

2. развитие платежных систем в электронной торговле;
3. повышение цифровой и финансовой грамотности населения и предпринимателей в электронной торговле;
4. продвижение электронной торговли (информационное сопровождение электронной торговли);
5. развитие инфраструктуры логистики;
6. повышение позиции Казахстана в международном рейтинге развития электронной коммерции UNCTAD;
7. создание новых рабочих мест и др.

Эти направления как никак окажут большое влияние на развитие электронной торговли.

Далее, помимо государственной программы также отмечены налоговые нововведения, в виде преференции для субъектов электронной торговли, который в свою очередь вступил в силу с 1 января 2018 года. В целях создания благоприятной бизнес среды и стимулирования развития электронной торговли юридические лица и индивидуальные предприниматели освобождены от уплаты корпоративного и индивидуального подоходного налогов, получаемых в сфере электронной торговли, до 0% до 2023 года. Данная норма должна стать дополнительным стимулом для развития электронной коммерции и увеличения её доли в общем объеме розничного товарооборота. Также, немаловажным является то, что в Налоговом кодексе РК 2018 года законодательно определены понятия «электронная торговля товарами», «интернет-магазин», «интернет-площадка». Таким образом, можно с уверенностью сказать, что в Казахстане динамично развивается электронная торговля и в последующие годы ожидается очередной рост сектора.

Подытоживая, можно сказать, что проводимые мероприятия в сфере электронной торговли позволят дополнительно развивать сферу торговли как одну из приоритетных отраслей национальной экономики. Также направлены на повышение эффективности работы информационной составляющей логистической системы распределения потребительских товаров, что в конечном итоге стимулирует целерациональное поведение потребителей, а также для организации или реорганизации информационных посреднических предприятий и предприятий электронной торговли.

ЛИТЕРАТУРА

1. <https://strategy2050.kz/ru/news/52299/> Статья Как развивается электронная торговля в Казахстане. Опубликованная 13 ноября 2018 году
2. <https://primeminister.kz/ru/news/v-period-pandemii-internet-i-elektronnye-gosudarstvennye-uslugi-stali-uslugami-pervoy-neobhodimosti-b-musin-2861616> Доклад Б. Мусина о развитии электронной торговли в Казахстане. Опубликованная 28 июля 2020 году.
3. <http://ranking.kz/ru/a/reviews/razvitie-elektronnoj-torgovli-v-rk-i-mire-2021> Развитие электронной торговли в РК и мире. 2021год.

УДК 656.073.235

К.Т. Алданазаров^а, Р.С. Олжабаева^б

Логистика және көлік академиясы

^аk.aldanazarov@alt.edu.kz, ^бrauка_2112@mail.ru

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДАР ДИНАМИКАСЫН ТАЛДАУ

Андатпа. Контейнерлік тасымалдар әлемдегі ыдысты-дара жүкті тасымалдаудың ең әмбебап және кең таралған тәсілі болып танылады. Тасымалдаудың қазіргі заманғы

интеграцияланған жүйелерінің басым бөлігінің пайда болуы елеулі дәрежеде контейнерлеуді дамытудың арқасында мүмкін болатынын білеміз. Котейнерлеу «есіктен есікке дейін» схемасы бойынша, яғни тауарды өндірілетін жерінен тұтыну орнына дейін жүктердің аралас қатынаста жылдам жеткізілуін және сақталуын қамтамасыз етеді.

Кілт сөздер. Контейнерлік тасымалдар, Транзиттік қатынастағы контейнерлік тасымалдар, Терминалдық қызметтер.

Аннотация. Контейнерные перевозки признаются самым универсальным и распространенным способом перевозки тарно-единичного груза в мире. Мы знаем, что появление большей части современных интегрированных систем транспортировки в значительной степени возможно благодаря развитию контейнеризации. Контейнеризация обеспечивает быструю доставку и сохранность грузов в смешанном сообщении по схеме «от двери до двери», то есть от места производства товара до места потребления.

Ключевые слова. Контейнерные перевозки, контейнерные перевозки в транзитном сообщении, терминальные услуги.

Abstract. Container transportation is recognized as the most universal and widespread method of transportation of single cargo in the world. We know that the emergence of most of the modern integrated transportation systems is largely possible due to the development of containerization. Containerization ensures fast delivery and safety of goods in a mixed message according to the "door-to-door" scheme, that is, from the place of production of goods to the place of consumption.

Keywords. Container transportation, container transportation in transit, terminal services.

Жүктерді халықаралық тасымалдауды дамытудың қазіргі кезеңінде тасымалданатын жүктер көлемінің өсімі, іске қосылған көлік құралдарының саны бойынша контейнерлік тасымалдар негізінде контейнерлік тасымалдағыдау ірілендірілген жүк орындарымен тасымалдау жататын кез келген басқа көліктік-технологиялық жүйелерден елеулі дәрежеде алда келеді.

