

УДК 338.47:656

Мустапаева Алия Дженисбековна – д.т.н., профессор (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

Рсымбетова Нургул Дарханкызы – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ДОСТЫК КАК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В ЦЕПИ ПОСТАВОК ГРУЗОВ В НАПРАВЛЕНИИ АЛМАТЫ-ДОСТЫК

Железнодорожная станция Достык (международный пограничный пункт Достык - Алашанькоу) на казахстанско-китайской границе имеет особое значение в обеспечении международных контейнерных перевозок. Станция Достык является экономически значимым объектом в транзитно-транспортном потенциале Казахстана и играет важную роль для экономики Казахстана, обладая огромным потенциалом в обеспечении интеграционных процессов в развитии экономических связей между странами Европы и Азии. На сегодняшний день через таможенную «Достык» железной дорогой проходят грузы различной категории из Западного и Центрального Китая, Юго-Восточной Азии на Запад, в Европу, Россию, Центральную Азию, Казахстан и Ближний Восток.

Станция Достык является внеклассной станцией, продольного типа с последовательным расположением парков. Расположена на 303 – 310 км участка Актогай – Госграница. По характеру работы относится к грузовой пограничной станции с выполнением функций грузовой и сортировочной станции. Станция выполняет полный комплекс операций по приему и отправлению поездов, следующих через государственную границу, перегруз грузов из вагона в вагон в связи со сменой ширины колеи, перестановку грузовых и пассажирских вагонов с тележек одной колеи на тележки другой колеи, формирование составов, отправляемых на сеть и прибывающих с сети дорог Казахстана и других стран.

Обеспечить пропускную способность станции в таком рекордном объеме удалось за счет выполнения всех намеченных мероприятий, внедрения новых прогрессивных технологий, в том числе «Единого зала оформления». Если раньше на таможенное оформление документов затрачивалось более суток, то сейчас эта процедура сократилась до 4-5 часов. Всего с момента начала перевозок через международный переход Достык – Алашанькоу переработано почти 110 млн. тонн груза.

Возрастающая роль Казахстана в мировой транспортной системе, а также бурное развитие западных районов КНР, граничащих с нами, дают основание рассчитывать на увеличение транспортировки грузов через Достык до 18 млн. тонн к 2015 году и 22 млн. к 2020 году. Сегодня на станции Достык проводятся грузовые и сортировочные операции, работы по приему-отправке поездов, перестановке колесных пар, перегрузу товаров из КНР в вагоны широкой колеи.

В диссертации выполнен анализ количественных показателей перегрузочных терминалов. За 2016 год погружено по перегрузочным местам 117 057 вагонов, 3 614 230 тонн, стат. нагрузка 31 тонна, среднесуточный перегруз составил 321 вагон. В сравнении с 2015 годом выполнение по перегрузу в этом году составило в вагонах 103%, в тоннаже 99%, статическая нагрузка на один вагон снижена к уровню прошлого года на 1 тонну. Не выполнение данного показателя в тоннаже. Количественные показатели по ПМ приведены в таблице 1.[1]

Таблица 1– Количественные показатели по ПМ

Наименование перегрузочного Ангара	2015 год			2016 год		
	вагоны	тонны	стат. нагрузка	вагоны	тонны	стат. нагрузка
ПМ №1	5815	261540	45	4997	243678	49
ПМ №1а	7355	308724	42	7516	363079	48
ПМ №2	13596	679577	50	13078	642937	49
ПМ №3	6307	316968	50	8538	420817	49
ПМ №4ангар	57952	1447259	25	56452	1199801	21
ПМ №4откр.пл./кон	9291	224854	24	17180	387434	22,5
ПМ №4 откр.	7741	174115	22	3938	79095	20
ПМ №5	704	41601	59	337	19398	58
ПМ №6	1412	88259	62,5	3164	196569	62
ПМ №7	3459	100815	29	1857	61422	33
Итого:	113632	3643712	32	117057	3614230	31

Анализ приведенных данных, а также экспертная оценка ожидаемых объемов перевозок позволяют сделать следующие выводы:

- основной объем перевозок приходится на грузы казахстанско-китайской межгосударственной торговли, и их объем в перспективе будет расти;
- доля транзитных грузов будет увеличиваться более высокими темпами, но это будут в основном грузы торговли Китая с Россией и центрально - азиатскими государствами;
- более высокими темпами будут расти объемы перевозок грузов из Китая в Казахстан и другие государства;
- требуется принятие мер по резкому увеличению перевозочного потенциала международных железнодорожных переходов для освоения предполагаемых объемов;
- для привлечения трансконтинентального транзитного грузового потока на направлении Европа - Азия через территорию Казахстана нужны новые принципиальные решения.[6]

Переработка осуществляется на восьми перегрузочных местах, три из которых – ангара, три – открытого типа и два – закрытого для сыпучих грузов. Также на станции функционируют сортировочная горка малой мощности и шесть сортировочных путей для расформирования и формирования поездов. В настоящее время общая производственная мощность составляет 2500 вагонов в сутки. Кроме того, производится перестановка грузовых и пассажирских вагонов.

