

*Жанбиров Ж.Г., Рамазан Б., Дуйшеналиев Э.У.***ЭЛ АРАЛЫК АВТОМОБИЛДИК ТАШУУЛАРДЫН
УЧУРДАГЫ АБАЛЫ ЖАНА КЕЛЕЧЕГИ***Жанбиров Ж.Г., Рамазан Б., Дуйшеналиев Э.У.***ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК***Zh.G. Zhanbirov, B. Ramazan, E.U. Duishenaliev***CURRENT STATE AND PROSPECTS
OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT**

УДК: 656.072/.078(045/046)

Бул макаланын негизги максаты - өлкөнүн транзиттик потенциалынын натыйжалуулугун жогорулатуу жана Батыш Кытай-Батыш Европа автомобиль транзиттик коридорунун базасында логистикалык колдоо көрсөтүү. Жүргүзүлгөн алдын ала изилдөөлөрдүн талдоосунун алкагында транзиттик трафиктин заманбап схемалары каралып, алардын кемчиликтериндеги айырмачылыктар аныкталды. Иштин негизги максаттарынын бири – транзиттик коридор өткөн аймактарга жүк ташуучулардын толук жеткиликтүүлүгүн камсыз кылуу, жергиликтүү тургундар үчүн жумуш орундарын уюштуруу, ошондой эле бюджеттин кирешесин түзүү. Ушул максаттарга жетүү үчүн, сунуш кылынган макала товарларды эл аралык автомобиль ташуу тизмегине "бир чиркегич документтин" жана заманбап "блокчейн" маалымат тутумун колдонуунун негизинде жетишилгендигин далилдейт. Анын үстүнө, эгерде Казакстан Республикасынын 2787 км жолдорунда, эч кандай тоскоолдуктар жок болсо, бир эле айдоочу - 96 саат, эки айдоочу - 50 саат тең ташышса, анда сунуш кылынган долбоорго ылайык, бир айдоочу 30 сааттын ичинде бул участкактон өтөт. Ар бир унаа 450-500 чакырымдан ашык эмес аралыкты басып өтөт, бул транспорттук чынжырдын техникалык ишенимдүүлүгүн жогорулатат. Жеткирүү чыгымдары 2,0 доллардан 0,75 долларга чейин төмөндөтүлүшү мүмкүн.

Негизги сөздөр: жүк ташуу, транзиттик коридор, баасы, эффективдүү маршрут, логистикалык технологиялар, тутум, логистикалык кампалар, жүктүн агымы.

Основной целью данной статьи является повышение эффективности транзитного потенциала страны и обеспечение логистического обеспечения на базе автомобильного транзитного коридора Западный Китай-Западная Европа. В рамках анализа проведенных предварительных исследований были рассмотрены современные схемы транзитных перевозок и выявлены различия в их недостатках. Одной из главных целей работы является обеспечение полного доступа перевозчиков в регионы, через которые проходит транзитный коридор, организация рабочих мест для

местных жителей, а также формирование доходов бюджета. Для достижения этих целей в представленной статье доказано, что цепочка международных автомобильных перевозок грузов достигается на основе "одного прицепного документа" и использования современной информационной системы "блокчейн". Более того, если на 2787 км автодорог Республики Казахстан при отсутствии каких-либо препятствий перевозка осуществляется одинаково одним водителем - 96 часов, двумя водителями - 50 часов, то согласно предлагаемому проекту Один водитель проедет этот участок за 30 часов. Каждый автомобиль проезжает не более 450-500 километров, что повышает техническую надежность транспортной цепи. Стоимость доставки может быть снижена с \$ 2,0 до \$ 0,75.

Ключевые слова: грузовые перевозки, транзитный коридор, стоимость, эффективный маршрут, логистические технологии, система, логистические склады, грузопоток.

