

ИНТЕРМОДАЛЬДЫ БАЙЛАНЫСТАҒЫ ТАСЫМАЛДАУ АҚЫСЫН ҚҰРЫЛЫМДАУ, ҚОСТАНАЙ – БАНДАР - ИМАМ

Қуанышбекова Құндыз Қуанышбекқызы

kundyz0903@list.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасының «Логистика (сала бойынша)» мамандығының магистранты,
Нұр – Сұлтан, Қазақстан
Ғылыми жетекші - Ж.М. Қуанышбаев

Аңдатпа. Ғылыми мақалада логистикалық сұлбаларды жобалау және тасымалдау ақысын құрылымдау барысында, мультимодальды және интермодальды байланыстарының тиімділігін анықтауға айтарлықтай мән аударылып, салыстыру жүргізіледі.

Тірек сөздер: тасымалдау ақысы, тариф, мультимодальды және интермодальды байланыс.

Көлік жүйесі – Қазақстан инфрақұрылымының негізгі бір бөлігі және ел экономикасының даму деңгейіне елеулі әсер етеді. 2017 жылы 31 қаңтарда Елбасымыз Н.Ә.Назарбаев өзінің «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты Жолдауында көлік саласын және жаңа Еуразиялық логистикалық инфрақұрылымды дамытудың маңыздылығын атап өткен болатын. Қазақстан Республикасы өзінің географиялық орналасу ерекшеліктеріне байланысты, көптеген логистикалық мүмкіншіліктерге ие болып отыр. Еліміз тоғыз жолдың торабында орналасқандықтан, Еуропамен Азияны байланыстырушы көпір деп айтуға толық негіз бар. Заманауи жаһандық жағдайда логистика мемлекеттің индустриялық дамуында негізгі рөл атқаратынын атап өту керек. Көптеген мемлекет басшылары ең алдымен логистиканың дамуына, индустриялық дамудың негізгі ынталандырушы факторы ретінде үлкен зейін қойып отыр[5]. Бүгінгі күні тасымалдау көлемін ұлғайту, жүкті дәл мерзімінде, қауіпсіз, аз шығынсыз тасымалдау, отандық жүк және жолаушы тасымалдау қызметінің экономикалық тиімділігінің жоғарлауы өзекті мәселе болып отыр. Шет елдік тәжірибеге сүйене отырып көлік саласындағы сапалы өзгерістерге тасымалдау процесінде, заманауи талаптарға және жоғары халықаралық стандартқа сәйкес келетін жаңа технологияларды қолдану арқылы, сондай-ақ, логистика қағидаларын игеруді кеңейту арқылы жетуге болады. Ғылыми мақалада логистикалық сұлбаларды жобалау және тасымалдау ақысын құрылымдау барысында, мультимодальды және интермодальды байланыстарының тиімділігін анықтауға айтарлықтай мән аударылған[6]. Қазақстан Республикасы ауыл шаруашылығы дәнді дақылдарының экспорты бойынша көшбасшылардың бірі болып табылады. Бүгінгі таңда астық ел экспортының шамамен 10% - ын құрайды. Жыл сайын Қазақстанда шамамен 17 млн.тонна астық өндіріледі және осы көлемнің үштен бір бөлігі экспортқа жіберіледі.Қазақстандық бидай экспортының жартысынан астамы 2019 жылдың алғашқы төрт айында Өзбекстан мен Тәжікстан, Иранға тиесілі болды. Қаңтар-сәуірде Өзбекстан 118,7 млн.доллар сомасына 759,5 мың тонна немесе 36,2%, ал Тәжікстан — 323,5 мың тонна 59,9 млн. доллар сомасына импорттады. Биылғы жылы Иранға 1 млн тонна астық тасымалдау жоспарлануда.

1)Ұсынылып отырған мақалада бірінші кезекте интермодальды тасымалдау жүйесінде теміржол арқылы жүкті тасымалдаудың логистикалық схемасы ұсынылады.Тасымалданатын жүк - "Бидай". Қостанай (КТЖ) станциясынан, Бандар - Имам (Иран) станциясына жөнелтеміз. Бидай тасымалдау бағыты төмендегідей ретте іске асады:

Қостанай → Болашақ (эксп.) → Серхетяка(эксп.) →Сарахс (эксп.) → Бандар Имам
Бағдардың жалпы арақашықтығы- 5284 км.

Rail Tariff бағдарламасын пайдала отырып, жүк тасымалдау құнын анықтаймыз. Қазіргі уақытта Rail-Atlas бағдарламалық кешені теміржол тасымалдарын құру үшін ең қолайлы құралдардың бірі болып табылады. Rail-Atlas-Ресей, ТМД елдері, Латвия, Литва, Эстония және Грузия темір жолдары атластарының электрондық жинағы[4]. Заман талабына сай бидай тасымалдау үшін 20 футтық контейнер таңдап алынды. Себебі, қазіргі таңда контейнермен тасымалдау өте тиімді және тасымалдау ақысы басқа жылжымалы құрам түрімен салыстырғанда әлдеқайда төмен.