Қазіргі уақытта жүкті контейнерлердің көмегімен тасымалдау жүк тасымалының ең талап етілетін түрі болып табылады. Осындай контейнерлік тасымалдар арқылы кез келген тауарды, ол сұйық немесе сусымалы материал болсын, ол морт немесе қауіпті болсын, тасымалдауға болады. Тағы бір артықшылығы – арнайы жабдықтарды пайдаланудан бас тарту. Контейнерлік тасымалдарды кез келген көлікпен жүзеге асыруға болады.

Контейнерлік тасымалдардың қарқынды өсуі отандық және әлемдік көлік дамуындағы негізгі тенденция болып табылады. Алайда, контейнерлік тасымалдардың жоғары тиімділігі дәлелденгендігіне қарамастан, қазіргі уақытта отандық жүк жөнелтушілер тасымалдаудың бұл түріне басымдық бермейді.

Ішкі және сыртқы тауарлық тұтыну үшін отандық жүк тасымалдарын контейнерлеудің өсу қарқынын тежейтін факторларға мыналарды жатқызуға болады: контейнерлерді тасымалдаудың төмен жылдамдығы, 2000 шақырымға дейін тасымалдау жағдайында бәсекеге қабілеттіліктің төмендігі, «есіктен есікке дейін» сервисінің даму деңгейінің төмендігі, жылжымалы құрам айналымының елеулі уақыты, терминалдардың техникалық жарақтандырылуының жеткіліксіздігі, нормативтік базаның, оның ішінде кедендік заңнаманың жетілмегендігі, көліктің сабақтас түрлерімен интеграцияның жеткіліксіз дәрежесі, контейнерлер паркінің, жалғамалы платформалардың және ашық вагондардың тапшылығы, елеулі инфрақұрылымдық шектеулер және т.б.

Контейнерлік тасымалдардың тартымдылығын арттыру үшін көлік нарығының экономикалық, инфрақұрылымдық, техникалық-технологиялық конъюнктурасын ескеретін кәсіпорын өнімдерін жеткізудің контейнерлік жүйесін қалыптастыру мәселелерін әдістемелік деңгейде пысықтау талап етіледі. Қалыптастыру механизмі жеткізу процесіне қатысушылардың сандық және сапалық сипаттамаларының өзгеруіне

бейімделгіш болуы тиіс және жедел, сондай-ақ стратегиялық деңгейлердегі шешімдердің орындылығын негіздеуге мүмкіндік беруі тиіс.

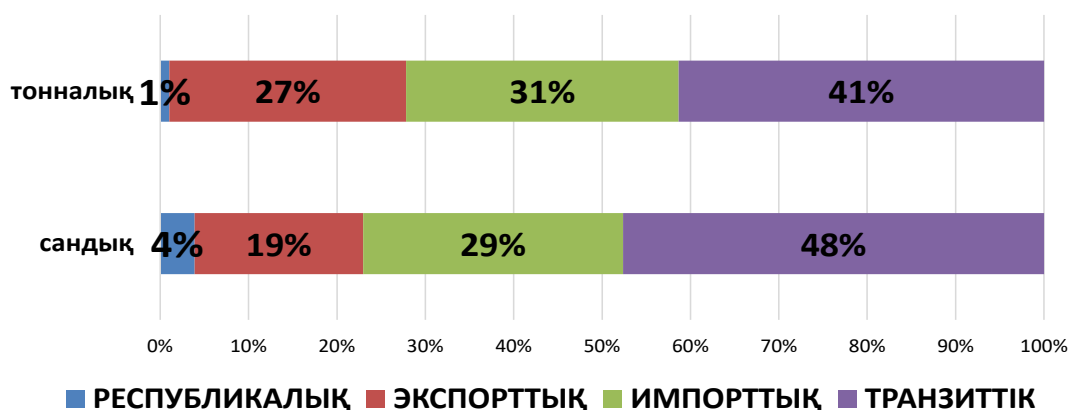
2021 жылдың 9 айында Қазақстан Республикасы бойынша 211 675 дана контейнер тасымалдаған, оның ішінде республикалық қатынаста - 4%, экспорттық қатынаста – 19%, импорттық қатынаста – 29% және транзиттік қатынаста - 48% (1-кесте).

Контейнерлік тасымалдардың қарқынды өсуі отандық және әлемдік көлік дамуындағы негізгі тенденция болып табылады. Алайда, контейнерлік тасымалдардың жоғары тиімділігі дәлелденгендігіне қарамастан, қазіргі уақытта отандық жүк жөнелтушілер тасымалдаудың бұл түріне басымдық бермейді.

