

=====
Көліктік логистика және авиациялық қауіпсіздік
Транспортная логистика и авиационная безопасность
Transport logistics and aviation safety
=====

DOI 10.53364/24138614_2021_21_2_43

УДК 629.7

¹Имашева Г.М., ²Деветьярова Н.В.¹Академия гражданской авиации²Казахская академия труда и социальных отношений¹E-mail: gulnar1507@mail.ru*²E-mail: devetyarova.n@gmail.com

**ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА**

**ТЕМІР ЖОЛ ТАСЫМАЛЫНЫҢ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ
ЖАҒАНДЫҚ ДАҒДАРЫС ЖАҒДАЙЫНДА**

**FEATURES OF RAILWAY TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF THE
GLOBAL CRISIS**

Аннотация. В тяжелый период властвования COVID-19 каждое государство мира оказалось в мощном экономическом спаде. Коснулось это и Казахстана. Руководство страны было вынуждено остановить и железнодорожные пассажирские перевозки. Но так как железнодорожный транспорт несет важную стратегическую значимость, грузовые и контейнерные перевозки продолжали производиться. Во время пандемии железнодорожный транспорт стал ключевым в перевозках грузов. На мощный рост перевозок во время пандемии повлияло несколько причин, благодаря которым объем прироста перевозимого груза по сравнению с 2019 годом составил 54%.[1] И эти показатели отмечены как во внутренних, так и в международных перевозках. Нужно отметить, что слаженная и оперативная работа сотрудников на местах помогла не только быстро перестроиться для удаленной работы, но и найти методы качественного и эффективного обслуживания клиентов. Ситуация с глобальным кризисом показала, что железная дорога во все времена является ключевым транспортом, удовлетворяющим потребности в доставке грузов любого вида и по любому направлению.

Ключевые слова: COVID-19, кризис, перевозки, рост, значимость.

Аңдатпа. COVID-19 инфекциясы бүкіл дүниені дүрліктіріп, әлемнің барлық елдері қатты экономикалық құлдырауға тап болды. Бұл Қазақстанға да әсер етті. Ел басшылығы теміржол жолаушылар тасымалын тоқтатуға мәжбүр болды. Бірақ теміржол көлігі маңызды стратегиялық рөлді орындағандықтан, жүк және контейнер тасымалы өз жұмысын тоқтатпады. Пандемия кезінде теміржол көлігі жүктерді тасымалдауда жетекшілік қызметін атқарды. Пандемия кезінде трафиктің қарқынды өсуіне бірнеше

себептер әсер етті, осыған байланысты тасымалданатын жүктердің 2019 жылмен салыстырғанда өсу көлемі 54% - ды (пайызды) құрады. Бұл көрсеткіштер ішкі және халықаралық тасымалдауда атап өтіледі. Дала қызметкерлерінің үйлесімді және тиімді жұмысы қашықтан жұмыс жасауды тез қайта құрып қана қоймай, тұтынушыларға сапалы және тиімді қызмет көрсету әдістерін табуға көмектескенін атап өткен жөн. Жаһандық дағдарыстың жағдайы теміржол барлық уақытта кез-келген түрдегі және кез-келген бағыттағы тауарларды жеткізу қажеттіліктерін қанағаттандыратын негізгі көлік болып табылатындығын көрсетті.

Түйін сөздер: COVID-19, дағдарыс, тасымалдау, өсу, маңызы.

Abstract. During the difficult period of COVID-19 rule, every country in the world found itself in a powerful economic decline. This also affected Kazakhstan. The country's leadership was forced to stop rail passenger traffic. But since rail transport carries important strategic significance, freight and container transportation continued to be carried out. During the pandemic, rail transport became key in cargo transportation. The strong increase in traffic during the pandemic was influenced by several reasons, due to which the total increase in cargo transported compared to 2019 year was 54%. [1] And these indicators are noted in both domestic and international transport. It should be noted that the well-coordinated and efficient work of field employees has helped not only to quickly reorganize for remote work, but also to find methods for high-quality and effective customer service. The situation with the global crisis has shown that the railway is at all times a key transport that satisfies the needs for the delivery of goods of any kind and in any direction.

Key words: COVID-19, crisis, transportation, growth, significance.