Чтобы улучшить производственную деятельность, на станции пересмотрели весь цикл погрузки вагонов, усовершенствовали, удлинители объездные пути и проложили новые, обеспечив широкий доступ вагонов в ангара и их подачу к перегрузочным терминалам. В перспективе масштабы грузооборота будут только расти – транзитными маршрутами через станцию Достык сильно заинтересовались компании Южной Кореи и Японии, которые раньше доставляли грузы в Европу через российский морской порт Находка. Несмотря на кризисные трудности в мировой экономике, наблюдается высокий рост товарооборота между странами Балтии, СНГ, Европы и КНР, что ведет к увеличению транзита через погранпереход Достык – Алашанькоу. Учитывая это, НК «КТЖ» активно строит новые погрузочные терминалы на станции.

Через станцию в основном осуществляются контейнерные перевозки, в общем объеме грузооборота они составляют 70 процентов. Грузы в контейнерах отправляются в страны Балтии, СНГ и Европы. Газовые трубы идут на казахстанские станции Узын-Агаш и Луговая, нефтяное оборудование – в Туркменистан и Таджикистан. Достижению

планируемого к 2020 году объема транспортировки грузов, преимущественно в контейнерах, во-первых, будут способствовать расширению и реконструкция инфраструктуры, совершенствование технологического перевозочного процесса. Здесь намечено построить приемо-отправочные парки колеи 1520 и 1435, перегрузочное место № 8, или так называемый универсал. Во-вторых, по оценке международных экспертов, потенциал контейнерных перевозок по трансасиатской магистрали велик. Об этом говорят достаточно высокий уровень экономического развития государств-участников нового маршрута и его конкурентоспособность: по сравнению с морским путем расстояние сокращено вдвое, по сравнению с транссибирским маршрутом – на 1,5 – 2 тыс. км.

Таблица 1–Пропускная и перерабатывающая способность пограничного перехода Достык-Алашанькоу

Вывоз грузов с Достыка 12-15 млн. тонн в год Ввоз груза в Достык 6 млн. тонн в год	Ввоз грузов в Алашанькоу 12-15 млн. тонн в год Вывоз груза с Алашанькоу 12-15 млн. тонн в год
Ограничения по ввозу: 1. Пропускная способность парка «Д» китайской колеи. 2. Перерабатывающая способность центральной горловины станции. 3. Недостаточное количество и мощность перегрузочных мест. 4. Сложность перегруза контейнеров, перевозимых в организованных поездах.	Меры по увеличению потенциала: 1. Строительство дополнительных приемо-отправочных путей широкой колеи. 2. Строительство выставочных и сортировочных путей. 3. Строительство дополнительных перегрузочных мест. 4. Строительство специализированного парка по работе с контейнерными поездами. 5. Общее увеличение пропускной способности и технического оснащения станции Достык.

В-третьих, наряду с развитием мощности железных дорог предполагается принять ряд организационных мер для привлечения на трансасиатскую магистраль новых объемов перевозок. Найдены и пути решения проблем в процедуре перемещения через государственную и таможенную границу грузов и транспорта. В настоящее время проверка и обработка товаросопроводительных и транспортных документов при приеме импортных и транзитных грузов со стороны сопредельного государства начинаются лишь после прибытия грузового поезда на приграничную железнодорожную станцию и доставки машинистом их оригиналов. Вследствие этого недостатки и нарушения таможенного законодательства, оформления необходимых документов выявляются с опозданием, и на их устранение уходит уйма времени. Это приводит к задержке груза и накоплению вагонов и контейнеров.

Для устранения таких недостатков следует внедрить систему сбора, передачи и обработки предварительной информации о грузах и транспортных средствах при перемещении их через международные железнодорожные пункты пропуска. По инициативе Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан и учрежденной экспедиторскими компаниями Ассоциации ПУЛ, а также пользователей информационных услуг о продвижении международных грузов, ТОО «Экономтранс консалтинг» разработало систему «ИнфоСтарт», призванную решить вопрос передачи предварительной информации. Система внедрена на международном железнодорожном пункте пропуска Достык-Алашанькоу, для чего там создается самостоятельный информационно-логистический центр (ИЛЦ «ИнфоСтарт») со специалистами, со своими техническими средствами и программным обеспечением.

Технология и организация работы системы «ИнфоСтарт» позволят контролирующим службам на ст. Достык за полтора-два часа до прибытия поезда со ст.

Алашанькоу получить информацию о включенных в этот состав вагонах и грузах и провести подготовительную работу по рассмотрению и оформлению товаросопроводительных документов. Окончательная их сверка с копиями и соответствующая всесторонняя обработка будут проведены по прибытию поезда на Достык.

Выводы. Пропускная способность станции Достык приблизилась к своему максимуму пропускной способности и для ее увеличения необходимо стремиться к увеличению ее пропускной способности за счет ввода дополнительных перегрузочных мест, специализированных парков, выставочных и сортировочных путей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Н.А.Назарбаев. «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года». Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86.
2. Стратегия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан по развитию транзитно-транспортного потенциала от 05.12.2003 г. №350-1.
3. Анализ перевозок грузов АО «НК «Қазақстан темір жолы» за 2015 год.
4. Закон Республики Казахстан от 6 июля 2007 года «О специальных экономических зонах в Республике Казахстан» (статья 3)
5. Постановление Правительства РК от 28 ноября 2006 года №1127.
6. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект.- Москва: Росконсульт, 2003 г. – 397с.