1 кесте – Қазақстан Республикасы бойынша контейнермен тасымалдаудың негізгі көрсеткіштері

Бағыт	2019 жыл	2020 жыл	2020 ж./2019 ж.		9 айында		2021 жылдың 9 айы	
			абс	%	2019 жыл	2020 жыл	абс	%
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ								
Саны, бірлік	27 917	15 005	-12912	54%	11 189	8 293	-2 896	74%
TEU саны	24 333	18 297	-6036	75%	13 321	9 481	-3 840	71%
Көлемі, мың тонна	97	64	-33	66%	48	30	-18	62%
ЭКСПОРТТЫҚ								
Саны, бірлік	72 698	57 851	-14847	80%	40 662	40 312	-350	99%
TEU саны	122 399	103 988	-18411	85%	72 245	74 235	1 990	103%
Көлемі, мың тонна	1 133	1 020	-113	90%	723	779	57	108%
ИМПОРТТЫҚ								
Саны, бірлік	107 134	101 449	-5685	95%	72 703	62 007	-10 696	85%
TEU саны	176 318	174 999	-1319	99%	124597	104501	-20 096	84%
Көлемі, мың тонна	1 518	1 407	-112	93%	1 010	892	-118	88%
ТРАНЗИТТІК								
Саны, бірлік	170 015	177 808	7793	105%	129 637	101 063	-28 574	78%
TEU саны	269 805	270 852	1047	100,40%	196 418	154 747	-41 671	79%
Көлемі, мың тонна	1 857	1 905	48	103%	1371	1202	-168	88%
БАРЛЫҒЫ								
Саны, бірлік	377 764	352 113	-25651	93%	254 191	211 675	-42 516	83%
TEU саны	592 855	568 136	-24719	96%	406 581	342 964	-63 617	84%
Көлемі, мың тонна	4 606	4 396	-209	95%	3 151	2 904	-248	92%

Есеп беру кезеңінде темір жол көлігімен тасымалданған контейнерлер саны өткен жылдың осы кезеңімен салыстырғанда 42 516 бірлікке немесе 17% - ға төмендеді, тонналап тасымалдау көлемі 248 мың тоннаға немесе 8% - ға азайды.



1 сурет - 2021 жылдың 9 айындағы контейнерлік жүк тасымалдау құрылымы

2021 жылдың 9 айында Қазақстан Республикасының республикалық қатынастағы контейнерлік тасымалдарды талдау. 2021 жылы республикалық қатынаста 8293 бірлік тасымалданды, бұл 2020 жылмен салыстырғанда 2 896 бірлікке немесе 26% - ға аз.

2 кесте - Республикалық қатынаста контейнерлермен тасымалдау динамикасы (бірл.)

Контейнер түрі	2019 жыл	2020 жыл	2020 ж./2019 ж.		9 айында		2021 жылдың 9 айы	
			абс	%	2019 жыл	2020 жыл	абс	%
Орта тонналы контейнерлер								
Жүктелген	1205	0	-1205	0%				
Бос	5300	646	-4654	12%	636	37	-599	6%
Барлығы	6505	646	-5859	10%	636	37	-599	6%
Ірі тонналы контейнерлер								
Жүктелген	2462	1626	-836	66%	1257	601	-656	48%
Бос	18950	12733	-6217	67%	9296	7655	-1641	82%
Барлығы	21412	14359	-7053	67%	10553	8256	-2297	78%
Жалпы	27917	15005	-12912	54%	11189	8293	-2896	74%

Республикалық қатынаста орта тонналық контейнерлерді тасымалдауды қысқарту 2019 жылғы 1 қаңтардан бастап Қазақстан Республикасы орта тонналық контейнерлерге тиеудің тоқтатылуына байланысты.

Бұдан басқа, жүк тиеуге арналған бос контейнерлер санының қысқаруы орын алуда, бұл Кеден одағы елдерінің аумағына бөтен контейнерлердің болу мерзімдерінің шектелуімен байланысты.

Бұдан әрі Қазақстан Республикасы бойынша 2019 жылы және 2021 жылдың 9 айында экспорттық қатынастағы контейнерлік тасымалдарды талдауды қарастырамыз. 2021 жылдың 9 айында экспорттық қатынаста тасымалданған контейнерлер көлемі 40 312 бірлікті құрап, өткен жылдың осы кезеңімен салыстырғанда 350 бірлікке немесе 1% - ға қысқарды.

3 кесте 3 - Қазақстан Республикасы бойынша 2019 жыл мен 2021 жылдың 9 айы ішінде экспорттық қатынастағы контейнерлік тасымалдарды талдау

Контейнер түрі	2019 жыл	2020 жыл	2020 ж./2019 ж.		9 айында		2021 жылдың 9 айы	
			+/-	%	2019 жыл	2020 жыл	+/-	%
Орта тонналы контейнерлер (ОТК)								
3 тонналы жүктелген	150	1	-149	1%	1		-1	0%
5 тонналы жүктелген	4127	1	-4126	0%	1		-1	0%
Барлық ОТК	4277	2	-4275	0%	2		-2	0%
3 тонналы бос	118	202	84	171%	176	67	-109	38%
5 тонналы бос	256	324	68	127%	306	67	-239	22%
Барлық бос ОТК	374	526	152	141%	482	134	-348	28%
Жалпы ОТК	4651	528	-4123	11%	484	134	-350	28%
Ірі тонналы контейнерлер (ІТК)								
20 футтық жүктелген	10008	8313	-1695	83%	6364	3932	-2432	62%
40 футтық жүктелген	26684	25825	-859	97%	17928	21909	3981	122%
Барлық жүктелген ІТК	36692	34138	-2554	93%	24292	25841	1549	106%
20 футтық бос	3633	2345	-1288	65%	1747	2189	442	125%
40 тонналық бос	27695	20840	-6855	75%	14139	12148	-1991	86%
Барлық бос ІТК	31328	23185	-8143	74%	15886	14337	-1549	90%
Жалпы ІТК	68020	57323	-10697	84%	40178	40178	0	100%
Жалпысы	72671	57851	-14820	80%	40662	40312	-350	99%