Увеличение контейнерного транзита железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан напрямую связан с пандемией и распространением коронавирусной инфекции. С января по июнь 2020 года рост перевозок отмечен по всем направлениям на территории Казахстана. За аналогичный период 2019 года объем прироста составил 54%. [1]

Вспышка пандемии в феврале 2020 года в соседнем Китае сопровождалась снижением объемов контейнерных перевозок на 39% по сравнению с аналогичным периодом прошедшего года. Но эта ситуация оказалась временной. В Китае некоторое время не действовали предприятия. В марте, когда критическое время заболеваемости спало и последовало снятие карантинных мер, контейнерное движение быстро восстановилось. Тогда же в марте поставка грузов из КНР возобновилась полностью. Важно отметить, что ситуация с пандемией отразилась на авто и авиагрузовых перевозках. Они были вынуждены приостановить свои сообщения. Поэтому многие грузоотправители переориентировали грузы с авто и авиатранспорта на железнодорожный. Это стало одной из ключевых причин мощного роста перевозок железнодорожным транспортом. Выбор клиентов в пользу перевозки железнодорожным транспортом стал очевиден, так как перевозки железной дорогой являются более экологически чистыми, энергоэффективными, менее подвержены риску возникновения транспортных происшествий и могут помочь государствам преодолеть многие негативные внешние факторы, последствия пандемии, связанные с использованием других видов транспорта. [2]

Например, в апреле 2020 года по Казахстану экспедировали контейнерный поезд «China-Europe Express» сообщением Чунцин – Вильнюс. В составе груза были почтовые

посылки от национальной почтовой службы Китая «China Post Group», грузополучателем стала Национальная почта Литвы «Lithuania Post». Обычно такого рода посылки до пандемии перевозились авто или авиатранспортом.[3]

Только в апреле по сети АО «НК «ҚТЖ» доставлено свыше 20 миллионов тонн груза. Большая часть противоэпидемических и медицинских грузов перевозились только поездами. А также перевозка организовывалась более 8,5 миллиона тонн угля, а это на 11% выше показателя за аналогичный период прошедшего года. Казахстанцам доставлено 5,6 миллиона тонн твердого топлива, прирост составил 12%. На экспорт отправлено 2,9 миллиона тонн угля, это на 9% больше показателей апреля 2019 года. А также в апреле на 31% выросли перевозки марганцевых и железных руд, на 12% – продуктов перемола внутри страны, серного сырья и цветной руды – на 13,3%. Перевезено свыше 640 тысяч тонн зерна, в том числе на экспорт отправлено 425 тысяч тонн. [4]

18,7 миллиарда тонно-километров нетто составил эксплуатационный грузооборот за апрель, этот показатель выше прошлогоднего на 3,5%. А с января по апрель он достиг более 73 миллиардов тонно-километров нетто, что превысило данные аналогичного периода прошедшего года на 2,6%. Такие высокие показатели эксплуатационного грузооборота за четыре месяца достигнуты за счет увеличения перевозок в экспортном сообщении в апреле на 0,42 миллиарда тонно-километров нетто и транзитном сообщении на 1,07 миллиарда тонно-километров нетто к показателю прошедшего года. Тенденция увеличения перевозок продлилась и в мае. За четыре месяца было отгружено 80,5 миллиона тонн груза.

К примеру, транспортно-логистическая компания KTZ Express, которая осуществляет контейнерные перевозки, в период пандемии запустила проект по организации регулярных перевозок продовольствия в собственных рефрижераторных контейнерах. Проект обеспечил поставку грузов казахстанского агропромышленного сектора на экспорт. И 4 июня 2020 года была успешно организована отправка замороженной мясной продукции ТОО «Актюбинский мясной кластер» в рефрижераторных контейнерах из Актобе на экспорт в КНР. [1]

Также в условиях пандемии компанией KTZ Express осуществлялись перевозки гуманитарного груза. По заказу Комитета по государственным материальным резервам Министерства национальной экономики РК была организована отправка казахстанской муки общим весом порядка 10 000 тонн в Таджикистан и Кыргызстан. Для строительства быстровозводимого инфекционного госпиталя, осуществляемого VI Group близ г. Алматы, компанией KTZ Express были доставлены 226 мобильных домиков из Мангистауской области в г. Алматы.[1]

На динамичный рост заинтересованности клиентов стальными магистралями, во время пандемии, так же повлиял и грамотный подход к логистике. Чтобы объём перевозок не только оставался на том же уровне, но и увеличивался были созданы специальные условия для посткризисного восстановления:

1. Строгое отслеживание передвижения поездов и времени отправки. Движение производилось по расписанию внутри страны и при международных перевозках. По всем маршрутам отмечался подъем производительности. Например, в одном из самых популярных направлениях Китай –Центральная Азия – Китай за шестимесячный период данные роста составили 32%.

