионами, млн TEU (Двадцатифутовый эквивалент (TEU или teu от англ. twenty-footequivalentunit) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.)

Причины роста объема перевозок по железной дороге:

1. Порядка 80% грузов на направлении Китайская Народная Республика – Европа перевозятся в контейнерах. Из них наибольшая половина грузов приходится на грузы, номенклатурной группы «машины, оборудования и промышленные изделия», от 10 до 15% на металлопродукцию. В Казахстан идут такие грузы как машинотехническая продукция, промышленные товары, металлоконструкции, а также стройматериалы и химия;

2. Увеличение спроса на перевозки контейнерами произошло из-за снижения тарифа (например, 9 тыс. \$/ДФЭ в 2011 году до 5,5 тыс. \$/ДФЭ на текущий момент);

- ДФЭ [от англ. TEU (twenty-footequivalentunit) – двадцатифутовый эквивалент], условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 20 × 8 × 8 футов (6058 × 2438 × 2438 мм).

3. Конкурентные преимущества железнодорожного транспорта возросли по сравнению с морским – скорость доставки, перевозки грузов по расписанию контейнерными поездами, отслеживание и сохранность груза на всем пути следования;

4. Возросло число отправок и маршрутов контейнерных поездов, что тоже является стимулирующим фактором к возрастанию интереса со стороны грузовладельцев;

5. Контрагентом Китая является Германия, именно Германия в свою очередь обеспечивает порядка 60% приема всех контейнеров на направление КНР – ЕС. При поставках из Китая в Германию практически все 100% грузов перевозится в контейнерах, включая строительный камень, рудное и нерудное сырье, топливо и тому подобные грузы, в силу доминирования технологий контейнерной перевалки грузов как в китайских, так и в немецких портах.

Список использованных источников

1. Предпосылки и возможный подход к разработке программы контейнеризации в РК. Александр Ованесов.

2. Организация перевозок учеб. пособие для подгот. бакалавров и магистров по направлениям; Экономика, Менеджмент / В.Ю. Савченко-Бельский, М.В. Мальцева;

3. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции. Л. Б. Вардомский.

4. Контейнерная транспортная система / Л.А. Коган, Ю.Т. Козлов, М.Д. Ситник и др.; под ред. Л.А. Когана.

5. Контейнеры / Х.А. Локшин, Н.В. Сотский - М., Транспорт.

ӘОК 560

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫНЫҢ КӨЛІКТІК ПАЙДАЛАНУ САПАСЫН ЕСКЕРЕ ОТЫРЫП, ЖЕҢІЛ АВТОМОБИЛЬДЕР ҚОЗҒАЛЫСЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН НЕГІЗДЕУ

Сарсембенова Карина Ерболовна

karina.12.05@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық Университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан
Ғылыми жетекші - Т.Н.Бекенов

Жол-көлік оқиғалары көбінесе бұқаралық ақпарат құралдарында адам өлтіруші ретінде емес, оқиға ретінде және елдің адами, Медициналық және қаржылық ресурстарының үлкен ағымы ретінде жарияланады. Жол қауіпсіздігін деректер мен терең ақпарат арқылы денсаулық пен даму тарихы ретінде қалыптастыра отырып, журналистер бұл оқиғалардың айтылуына әсер ете алады және қоғамның мінез-құлқы мен көзқарасын өзгертуге, саясатқа әсер етуге, демек, өмірді сақтап қалуға ықпал етеді.

Елімізде апат проблемасы соңғы онжылдықта жол-көлік инфрақұрылымының жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі қоғам мен мемлекеттің қажеттіліктеріне сәйкес келмеуіне байланысты ерекше өзекті болды. Жол апаттарының себептері әртүрлі болуы мүмкін. ҚР ІІМ мәліметтері бойынша, елімізде ең көп таралған – бұл жылдамдықты арттыру. 2019 жылы ол барлық апаттардың 34% - ын құрады. Сондай-ақ ЖКО-ға түсу тәуекеліне қолайсыз ауа райы жағдайлары, тәуліктің түнгі уақыты, агрессивті жүргізу және мас күйінде көлік жүргізу әсер етеді. Бұл ретте ЖКО – да жүргізушінің өзі де, үшінші тұлғалар да-мысалы, жолаушылар, жаяу жүргіншілер, велосипедшілер немесе басқа автомобильдердің иелері зардап шегуі мүмкін.

1-кесте ҚР-дағы жол-көлік оқиғаларының жиі кездесетін себептері

ЖКО себептері	Жалпы ЖКО санынан қанша жағдай
Жылдамдықты асыру	34%
Түнгі уақыттағы қозғалыс	17%
Қозғалыс жылдамдығының күрт өзгеруі, орынауыстыру және бұрылыстар	15%
Ара-қашықтықты сақтамау	8%
Ауа-райының қолайсыздығы	7%
Мас күйінде көлік жүргізу	3%