2021 жылдың 9 айында экспорттағы қатынаста контейнерлік жүктерді тасымалдау көлемі 778,5 мың тоннаны құрады, бұл өткен жылмен салыстырғанда 117 мың тоннаға немесе 14% - ға аз. Тиелген контейнерлердің жалпы көлеміндегі негізгі жүк үлесіне төмендегілер жатады:

- феррокорытпаға – 49%;
- түсті металдар және олардың қорытпаларына-1%;
- сілтілі, сілтілі жер және металл емес металдарға-2%
- бос қайтаруға-39%.

2021 жылдың 9 айында экспорттық тасымал көлемі төмендегі кәсіпорындар үлесімен артты:

«СНПС-Ақтөбемұнайгаз» АҚ Жем станциясынан 545 бірлікке энергетикалық газдарды (тиеу Жанажол мұнай-газ өңдеу кешенінде жүзеге асырылады әрі қарай Жем ст. автокөлігімен жүреді);

- Коршуново станциясынан 522 бірлікке түсті металдар мен олардың қорытпалары (Ресей мен Қытай бағытында " Коршуновский КБК " жіберуші болып табылады));

- «Қазфосфат» АҚ өндірген фосфор 489 бірлікке, Еуропа және АҚШ елдері бағытында;.

2019 жылмен салыстырғанда. Достық стансасы арқылы Ақсу 1 станциясынан жөнелтілетін Қытай бағытындағы поездардың ұйымдастырылған контейнерлік саны 9 бірлікке артты.

Сонымен қатар, тасымалдау үлесі келесі бағыттар бойынша азайды:

- басқа да жүктер 208 бірлік немесе 24%-ға;
- радиоктивті заттар 48 бірлікке немесе 10% - ға.

2021 жылдың 9 айында межелі елдер бойынша мынадай процесс байқалуда:

-Қытай (+6 154 бірлік немесе 67%), ұлғаю бірінші кезекте Алматы станциясынан түсірілген бос контейнерлерді қайтаруға байланысты;

- Өзбекстаннан бос контейнерлерді Ресейге (+ 1 660 бірлік немесе +21%) қайтаруды ұлғайту, контейнерлер транзитпен "Трансконтейнер" ААҚ платформаларында жүреді»

- Жапонияға (- 2 154 немесе -29%), Латвияға (-3 079 бірлік немесе -31%),. Ақсу1 станциясынан "Қазхром "ТҰК" АҚ ферроқорытпаларды тасымалдауды төмендету есебінен;

2021 жылдың 9 айында Қазақстан Республикасы бойынша импорттық қатынастағы контейнерлік тасымалдарды талдауға келетін болсақ, 2021 жылдың 9 айында импорттық қатынаста 62 мың бірлік контейнерлер тасымалданды, ол өткен жылмен салыстырғанда 10,7 мың бірлікке немесе 15% төмендеді.

Орташа тонналы контейнерлер (ары қарай – ОТК). Республикалық және экспорттық қатынастардағы сияқты, ОТК жүк тасымалдау көлемінің төмендеуінің негізгі себебі оларды пайдаланудан шығару болып табылады.

Ірі тонналы контейнерлер (ары қарай - ІТК). Импорттық қатынаста контейнерлерді тасымалдаудың жалпы көлемінде ІТК тасымалдау үлесі 99% - ды құрады. Ірі тонналық контейнерлерді тасымал аудың төмендеуі Қытайдан Алматы, Жетісу және Алматы станцияларына жөнелтудің қысқаруына және Еуропадан бос контейнерлердің қайтарылуына байланысты.

Бұрынғы жылдары Өзбекстаннан келген бос контейнерлер Қазақстанға қайта бағыттталып, сұрыпталып, Оңтүстік Кореяға жөнелтілетін, қазіргі уақытта бұл контейнерлер Ресейдің Қиыр шығыс порттары арқылы тікелей транзитпен өтеді.

2021 жылдың 9 айында импорттық қатынаста контейнерлік тасымалдауларда мынадай жүктер бойынша ІТК тасымалының артқаны байқалады:

- химикаттар мен сода (+551 бірл. немесе +12%) – Қазақстандағы ең ірі алтын өндіруші компания- «Алтынтау» (Altyntau) компаниясы үшін Алтынтау және Сороковая станцияларына Ресейден полиэтилен тасымалдау. —Бас басқарушы компания — "Altyntau Resources" АҚ. ГК өндірістік бөлімшелері-«Altyntau Kokshetau» ЖШС (Көкшетау) және «Altyntau Vostok» ЖШС (Өскемен). «Altyntau Resources» АҚ «Қазмырыш» 100% еншілес компаниясы болып табылады»;

- азық-түлік жүктері (+31 бірл.немесе +1%) Қостанай және Буырыл станцияларына Латвия мен Қытайдан мотор майлары, Грузиядан ет және субөнімдер, АҚШ-тан тауық өнімдері.