Надо отметить, что в востребованными были сообщения в/из России через государство Казахстан, где за первые шесть месяцев 2020 года подъём объёма перевозок зафиксирован 45%. В 3 раза по сравнению с 2019годом выросли перевозки древесины из

России в Китай и обратно. Были отмечены ростом перевозки металлопроката из Китая в Россию и транзит через Казахстан из России в Китай железной руды. Каждый месяц объем в среднем составлял от 25 000 до 100 000 тонн.[3]

2. Важным действием для сохранения и повышения объемов во время пандемии стало отслеживание своевременного возврата порожних контейнеров из Европы в Китай, так как остановка предприятий в Европе спровоцировала снижение товаропотока в Китай. В следствие этого и замедление потока перевозок порожних контейнеров.

В поддержку клиентам железнодорожные администрации Казахстана, России и Беларуси создали симметричную скидку в 40% на перевозки порожних контейнеров из Европы в Китай. Сниженные ставки использовались при транзитной перевозке порожних универсальных контейнеров (длиной 40 и 45 футов) на специализированных платформах в составе контейнерных поездов длиной не менее чем 57, но не более чем 82 условных вагона. Таким образом была улучшена балансировка потоков контейнеров на маршруте Китай – Европа – Китай. [3]

3. Отмечено, что перевозка контейнерами в условиях пандемии стало самым лучшим вариантом, так как при перевозке ускоряется их погрузка, разгрузка и обеспечивается сохранность грузов. Это было отмечено как при перевозке промышленных, так и при перевозке продовольственных товаров.

К примеру, в КНР последнее время стало повышено требование по перевозке отдельных грузов. Терминал «Достык» стал первым проектом реализации сухого порта по приграничному сотрудничеству на казахстанско - китайской границе.

Из 12 составов, которые передает Китайская сторона на терминал, 10 контейнерных. По Транскаспийскому международному транспортному маршруту контейнерные поезда из Казахстана в Турцию прибывают за 15 суток, из Казахстана в Китай – за 3 суток. Средняя скорость контейнерных поездов сегодня составляет 1063 км/сутки. Время доставки контейнеров из Китая в Европу составляет до 5 суток, а это повлияло на мощный рост контейнеропотока из Китая через Казахстан.[3,5]

Отдельно нужно отметить, что на рост контейнеропотока повлияло понижение тарифной политики. Компания «Казахстан Темир Жолы» в 2020 году установила понижающие коэффициенты к предельному уровню тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и локомотивной тяги при перевозке в контейнерах зерновых и зернобобовых культур, продукции мукомольно-крупяной промышленности через станции Актау, Курык, Алтынколь, Достык, Сарыагаш, Болашак, Оазис и Луговая.

До конца 2020 года национальный перевозчик отменил сбор за хранение грузов в десятикратном размере, которые простаивают более 48 часов.[3]

4. Процессы в онлайн на удаленной основе отразились на качестве и эффективности результата .[1]

С 20 марта в соответствии с распоряжением Президента Республики Казахстан и рекомендациями Всемирной организации здравоохранения были переведены на удаленный режим работы основная часть работников центрального аппарата. Это не отразилось на эффективности услуг и качестве выполняемых работ. Все информационные системы в удаленном режиме функционировали без перебоев, а сотрудники были обеспечены компьютерами и необходимой оргтехникой.

Для качества и скорости обслуживания клиентов были запущены личные кабинеты и при размещении заявки на получение транзитных кодов для клиентов предоставлялись скидки на сайте my.ktze.kz.

Преимущество личного кабинета превзошло ожидание, так как клиент мог подавать заявки на перевозку, геолокацию грузов отслеживать, а так же историю заказов. Предоставлялись сведения о последнем переходе вагоном или контейнером

межгосударственных стыков, обо всех операциях, включая погрузку-выгрузку, подачу и уборку. Для комфортного отслеживания перемещение вагона можно было увидеть непосредственно на карте.

Во время удаленки внедрена автоматизированная система управления взаимоотношениями с клиентами CRM, а также комплексная система ИРС «Перевозки», которая помогла автоматизировать процессы управления перевозками и парком подвижного состава, а также решила задачи оперативно-финансового учета и взаимодействия участников перевозки в период пандемии.

5. Пандемия повлияла на внедрение мощной автоматизации всех процессов осуществляемых для грузоперевозок и развитие электронных сервисов для создания клиентам комфортной среды.

Таким проектом стал «Внедрение безбумажной технологии оформления перевозочных документов в автоматизированной системе учета. Договорная и коммерческая работа во внутривнутриреспубликанском сообщении» (АСУ ДКР).

