

2. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М. : Академия, 2010. - 398 с.

3. Аймақтардағы автокөлікпен тасымалдауды ұйымдастыру және басқару: оқу құралы / Ж. Ғ. Жаңбыров, Ж.Ө. Ибраев, Н. Д. Аманов. - Алматы : Нур-Принт, 2010. - 137 б.

4. Проектирование предприятий автомобильного транспорта : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений /М.А. Масуев. — М.: Издательский центр «Академия», 2007. — 224 с.

5. Автомобильдің құрылысы және пайдаланылуы: оқулық / П. Ж. Жүнісбеков. - 3-ші басылым. - Астана: Фолиант, 2013. - 287 б.

Абдураева Г.Е.

көлік және кәсіптік оқыту кафедрасының аға оқытушысы,

академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ

Аманжолова М.Қ.

КПЖЖКТҰ-13к/қ. тобының студенті,

академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ,

ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІНДЕ КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДАУ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ ТУРАЛЫ

Тасымалдауды контейнерлеу жүктерді тиіп-түсіру және қойма жұмыстарын комплексті механизациялау үшін, жүктерді тұтынушыға артық ыдыссыз немесе жеңіл ыдыста апару, едәуір үнемді жүйемен жоғары сақтау жағдайларында тапсыру үшін қолайлы жағдайлар туғызады.

Соңғы жылдарда контейнерлі тасымалдаулар аса үлкен қарқынмен дамыды. Контейнерлі тасымалдардың көлемінің өсуі әдейі мамандандырылған контейнерлі темір жол платформаларын, автопоездар, крандарды қолдану мен контейнерлік пункттердің жетілген жүйесін құру арқылы жүзеге асты.

Меншік мамандандырылған контейнерлер паркын құруда және соларға өнеркәсіп жүктерін жеткізуде аса жоғары жетістіктерге түсті металлургия, геология, құрылыс

материалдары өндірістері жетті. Және де кірпіштерді, орман материалдарын, металлдарды пакеттеу бойынша үлкен жұмыстар істелді.

Шекара станцияларында жүк тиелетін контейнерлер пункттерін құру ТМД елдері территориясы арқылы өтетін транзиттік контейнерлі тасымалдарды дамытуды қамтамасыз етті. Аса үлкен контейнерлер ТМД елдерінің және шет елдер порттары арасында теңіз транспортымен тасымалданады. Бұл мақсаттар үшін ірі контейнерлі терминалдар мен мамандандырылған флот құрылды. Жапон, Европа, Шығыс елдерін бір-бірімен қосатын Транссібір және Транскавказ халықаралық контейнерлі бағыттар құрылды. Транзитті тасымалдар көлемі жылына 1 млн.т құрайды.

Контейнерлі тасымалдардың жалпы көлемінің 88%-і көліктің жеке түрлеріне жататын жалпы қолданудағы контейнерлер арқылы, ал 12 %-і – қожайындары өндірістік өнеркәсіптер болатын мамандандырылған контейнерлер арқылы жүзеге асады.

Орта тоннажды контейнерлердің жаңа құрылыстары халықаралық СЭВ стандартына сай, әрі үш қабатты қатарлауға қолайлы жасалынған. Ірі тоннажды контейнерлер де халықаралық стандартқа сай келеді. Контейнерлі парктердің сапасы ірі тоннаждық контейнерлердің құрылысының өсуі түбімен өзгерді [1].

ТМД паркіндегі контейнерлердің жеке түрлерінің үлесі: ірі тоннаждықтар – 62%, арасында негізгілері болып табылатын салмағы 5т. брутто болатын контейнерлер бар ортатоннаждық - 38%.

Ортатоннажды контейнерлерді тасымалдау үшін ескі типтік жартылай вагондардан қайтадан жабдықталған жартылай вагондар-контейнертасушылар, және әмбебап платформалар қолданылады, ал ірі тоннажды контейнерлерді тасымалдау үшін – мамандандырылған ұзынбазды, және қайтадан жабдықталған және кәдімгі мамандандырылған платформалар қолданылады.

Мамандандырылған контейнерлерде жүк тасудың басым бөлігі түсті металлургия, құрылыс материалдары мен геология өнеркәсіптеріне тиесілі [2].

Контейнерлі тасымалды тиімді жүзеге асыру үшін шығару және пайдалану нүктелерінің арасында жүктерді жылжытуды үдету керек. Әрі контейнерлерді механизацияланған тиеу-

түсіруді жеңілдету керек. Ал тәжірибе жүзінде бұл шарттардың барлығы сақталмайды, өйткені жүктерді жөнелтуші мен алушы, әр түрлі көліктердің жұмыстарындағы керекті үйлесімділік жоқ. Осы айтылған кемшіліктердің салдарынан контейнерлерді, вагондар мен автокөліктерді қолданудың нашарлауы, тасымалдау ресурстарын жоғалуы, контейнерлаудың тиімсіздігі байқалды.