Бос ІТК (+1 620 Б. немесе +9%) Асса және Жем станцияларына Латвия мен Беларуссиядан бос контейнерлерді қайтару.

Сонымен қатар, мынадай жүктерді тасымалдау барысы да қысқарды:

- машиналар мен жабдықтар (-7 725 бірлік немесе -49%) – «АгромашХолдинг» АҚ-ның «Азия Авто» АҚ және Қостанай мекен жайы бойынша Корея мен Еуропадан Защита станциясына автобөлшектер, Қытайдан Жетісу станциясына жабдықтар;

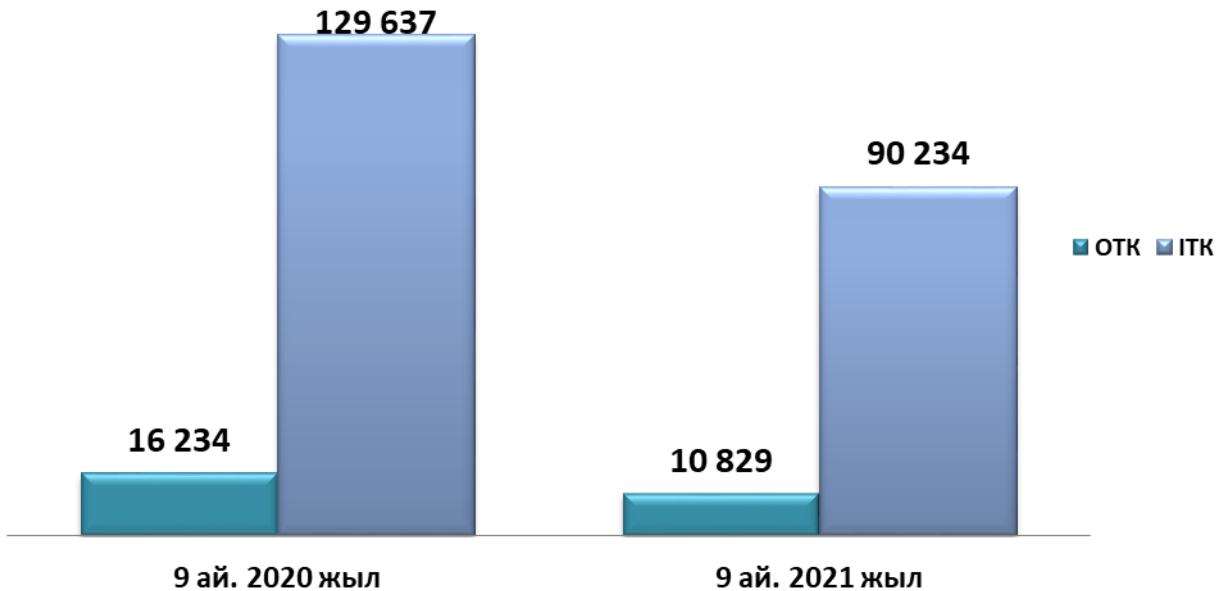
- мұнай өнімдері (-547 бірл. немесе -39%) Қарағанды және Алматы 1 станцияларына Латвия мен Қытайдан мотор майлары

- ағаш және одан жасалған бұйымдар (-419 бірлік немесе -32%), Алматы 1 станциясына Беларусь және Қытай жиһаздары.

2021 жылдың 9 айында импорттық қатынаста ұйымдастырылған контейнерлік пойыздардың саны:

- ҚХР-Қазақстан бағыты бойынша-15 пойыз (-258 бірл.);
- Находка-Қазақстан бағыты бойынша-36 пойыз (-41 бірл.);
- Еуропа - Қазақстан бағыты бойынша-31 пойыз (-78 бірл.).

Бұдан әрі Қазақстан Республикасы бойынша 2021 жылдың 9 айы бойынша транзиттік қатынастағы контейнерлік тасымалдар көрсетілген. 2021 жылдың 9 айында Қазақстан Республикасының аумағы бойынша халықаралық транзиттік қатынаста 101 063 контейнер тасымалданды, бұл 2019 жылмен салыстырғанда 22% - ға немесе 28 574 бірлікке төмендеген.



2 сурет - Транзиттік қатынастағы контейнерлік тасымалдар динамикасы

ИТК тасымалдарының төмендеуі Орталық Азия елдеріндегі сатып алу қабілетінің төмендеуіне, Орталық Азия мен Қытай арасындағы жүк ағынының қысқаруына байланысты.

