

РОЛЬ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ В ТРАНЗИТЕ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН

Жомартов Рустам Азаматович

zhomartov.r@yandex.kz.

Преподаватель ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур - Султан, Казахстан

Процесс контейнеризации стартовал в начале 60-ых годов прошлого столетия, и более полувека организация перевозок грузов укрупненными грузовыми единицами является главным направлением совершенствования технологического процесса на транспорте. Современный этап научно-технического прогресса придал этому развитию лишь определенные особенности, изменил направленность при сохранении общей магистральной тенденции по неуклонному росту в мире общих объемов контейнерных и пакетных перевозок.

Контейнерные и пакетные перевозки – один из важнейших резервов повышения производительности и снижения себестоимости перевозок грузов [1], также сокращаются сроки доставки грузов, снижается вероятность повреждения и хищения грузов, сокращается потребность и экономится подвижной состав. Пакетирование – это операция формирования на поддоне грузовой единицы и последующее связывание груза и поддона в единое целое [2]. Контейнеры обеспечивают выполнение основных функций: укрупнения грузовых единиц, съемного специализированного кузова, внешней тары для защиты от различных воздействий, временной складской емкости.

Анализ мировых тенденций показал, что в настоящее время на развитых рынках Европы и Америки контейнеризация приблизилась к 100%, т. е. практически все грузы, пригодные для этого, перевозятся в контейнерах. Таким образом, в развитых странах успешно функционирует рынок контейнерных перевозок. В ближайшее время основными полюсами роста мирового контейнерного рынка станут Африка, Индия и другие страны Азии, Латинская Америка.

Современное обустройство транспортного коридора предполагает наличие заданной мировыми требованиями инфраструктуры в части пропускной способности прогрессивных транспортно-технологических линий, перегрузочных мощностей в пунктах перевалки соответствующих транспортных средств, информационных систем, таможенных технологий, коммерческо-правового обеспечения, что позволит осуществить качественную безопасную перевозку, перегрузку в контейнерах и поименованных укрупненных грузовых единицах. Контейнерные перевозки в крупнотоннажных двадцатифутовых контейнерах осуществляются всеми видами транспорта, включая в последние годы и воздушный. В последние годы мировой технический прогресс привел к внедрению в международной торговле контейнеров многих конструктивных типов как увеличенных размеров, так и массы, в то время как в отечественной практике доминируют крытые универсальные двадцатифутовые контейнеры.

Для первого этапа развития мировой контейнерной системы была характерна задача в части обеспечения комплексной механизации и автоматизации перегрузки контейнеров, а также создание специализированных транспортных средств на всех видах транспорта, на базе применения ограниченного числа типоразмеров контейнеров, стандартизированных в международном масштабе. В значительной мере этот этап уже пройден как в мире, так и в нашей стране.

Прогресс информационных технологий внес элемент гибкости и адаптированности в системы управления, что позволяет адаптировать систему управления с учетом свойств и параметров конкретной укрупненной грузовой единицы и обрабатывать ее с той же, или близкой,

интенсивностью, что и типовые стандартные контейнеры основного входного потока. В последние годы это ярко проявляется в области технологии перегрузки контейнеров, где имеет место тенденция расширения номенклатуры перегружаемых укрупненных грузовых единиц по двум направлениям, первое, путем введения в обращение контейнеров новых типоразмеров и второе введения в обращение иных совместимых с контейнерами укрупненных грузовых единиц.

В последние годы в мире интенсивно развиваются перевозки грузов в специализированных крупнотоннажных контейнерах, которые имеют те же габаритные размеры и массу, что и контейнеры универсального назначения, но предназначены для перевозки грузов с определенными свойствами – опасных, наливных, сыпучих, навалочных, рефрижераторных, газов под давлением и прочее. Внедряются в практику специализированные контейнеры для самых различных грузов.

Казахстан, как и большинство постсоветских стран, к сожалению, оказался в аутсайдерах процессе контейнеризации. В РФ уровень контейнеризации составляет 34-35%, в Казахстане этот показатель значительно ниже, исходя из этого дальнейшее развитие контейнерной системы нашей страны и ее приведение в соответствие с современной практикой и требованиями функционирования, является актуальной задачей. Проблемой в контейнеризации внешнеторгового грузопотока Казахстана остается не сбалансированность объемов контейнерных перевозок в экспорте и импорте, в значительной мере обусловленная сырьевым характером Казахстанского экспорта. Необходимо более активно осуществлять контейнеризацию ряда сырьевых насыпных и навалочных грузов. Необходимо понимать потребности бизнеса для увеличения доли контейнерных перевозок, из 83 млн. тонн грузов, направляемых на экспорт, потенциал контейнеризации составляет 7,6 млн. тонн, это – зерно, цветные и черные металлы и т.д.