Запуск безбумажной технологии ощутимо упростила процессы оформления документов для клиентов и оптимизировала бизнес-процессы по оформлению грузовых перевозок. Такие процессы позволили клиенту в АСУ ДКР заключать договоры на перевозку, оформлять заявки на переадресовку грузов, подавать электронные заявки для планов, оформлять и раскредитовывать перевозки. Клиенту больше не нужно ехать на станцию, чтобы оформить свою перевозку. Доступность к данным и простота заполнения документов позволила клиентам делать заказы из любой точки мира. Условием послужило только наличие бесперебойной интернет-связи.

Результат не заставил себя ждать:

а) Это отразилось на сокращении срока подачи заявок на переадресовку с двух дней до одного часа, а также процесс планирования (согласования ГУ12 по КЗ) с 11 часов до 5 минут

б) Прямой контакт работников станции с клиентами минимизирован путем устранения человеческого фактора, тем самым сократились жалобы клиентов и уменьшились ошибки и опечатки при оформлении. Клиент во время оформления видит стоимость перевозки, а также в АСУ ДКР создана автоматическая калькуляция стоимости пользования вагонами АО «Қазтемиртранс».

На сегодняшний день по безбумажной технологии во внутривнутриреспубликанском сообщении процент среднесуточного оформления и раскредитовывания электронных перевозочных документов составляет свыше 94% от общего числа перевозочных документов. Исключение составляют перевозки опасных грузов.

в) Благодаря автоматизации в АСУ ДКР процесса передачи разрешающих телеграмм на погрузку в вагоны в АО «Қазтемиртранс» удалось сэкономить около 10 миллионов тенге. Также за счет автоматизации передачи телеграмм были исключены случаи их подделок, бытовой коррупции (искусственного препона в части своевременного получения услуги клиентами), недополучения прибыли компанией и увеличения дебиторской задолженности клиентов. Результат не заставил себя ждать.

Наряду с указанным проектом было завершено мероприятие «Исключение оборота наличных денег из процесса перевозок грузов», которое позволило с января 2020 года обеспечить полную прозрачность движения денежных средств ҚТЖ путем перевода расчетов на безналичную технологию через терминальное обслуживание в онлайн-режиме (не выходя из офиса).

Также исключена необходимость инкассации денежных средств, что позволило оптимизировать сопутствующие расходы (техническое обслуживание кассовых аппаратов, услуги связи, расходы на специальные бланки и тому подобное).

Благодаря данным продуктам происходит эффективное управление перевозками, контроль за состоянием и комплектацией вагонов и осуществление планирования движения даже в сложившихся условиях удаленной работы.

Список использованных источников

1. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте»: утв. 13 декабря 2011 года, № 1522.
2. Закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»: утв. 7 января 2020 года, № 339-IV.
3. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства [Электрон. ресурс]. - URL: http://www.akorda.kz/ru/page/page_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodukazakhstana-14-dekabrya-2012-g_1357813742
4. Режим доступа: <https://kursiv.kz/news/kompanii/2020-07/kak-pandemiya-povliyala-na-konteynerye-perevozki-v-kazakhstane-i-mire>
5. Режим доступа: <https://24.kz/ru/news/in-the-world/item/467235-mirovye-gruzoperevozki-zheleznye-dorogi-okazalis-samymi-ustojchivymi-k-koronakrizisu>

References

1. Postanovlenie Pravitelstva Respubliki Kazahstan «Ob utverjdenii Pravil perevozok passajirov, bagaja i gruzov na vozdušnom transporte»: utv. 13 dekabrä 2011 goda, № 1522.
2. Zakon «Ob ispolzovanii vozdušnogo prostranstva Respubliki Kazahstan i deiatelnosti aviasii»: utv. 7 ianvarä 2020 goda, № 339-IV.
3. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan N. Nazarbaeva narodu Kazahstana. Strategia «Kazahstan-2050». Novyi politicheski kurs sostoiavšegosä gosudarstva [Elektron. resurs]. - URL: http://www.akorda.kz/ru/page/page_poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-n-nazarbaeva-narodukazakhstana-14-dekabrya-2012-g_1357813742
4. Rejim dostupa: <https://kursiv.kz/news/kompanii/2020-07/kak-pandemiya-povliyala-na-konteynerye-perevozki-v-kazakhstane-i-mire>.
5. Rejim dostupa: <https://24.kz/ru/news/in-the-world/item/467235-mirovye-gruzoperevozki-zheleznye-dorogi-okazalis-samymi-ustojchivymi-k-koronakrizisu>