Қазақстан Республикасы бойынша транзитпен контейнерлерді тасымалдауда негізгі үш қатынасты атап көрсетуге болады:

1. Қытайдан/ға және Оңтүстік шығыс Азия (ЮВА) елдерінен/не (Достық және Алтынкөл стансалары арқылы)

2021 жылдың 9 айында Достық және Алтынкөл стансалары арқылы транзиттік қатынастағы тасымалдардың үлесі 47% немесе 47,8 мың бірлікті құрады. 2019 жылдың 9 айында Достық және Алтынкөл стансалары арқылы контейнерлерді тасымалдау құрылымы былайша қалыптасты:

ҚХР-дан (–Достық, Алтынкөл арқылы кіру) – 39 мың бірлік, бұл АППГ-дан 12,6 мың бірлікке немесе 24% кем, бұл ретте шамамен 89% - Орталық Азия елдеріне (машиналар мен жабдықтар, ТНП, химикаттар, құрылыс материалдары және басқа да жүктер).

Машиналар мен жабдықтарды, жеңіл автомобильдерді Өзбекстаннан Ресейге тасымалдаудың төмендеуі «GM Uzbekistan БК» ЖАҚ» сатылымының төмендеуіне (ресейлік автоэуесқойлар тарапынан кәсіпорын өніміне сұраныстың азаюы, сондай-ақ Ресей рублінің девальвациясы);

Анықтама: 2019 жылдың қорытындысы бойынша GM Uzbekistan РФ-ға сұраныстың төмендеуінен — кәсіпорын үшін негізгі өткізу нарығында экспорт 39% - ға 55

мың автомобильге дейін қысқарған. Еуропалық бизнес қауымдастығы автоөндірушілер комитетінің мәліметінше, 2021 жылдың қаңтар-маусым айларында Ресейде GM Uzbekistan автокөліктерін сату көлемі 1,6 есеге төмендеді. 2019 жылдың қорытындысы бойынша GM Uzbekistan автокөлігінің өндірісі 245,7 мың автокөлікті құрады (2017 жылмен салыстырғанда +0,1%).

ҚХР-на (Достық, Алтынкөл арқылы шығу -) – 8,4 мың бірлік, бұл АППГ-дан 2,6 мың бірлікке немесе 44% артық. Осы бағыттағы тасымалдардың негізгі үлесі Өзбекстаннан (85%) және Қырғызстаннан (9%) тасымалдауға келеді. Алайда өсім Еуропадан Қытайға контейнерлер тасымалының артуына байланысты.

1. ТМД және Балтық елдері-Орталық Азия

2019 жылдың 9 айында ТМД және Балтық елдері станциялары бағытында контейнерлерді Орталық Азия елдеріне/елдерден тасымалдау 25% - ға немесе 18 545 бірлікке қысқарды, бұл ТМД және Орталық Азия елдеріндегі дағдарыстық құбылыстарға, сондай-ақ Еуропа мен ЕО елдерінен жүктерді өткізу бойынша Ресейдің санкцияларына байланысты.

Қоғамның табысын ұлғайту мақсатында тұрақты автомобиль тасымалдарын қайта бағдарлау жолымен контейнерлерде жүк тасымалдаудың жаңа көлемін тарту есебінен қоғамның құрылымдық бөлімшесі Көліктік қызмет көрсету орталығымен республика ішілік қатынаста автомобиль және темір жол көлігімен жүк тасымалдау құнына талдау жүргізді.

Алматы - Астана бағыты бойынша (1 318 шақырым) авто және т/ж тасымалдарының мөлшерлемесін салыстырған кезде, жүктің көлемі мен массасына қарамастан, есеп айырысулар жабық вагондағы т/ж тасымалының мөлшерлемесі 224 000 теңгені (т/ж тарифі және операция жасау), ал автомобиль көлігімен - 240 000 теңгені құрайтынын көрсетті.

Өз кезегінде жабық вагонда тасымалдануға қажетті терминалдық қызметтер - 46 000 тг және автоқызметтер-60 000 тг (3 рейс) сияқты қосымша шығындарды ескере отырып, вагонды тасымалдау құны 106 000 тг-ға артады. Алайда, вагондардың орташа жүктемесі 120 м³ көлемімен 60 тоннаны, ал 86 м³ көлемімен 20 тоннаны құрайтынын ескерсек, жабық вагондағы 1 тонна/м³ тасымалдау құны 5 483 теңгені құрайды. бір тонна үшін, 2 742 тг. м³ үшін, ал автокөлікте 12 000 тг. бір тонна үшін, 2 791 тг. тиісінше м³ үшін

Бұдан шығатын қорытынды, кубатуралық жүкті жабық вагонмен тасымалдау кезінде құны бірдей, ал ауыр салмақты жүкті автомобиль көлігімен салыстырғанда 2 еседен артық арзанырақ көрінеді.

Алайда, 1000 шақырымнан кем қашықтыққа жүктерді тасымалдау кезінде (мысалы, Павлодар-Алматы) автомобиль көлігімен 1 тонна/м³ үшін жөнелту құны 4 250 теңгені құрайды. тонна үшін, 988 тг. /м³, ал жабық вагонда 3 367 тг. бір тонна үшін, 1 683 тг. ауыр салмақты жүкті автокөлікпен тасымалдау құны 25% - ға, ал кубатуралық жүкті жабық вагонмен тасымалдаумен салыстырғанда 40% - ға арзан болады.