The main purpose of this article is to increase the efficiency of the country's transit potential and provide logistics support based on the Western China-Western Europe road transit corridor. As part of the analysis of the preliminary studies carried out, modern transit traffic schemes were considered and differences in their shortcomings were identified. One of the main goals of the work is to ensure full access of carriers to the regions through which the transit corridor passes, to organize jobs for local residents, and to generate budget revenues. To achieve these goals, in the presented article it is proved that the chain of international road transport of goods is achieved on the basis of "one trailer document" and the use of a modern information system "blockchain". Moreover, if on 2787 kilometers of roads in the Republic of Kazakhstan, in the absence of any obstacles, the transportation is carried out in the same way by one driver - 96 hours, by two drivers - 50 hours, then according to the proposed project one driver will pass this section in 30 hours. Each car travels no more than 450-500 kilometers, which increases the technical reliability of the transport chain. Shipping costs can be reduced from \$ 2.0 to \$ 0.75.

Key words: cargo transportation, transit corridor, cost, efficient route, logistics technologies, system, logistics warehouses, cargo flow.

Площадь 2,7 миллиона квадратных километров, расположенных в Центре субконтинента Евразия, Казахстан Сухопутный мост между Китаем, странами Центральной Азии и Европой. Протяженность границы Казахстана и Китая составляет 1783 км [1].

Через территорию современного Казахстана в древние времена проходит одно из северных направлений Великого Шелкового пути. Кстати, термин «Великий Шелковый путь» был введен немецким географом Рихтофеном только в 1877 году.

В настоящее время через пять таможенных переходов Казахстан - граница Китая обеспечивается доставкой автомобильным транспортом. Грузы из Китая через Казахстан доставляются транзитом в 14 стран Европы и Азии. Несмотря на то, что КНР еще не перешла к системе МДП, транспортировка, начиная с таможенной территории Казахстана МДП [2].

При создании мультимодального автомобиля всегда включается, но это единственная мономодальная схема доставки. Как правило, грузы из Китая в Казахстан и далее в Россию и другие Штаты везут прямо на автомобиле. Используйте такую доставку и когда конечный пункт недоступен для других видов транспорта.

Доставка грузов из КНР поможет избежать лишних грузов опасность - повреждение груза, накопленного в процессе погрузки груза - проведение съемочных работ. Способы, стоимость, сроки доставки товаров из Китая. При транзите через Казахстан согласовывается с клиентом разработка простейшей или мультимодальной схемы транспорта. Транспортные операторы Евразии (Россия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан) в 2016 году выполнено 138,1 тыс. перевозок груз между своими странами и Китаем [3].

Основные причины активного использования автомобиля логистические системы при торговле с Китаем были для него типичными, гибкость доставки и высокая скорость междугородних перевозок.

Международный транзитный коридор "Западная Европа" (МТК) – Западный Китай " уже становится мейнстримом грузоперевозки в Центрально-Азиатском регионе. Коридор обеспечивает высокий уровень услуг, включающий отличную комбинацию технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугой логистических центров. Система платных дорог, запланированных на некоторых участках коридора качество и своевременность оказываемых услуг. Проект включает в себя три основные направления грузоперевозок: Китай - Центральная Азия, Китай – Казахстан, Китай – Россия – Западная Европа.

"Европа – Западная Китайская Ловушка". Общая длина коридора по направлению Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8445 км, из них 2233 км территория Российской Федерации, 2787 км – Республика Казахстан, 3425 км – Китайская Народная Республика [4].

Основной прибылью от реализации данного проекта является экономическое развитие регионов транзитный коридор.

На сегодняшний день в Казахстане развиваются центры и регионы равномерно. По данным Агентства РК по статистике для на 2018 год В Жамбылской, Кызылординской, Южно-Казахстанской областях и живет в городе Актобе, по территории которого проходит новая дорога около 4,6 млн. человек. Это треть населения страны.

Непрерывный поток грузов, обеспечивающий дорожные зоны "Западная Европа – Западный Китай", местный) приобретение объектов инвестирования для предпринимателей, создание новых рабочие места, инвестиции в придорожную инфраструктуру [5].