Кесте 1
Интермодальды байланыстағы тасымалдау ақысы, CHF

Тасымалдау бағыты	Мемлекет	қашықтық,км	Тасымалдау төлемақысы	Швейцар франкі,
1	Қазақстан	X	A THG	A
2	Тәжікстан	Y	B CHF	B
3	Иран	Z	C CHF	C
Барлығы		5284		3859

$$T = A + B + C = 3859 \text{ CHF} \quad (1)$$

2)Мультимодальды байланыстағы тасымалдау ақысын анықтаймыз. Қазіргі таңда су көлігімен жүкті тасымалдау құны басқа көлік түрімен салыстырғанда төмен. Мұхитқа тікелей шыға алмасақта, Каспий теңізі арқылы транзитті жүк тасымалын жүзеге асырып, басқа елдермен іскерлік қарым – қатынасты дамыта аламыз[1]. Иранға бидай тасымалдауда жүкті Ақтау портынан Амирабад портына жөнелтеміз. Яғни, біз 2 көлік түрін қолдану арқылы: су және теміржол төмен шығынмен тасымалды жүзеге асырамыз. Қостанай – Ақтау порты бағыты сурет 3 көрсетілген. Ақтау теңіз-сауда порты уақыт өткен сайын өзінің тасымалдау қуатын арттырып келеді. Жүктерді ауыстырып тиеп, бірқатар тасымалдарды қабылдап, мұнай және мұнай өнімдері, металл, құрғақ жүктерді алыс жолға аттандырып, қарбаласып жататын порт айлақтары қазір елімізде өсірілген астықты белсенді экспорттауда. Астық тиеу үшін кемелердің арнайы кестесі жасалған[2]. Сапасы жоғары Қазақстан бидайына шетелдерден сұраныс арта түсуде. Қазіргі таңда астық тасымалдауда өз міндетін мінсіз атқарып тұрған Ақтау теңіз-сауда порты әлі талай тонна ақ бидайды экспортқа шығарып, ел экономикасына өзіндік үлесін қоса түсетін болады деп ойлаймын. Су көлігімен өткен шығынды келесі формуламен анықтамыз[3]:

$$T = A \$ + B \$ = 237 500 \text{ THG} \quad (2)$$

Иран Республикасы бойынша тасымалдау ақысын БТТ арқылы анықтаймыз. Бірінғай транзиттік тарифтегі кестеденжүк тиелген контейнер – АCHF, бос контейнер – ВCHF құрайды. Амирабад портынан Бандар – Имам портына дейінгі тасымалдау ақысы СCHF құрады. Қазақстан бойынша тасымалдау ақысы $T_1 = АCHF$; $T_2 = ВCHF$, Иран Ислам Республикасы бойынша тасымалдау ақысы: $T_3 = СCHF$.

Кесте 2
Мультимодальды байланыстағы тасымалдау ақысы, CHF

Тасымалдау бағыты	Мемлекет	қашықтық,км	Тасымалдау төлемақысы	Швейцар франкі,
1	Қазақстан	X	A	A
2	Су көлігі	Y	B	B
3	Иран	Z	C	C
4		3892		2279

$$T_{и} = A + B + C = 2279 \text{ CHF} \quad (3)$$

$$\Delta T = 3859 - 2279 = 1580 \text{ CHF} \quad (4)$$

Қазақстан – әлем нарығында бидай мен ұн жеткізуде 10 жетекші елдің қатарына кіреді. Басты астық өңірлер Ақмола, Қостанай және Солтүстік Қазақстан облыстары болып табылады, олардың үлесіне барлық егіс алқаптарының 75%-ға жуығы және дәнді дақылдардың жалпы жиналуының 85% - ы келеді. Қорытындылай келе, ғылыми мақалада Қостанай станциясынан (ҚТЖ) Бандар – Имам (Иран) портына контейнерлік жөнелтіліммен бидай тасымалдау барысында 2 байланысты салыстыра отырып төмен тасымалдау ақысын және тиімді логистикалық сұлбаны анықтадық [7]. Интермодальды тасымалдау кезінде төлемақы 3859 CHF құраса, ал мультимодальды байланыста 2279 CHF тең болды. Есептеу жұмысынан көріп отырғанымыздай Каспий теңізі арқылы жүкті жөнелту біз үшін өте тиімді болып саналады. Яғни, дұрыс логистикалық сұлбаны таңдай отырып 1 контейнер үшін 1580 CHF үнемдей аламыз [8].

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Тасымалдау процесіндегі көліктік логистика: оқу құралы/ Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К., Н.Д – У. Адилова – Астана: ЕНУ им. Лумилева, 2014. – 191 с.
2. Көлік логистикасы: оқу құралы/ Куанышбаев Ж.М., Адилова Н.Д., Айдикенова Н.К., Катиев Т.С.; Қарағанды мемлекеттік техникалық университеті. - Қарағанды : ҚарМТУ баспасы, 2014. – 110 б.
3. Падорин Л.В., Токарев Ф.Ф. Теңіз кемесін коммерциялық пайдалану. – М.: «Транспорт», 1975. – 192 с.
4. Фадеева Т. А. жүк тасымалдау шарты: оқу-әдістемелік құрал. – М.: Университет, 2006. – 61 с.
5. Сайт: <https://strategy2050.kz/news/47947/>
6. Сайт: <https://rel.kz/aza-stan-respublikasynda-y-k-lik-logistikasy/>
7. Zh.M. Kuanyshbayev, M.I. Arrpabekov. Projection of Logistic Schemes in Intermodal Communications. Journal of Applied Economic Sciences, Romania, Volume XII, Winter, 2018, №4, Scopus, IF=0.655, p.112-128. ISSN-L 1843-6110. ISSN 2393-5162.
8. Zh.M. Kuanyshbayev. Logistics of the pass-through-shoulder by the route Astana st. – Muugast. Science and world, international scientific journal, № 8 (60), 2018, WOS, IF=0,325. P.39-45.