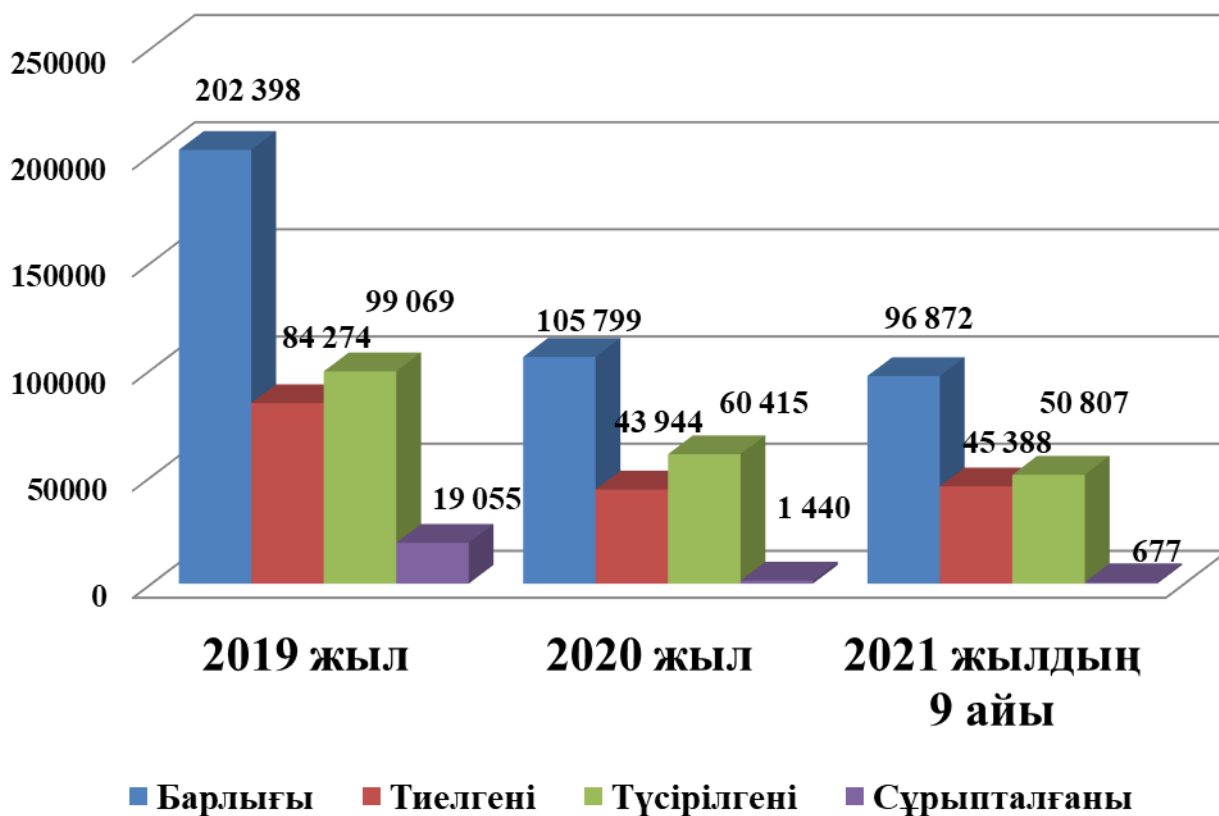
Сонымен қатар, автомобиль көлігімен және контейнерлермен тасымалдау мөлшерлемесі 1000 шақырымнан астам (Алматы-Астана) бағыт бойынша салыстыру кезінде темір жол тарифінің мөлшерлемесі және 20/40 футтық контейнерлермен тасымалдау операциясын жасау 141 000 тг құрайды. Бір тонна үшін, 255 000 тг. автомобиль көлігімен салыстырғанда тиісінше 99 000 теңгеге төмен және 15 000 теңгеге жоғары.

Өз кезегінде, жабық вагонды тасымалдау кезіндегі сияқты 20 фут контейнерімен тасымалдау кезінде 45 000 тг, ал 40 фут контейнерімен 63 000 тг құрайтын қосымша шығындарды ескеру қажет. Сондай-ақ, 20 фут контейнерінің орташа жүктемесі 30 м³ көлемімен 18 тоннаны, ал 40 фут контейнері-62 м³ көлемімен 30 тоннаны құрайды. 1 тонна/м³ үшін автотасымалдармен салыстырғанда 20 фут контейнерлік жөнелту 9 300 теңгені құрайды. Бір тонна үшін, 6 200тг/ м³, 40 фут 10 600тг, бір тонна үшін, 5 129 тг. м³.

Алайда, 1000 шақырымнан кем қашықтыққа жүктерді тасымалдау кезінде (мысалы, Павлодар-Алматы) 20 фут контейнерінің жөнелту құны - 6 800тг. бір тонна үшін, 4 533тг/м³ және 40 фут контейнері үшін-700тг. бір тонна үшін, 3 726 тг/ м³.

Бұдан шығатын нәтиже, контейнермен кубатуралық жүкті тасымалдау кезінде құны 1,5 есе жоғары, ал ауыр салмақты жүкті автомобиль көлігімен салыстырғанда 1,5 есе арзанырақ болатындығына көз жеткізуге болады.