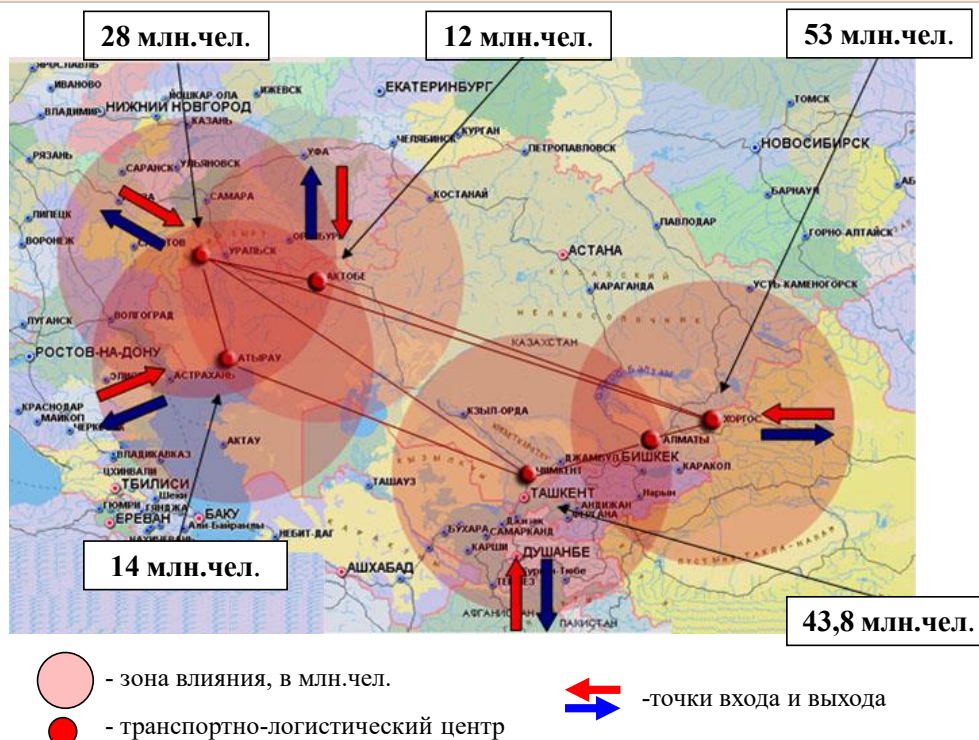
Следующая косвенная экономическая выгода от реализации сокращение времени и затрат при прохождении границы.

Стоит отметить, что реальный транспорт с реальным грузом он идет только по маршрутам или странам, которые предлагают наиболее подходящие возможности для этого. Так что будет много, насколько зависит власть Казахстана и власть других заинтересованные страны будут готовы ликвидировать имеющиеся административные барьеры. Есть сложности с пересечением таможенные формальности. Транспортные потоки, наконец, происходит там, где создаются цивилизованные условия.

Транзитом из КНР в Казахстан и через Казахстан в 2016 году перевезено 5 335,0 тыс. тонн различных грузов, в том числе 1 325,6 тыс. тонн автомобильным транспортом, что составило 24,8%. Общий объем транзитом через Казахстан перевезено 3 658,3 тыс. тонн из них 775 тыс. тонн или 21,2% - автотранспортом. А от общего объема 1 676,7 тыс. т. импорт, перевезенный сухопутным транспортом 550,7 тыс. т. перевезено автотранспортом, что составляет 32,8%.

Кроме того, автомобильным транспортом из стран Европы в 2016 году за год перевезено 75,9% от общего объема перевозок. Казахстан в стоимостном выражении, а из Турции – 97% [6].

Модель транспортно-логистической системы «Западная Европа - Западный Китай»



4

Рис. 1. Модель транспортно-логистической системы «Западная Европа – Западный Китай».

Перспективы использования Казахстана для оптимизации поставок Груз из Китая во многом зависит от самих участников рынка. Реальная польза от маршрута ощущается, когда это необходимо инфраструктура для него [7].