Казахстан стремится реализовать свой транзитный потенциал, есть необходимость максимально загрузить новые транспортно-инфраструктурные проекты на западе страны такие, как порт Курык и новая железная дорога Жезказган – Бейнеу. Один из последних транспортно-логистических проектов в этом направлении запуск фидерной линии в апреле 2019 года между Казахстаном (порт Актау) и Азербайджаном (порт Баку) рис.1.

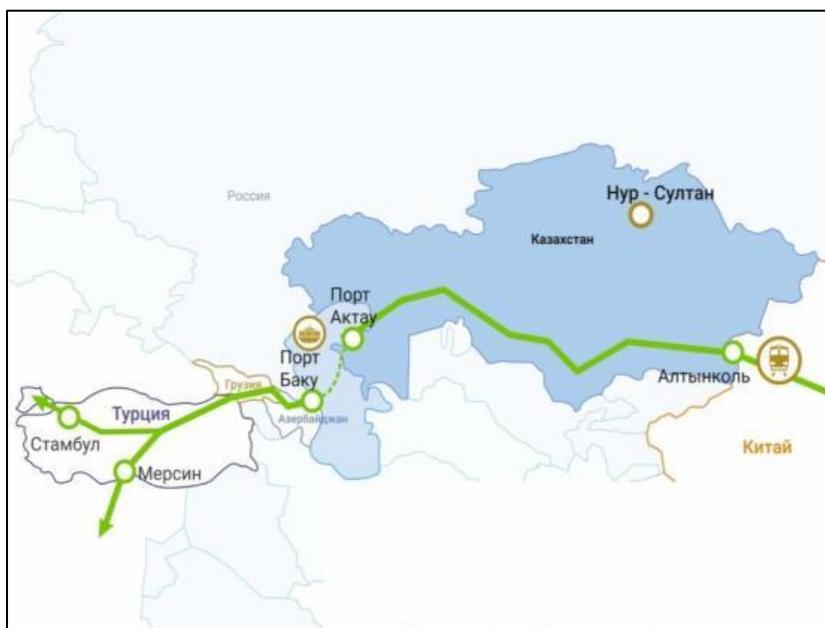


Рис.1. Маршрут с использованием фидерного сообщения порт Актау - порт Баку.

Существует потенциал увеличения доли перевозок по железной дороге через Казахстан, учитывая значительный объем торговли Китая со странами Центральной Азии, Ирана, Турции и другими, что видно на рис.2.

	Импорт		Экспорт		
	Партнер	Объем торговли млрд ДСША	Партнер	Объем торговли, млрд ДСША	% всего
Всего	2,135		Всего	2,494	
ЕС 28	274	13%	US	480	19%
Южная Корея	205	10%	ЕС 28	410	16%
Япония	180	8%	Гонконг	303	12%
США	156	7%	Япония	147	6%
Тайвань	177	8%	Южная Корея	109	4%
Цент. Азия	19	0,9%	Центральная Азия	23	0,9%
Иран	21	1,0%	Иран	14	0,6%
Турция	4	0,2%	Турция	18	0,7%
Ирак	22	1%	Ирак	7,9	0,3%
Азербайджан	0,4	0,02%	Азербайджан	0,5	0,02%

Потенциал роста транзитных ЖД перевозок через Казахстан

Рис. 2. Основные торговые партнеры Китая.

Сегодня доля контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа - Китай через Казахстан составляет 88% от общего объема по сухопутному маршруту в направлении Китай–Европа–Китай. Дальнейшее наращивание доли перевозок через Казахстан ограничено как программой «Один пояс – Один путь», так и развитием конкурентных маршрутов.

Заключение. Экономическая эффективность перевозки грузов в контейнерах признана всеми. Сейчас в мире сформировался зрелый рынок контейнерных перевозок, уровень контейнеризации в развитых странах превышает 90%. В нашей Республике контейнеризацию необходимо развивать в двух приоритетных направлениях – транзит и экспорт/импорт, поскольку специфика в этих сферах разная их следует рассматривать отдельно друг от друга. Преимущества для страны от контейнеризации грузопотоков и транспортно-логистической инфраструктуры, заключается в конкурентоспособности ее транзитных коридоров, а внутри страны это приведет к экономии при перевозках благодаря эффекту масштаба, скорости, удобству и своевременности доставок. Считаю необходимо наращивать борьбу за транзит в направлении Север-Юг т.к. направление Восток-Запад находится на пике, но его надо удерживать.

Список использованных источников

1. Горев А.Э. Грузовые перевозки. – М.: Академия, 2013, 91 с.
2. Миротин Л.Б., Бульба А.В., Демин В.А. Транспортно-складские комплексы. – М.: Академия, 2015, 67 с.