2021 жылдың 9 айының қорытындысы бойынша ІТК тиеу -белгіленген жоспардан 11% - ға төмендеген, бірақ 2020 жылдың осы кезеңімен салыстырғанда 4% - ға өскен. Жоспардың орындалмау себептерінің бірі бос контейнерлерді қайтарудың төмендеуі болып табылады. Сондай-ақ, жоспардың орындалмау себептерінің бірі негізгі жүк жөнелтушілердің тасымалдау көлемінің төмендеуі болып табылады.



3 сурет - 2019-2020 жылдары және 2021 жылдың 9 айында контейнерлік тасымалдардың динамикасы

Жоғарыда айтылған талдау бойынша бағыт қашықтығы 1000 шақырымнан кем болмаған жағдайда, жүкті 20/40 футтық контейнерлермен тасымалдау кезінде тасымалдау ақысы, көліктік операциялар жасау және терминалдық қызметтер құнын төмендету мүмкіндігін қарастыру қажеттілігін көрсетеді.

Бұл шара жүк айналымының бір бөлігін автокөліктен темір жолға қайта бағдарлауға мүмкіндік береді, сол арқылы жүк ағындарын контейнерлеуді арттырады, автожол инфрақұрылымының жүктелуін төмендетеді.

Сонымен қатар, жүкті тасымалдау түрін таңдау кезінде жөнелтуші үшін автомобиль көлігінің артықшылықтары маңызды фактор болып табылатынын ескеру қажет.

Жоғарыда көрсетілген талдау және қолданыстағы нарықта қоғамның бәсекеге қабілеттілігін нығайту негізінде бірқатар іс-шаралар өткізу жоспарланыуы қажет:

- көрсетілетін қызметтер сервисінің сапасын жақсарту;
- «ҚТЖ «ҰК» АҚ-мен контейнерлік тасымалдардың өзіндік құнын төмендету бойынша шаралар қабылдау;
- тарифті төмендету мүмкіндігін қарастыру.

Қортындылай келе қазіргі уақытта жүкті контейнерлердің көмегімен тасымалдау жүк тасымалының ең талап етілетін түрі болып табылады. Осындай контейнерлік тасымалдар арқылы кез келген тауарды, ол сұйық немесе сусымалы материал болсын, ол морт немесе қауіпті болсын, тасымалдауға болады. Тағы бір артықшылығы – арнайы жабдықтарды пайдаланудан бас тарту. Контейнерлік тасымалдарды кез келген көлікпен жүзеге асыруға болады.

ӘДЕБИЕТТЕР

1. Интегрированный годовой отчет АО «НК «Қазақстан темір жолы» на 2020 год. https://www.railways.kz/articles/for-investors/godovye_otcheti

2. <https://kursiv.kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vygos-na-32>.

3. Карсыбаев Е.Е., Ибрагимов У.Н., Иманбекова М.А. Возможности и перспективы повышения конкурентоспособности транспортной инфраструктуры в конкуренции международных транспортных коридоров / Материалы II-ой международной научно-практической конференции «Менеджмент качества: поиск и решения» Шанхай (КНР) 23-25 ноября 2016

4. Масимов К.К. Перспективы развития транспортно-коммуникационного комплекса//Материалы международной научно-практической конференции “Актуальные проблемы транспортно-коммуникационного комплекса на пороге третьего тысячелетия”. –Алматы, 2005. – С. 14-22.

УДК 338.48:339.92(574)

М.Б. Мұстаяп^а, К.Т. Аленов^б, П.О. Имангазиев^с

Қорқыт Ата атындағы Қызылорда Университеті, Қызылорда қ, Қазақстан
mbm-kz@bk.ru, alen80k@mail.ru, pazyl72i@mail.ru

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ ӨЗЕКТІЛІГІ МЕН МҮМКІНДІКТЕРІ

Аңдатпа. Логистиканың өзектілігі және оны зерттеуге деген қызығушылықтың артуы логистикалық әдісті қолдануды ашатын материал өткізуші жүйелердің тиімді қызмет етуін жоғарылататын потенциалды мүмкіндіктер. Логистика шикізат пен жартылай фабрикаттарды сатып алу мен дайын өнімді тұтынушыға жеткізгенге дейінгі уақыт аралығын қысқартуға мүмкіндік береді. Логистикаға деген отандық ғалымдардың, жоғарғы оқу орындарының оқытушыларының, ғылыми-техникалық жұмысшылардың, өнеркәсіп және көлік кәсіпорындарының менеджерлерінің, инженерлер мен бизнесмендердің қызығушылығы тек отандық экономика үшін жаңа және терминмен ғана емес, сондай-ақ өнеркәсібі дамыған елдер экономикасында логистикалық әдісті қолдану негізінде алынған әсерлі нәтижелермен бөлісу.

Түйін сөздер. Логистика, көлік кәсіпорындары, отандық экономика, тасымалдау көлемі

Аннотация. Актуальность логистики и возросший интерес к ее изучению раскрывают применение логистического метода материалы потенциальные возможности повышения эффективности функционирования сбытовых систем. Логистика позволяет