Перспективы использования Казахстана для оптимизации доставки грузов из Китая во многом зависит от самих участников рынка. Реальная польза маршрута почувствуется тогда, когда будет построена необходимая для него инфраструктура [7].

На данный момент перевозки грузов из Китая транзитом через Казахстан осуществляются по следующим схемам:

Первая схема: казахстанский автотранспорт загружается на терминалах в Урумчи (КНР), пересекает китайско-казахстанскую границу и доставляет груз до места назначения.

Перспективы использования Казахстана для оптимизации поставок Груз из Китая во многом зависит от самих участников рынка. Реальная польза от маршрута ощущается, когда это необходимо инфраструктура для него [7].

Перспективы использования Казахстана для оптимизации доставки грузов из Китая во многом зависит от самих участников рынка. Реальная польза маршрута почувствуется тогда, когда будет построена необходимая для него инфраструктура [7].

На данный момент перевозки грузов из Китая транзитом через Казахстан осуществляются по следующим схемам:

Первая схема: казахстанский автотранспорт загружается на терминалах в Урумчи (КНР), пересекает китайско-казахстанскую границу и доставляет груз до места назначения.

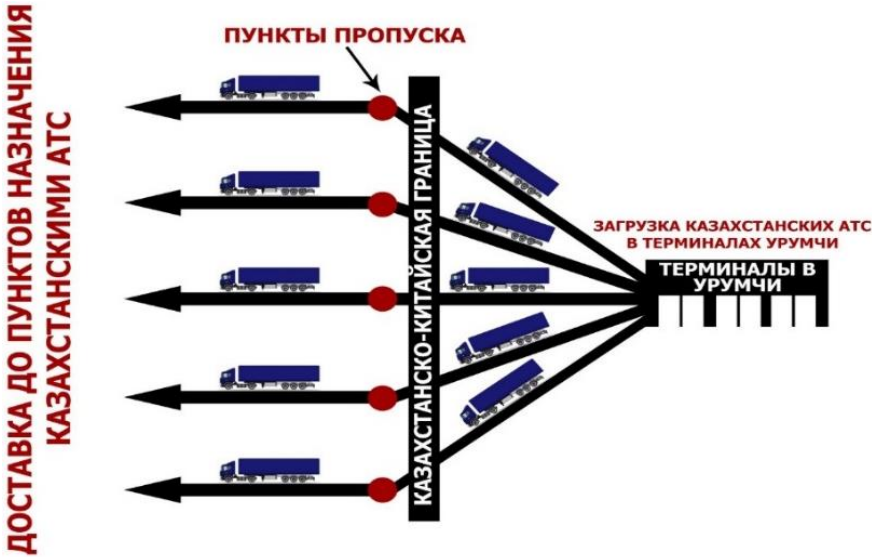


Рис. 2. Схема 1 доставки груза до пунктов назначения казахстанскими АТС.

Вторая схема: китайский автотранспорт доставляет груз до китайских пограничных терминалов. Казахстанские и российские перевозчики грузятся на этих терминалах, пересекают границу и перевозят груз до назначения.

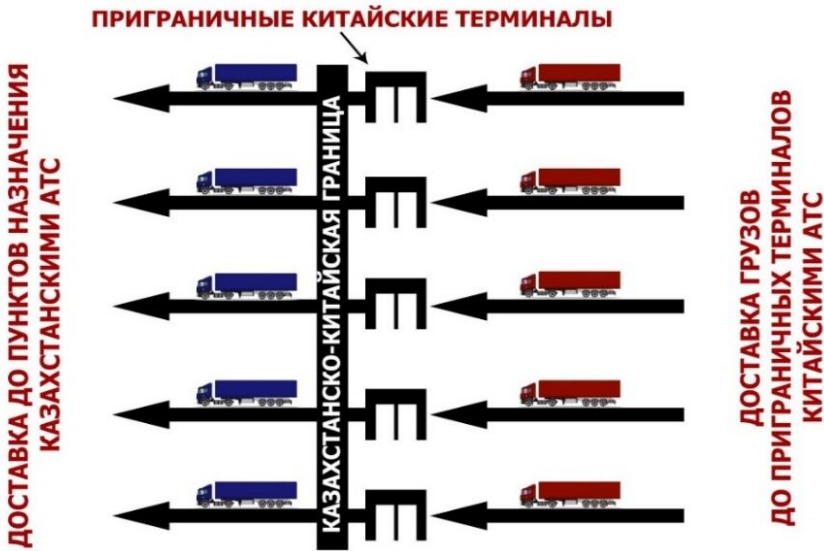


Рис. 3. Схема 2 доставки груза до пунктов назначения казахстанскими АТС.

В перспективе предусматривается третья схема. Китайский автотранспорт доставляет груз до терминалов Международного центра приграничного сотрудничества в Казахстан. Казахский автотранспорт, или же автотранспорт другой страны, грузится на этих терминалах, и перевозят грузы до конечных пунктов.

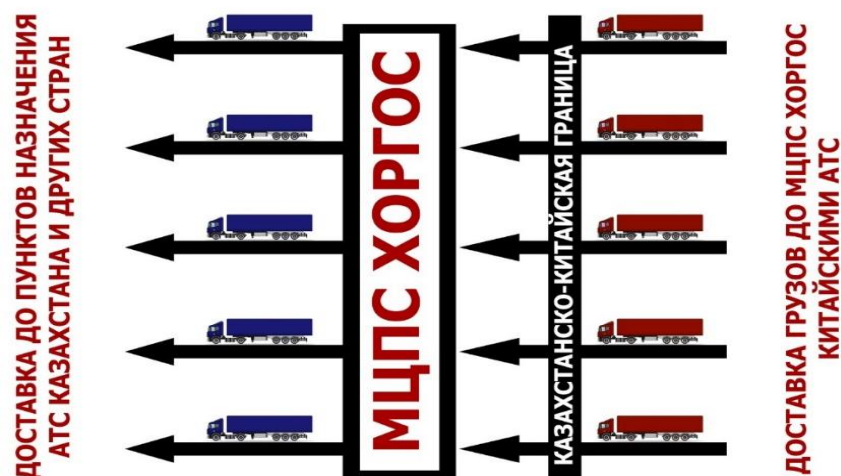


Рис. 4. Схема 3 доставки груза до МЦПС Коргас.

В ходе данной исследовательской работы рассмотрена и предлагается четвертая схема.

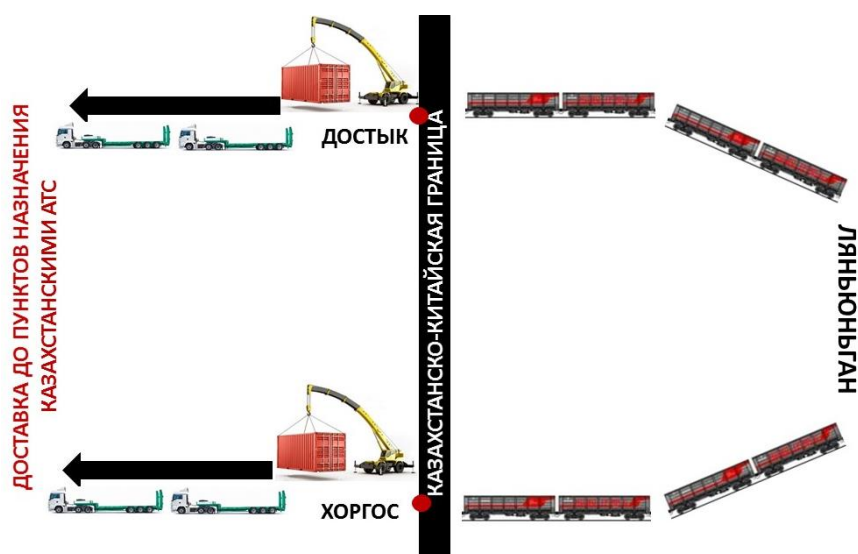


Рис. 5. Схема 4 доставка груза в контейнерах до пунктов назначения казахстанскими АТС.

Грузы в контейнерах из терминалов внутренних городов КНР железнодорожным транспортом доставляются в ж/д терминалы на территории Казахстана (Достык, Коргас). Далее контейнеры загружаются на казахстанские автотранспортные средства-контейнеровозы и перевозятся до конечных пунктов назначения. Данная мультимодальная схема перевозок является перспективной. Однако имеются некоторые сложности в организации перевозок по данной схеме,

связанные с обеспечением возврата контейнера и обратной загрузкой автотранспорта.

Протоколом организационного заседания Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 23-24 мая 2017 года достигнута договоренность между членами государствами ШОС, начать с 2018 года перевозки грузов из КНР транзитом через Казахстан из городов Урумчи и Ляньюньган по утвержденным

маршрутам.

Согласно договоренности вводятся бланки разрешений на эти перевозки между государствами ШОС (Китай, Россия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан) устанавливающие квоты на бланки разрешений по этим маршрутам. Ориентировочно на маршруте Ляньюньган – Урумчи – Казахстан – Россия все государства получают по 200 бланков разрешений на первый год.

Около половины грузов из стран Европы на Казахстан на сегодняшний день идут через консолидационные терминалы и склады Польши и Литвы [8, 9].

При осуществлении международных автомобильных перевозок используются передовые технологии перевозок.

Казахстанские перевозчики сборными (консолированными) грузами загружаются на терминалах на территории Польши и Литвы.

Участвуют в контейнерных перевозках, когда осуществляют перевозки грузов через Австрию. Казахстанские автотранспортные средства с грузом или без груза на основании специального австрийского разрешения на границе Австрии загружаются на железнодорожные специальные платформы и доставляются до конечного железнодорожного пункта на территории Австрии. После выгрузки следуют по маршруту доставки грузов.

Транспортными компаниями, которые имеют свои склады в странах Европы, широко используются в перевозках сменные (оборотные) полуприцепы.

Выводы. Наиболее выгодная схема для Казахстанского перевозчика – схема 1, перевозка из глубины Китая способствует более быстрому прохождению

границы Китая и Казахстана, а также сокращением времени перевозки, когда перевозка с загрузкой на приграничных терминалах Китая дольше на 1-2 дня, а при загрузке на МЦПС Коргас 3-4 дня.

Литература:

1. Жаңбыров Ж.Ғ., Мұрзахметова Ұ., Кенжеғалиев Б. Авторлық логистикасы-халықаралық жүк тасымалдау. Оқулық. Алматы. «ССК». - 2019.-372 б
2. Наталья Г.А. Прутских И.В. Транспортная система Китая. // Научный журнал Успехи современного естествознания. - 2012. - №3. - С. 101-119.
3. Официальный интернет ресурс МИР РК. Режим доступа: <http://mid.gov.kz>
4. Отчет Комитета Автомобильных Дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан по проекту «Западная Европа - Западный Китай». - Астана-2017.
5. РИА Новости [Электронный ресурс] / Стратегия экономического развития «Один пояс - один путь». Режим доступа: <https://ria.ru>.
6. Макаров И.А., Соколова А.К. Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России. - 2016.
7. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. Указом Президента Республики Казахстан от 6. 04. 2015 г. №1030.
8. Sabraliev N., Abzhapbarova A., Nugymanova G., Taran I., Zhanbirov Zh. Modern aspects of modeling of transport routes in Kazakhstan. News of the National Academy of sciences of the Republic Kazakhstan. Series of Geology and technical sciences. 2019. Vol. 2, N. 434. P. 62-68.
9. Старкова Н.О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н.О. Старкова, С.М. Саввиди, М.В.Сафонова. // Научный журнал КубГАУ. - №85(01). - 2013. - С. 25-32.