Контейнерлі және пакетті тасымалдауды жалпы көлікті басқаруда келісімді жүйе пайдаланған лайықты. Бұл жүйеге барлық жүкжөнелтуші өндірістер, тасымалдауға қатысатын барлық көліктер мен жүк алушы қоймалар кіруі тиіс. Және бұл жүйеге мамандандырылған және әмбебап контейнерлерде, пакетті жүк тасымалдары кіруі тиіс, өйткені бұл тасымалдар түрлері біртепті, әрі бір-бірімен байланысты. Қарастырылған тасымалдарды басқару саласына көлікті-экспедициялық қызметті (КЭҚ) де кіргізу мақсатқа лайықты.

Контейнерлі және пакетті тасымалдауды басқаруды қайта құру халық шаруашылығында осы мақсаттарды жүзеге асыруға бағытталу керек [3].

Контейнерлі тасымалдарды кенейту контейнерлер мен техникалық құралдарды жеткіліксіз қамдаудың салдарынан тоқталды. Өйткені оларды тасымалдайтын темір жол және автомобильді көліктермен тиіп-түсіруі қиындаған. Осыған байланысты контейнерлеуге жарамды өнімдерінің негізгі номенклатурасына сай контейнерлі тасымалдаудың аяқталуын 2008 жылдан кейін күтуі мүмкін.

Көлік құралдарының жүк көтерімділігін көтеру мақсатында үлкен тоннажды контейнерлердің биіктігі 2438мм-ден 2591 мм-ге дейін жоғарылады.

Қазақстан Республикасының теміржолдағы тариф мәселесін реттеу, күрделі мәселелер қатарына жатады. Бұл теміржолдың біздің еліміздің экономикасындағы алатын рөлімен түсіндіріледі.

Қазіргі таңда Қазақстанда теміржол көлігі жүк тасымалдар тарифі үшке жіктеледі: ішкі (республика аумағындағы қатынастар); мемлекетаралық (шығару және кіргізу, яғни импорт – экспорт) және халықаралық (транзитті).

Халықаралық көлік қызметтері нарығын талдау-контейнерлік тасымалдарды дамытудың жалпы әлемдік беталыстарының қатарына мыналарды жатқызу керектігін

көрсетеді. Жүктерді контейнерлеудің және контейнерлік тасымалдар нарықы технологияларының басымды дамуы. Қазіргі кезде әлемдегі жүктерді контейнерлендіру 55% -ке жетті. Сарапшылардың болжамына сәйкес осы көрсеткіш 2014 жылы 70%-ті құрайды, бұлкөліктік экспедиторлық компаниялардың, жүк жөнелтушілердің халықаралық тасымалдар технологиясын жетілдіру саласында елеулі жұмыс атқаратынын куәландырады.

Ішкі көлемі 1 м³-ден кем болмайтын көлік жабдығының бірлігі - жүк контейнері деп аталады. Контейнер (ағылшын тілінде container – тауар салатын ыдыс, сауыт, жәшік деген мағынаны білдіреді) бұл тауар салатын көп айналымды көлік ыдысы, ол:

- жүк орындарын ірілендіруге (арттыруға) және жылжымалы құрамның барлық түрінің жүктерді сақтап тасымалдауын қамтамасыз етуге;

- жүктерді сақтау үшін уақытша қойма ретінде пайдалануға арналған.

Пайдаланылуына қарай контейнерлер мынадай екі топқа бөлінеді:

- жалпы пайдаланудағы – әмбебап контейнерлер;
- арнайы пайдаланудағы – мамандандырылған контейнерлер.

Бұған қоса, арнайы контейнерлер болады. Олар магистральдық көлік құралдарында пайдаланылмайды, кәсіпорынның (цехтың) ішінде пайдаланылады.

Әмбебап контейнер дегеніміз – бұл бірыңғайландырылған жүк бірлігі. Ол ыдысқа салынған және жеке-дара жүктерді тасымалдауға арналған. Бұл бірлік брутто массасы, габариттік өлшемдері, пішіндері, мазмұны, орналасу орны, сыртындағы жаузы мен кестелері бойынша стандартқа түсірілген. Өзіндік коды бар мұндай контейнерлердің сыртында оны әр түрлі көлік құралдарына орнатуға және жабық вагондарда тасымалданатын жүктердің барлығын тиеу-түсіру жұмыстарын механикаландыруға арналған арнайы тетіктер болады. Мұндай контейнерлермен полиграфия бұйымдарын, галантерея тауарларын, трикотаж, киім, аяқ киім, радио тауарлары, теледидар, мата, қосалқы бөлшектер, металл бұйымдары, азаматтардың үй бұйымдары және т.с.с. тасымалданады [2].

Қазақстандағы контейнерлік тасымалдар нарығындағы бәсекелестіктің қыза түсуі көліктің әрқилы түрлерінің өзара әрекеттесуі мен үйлестірілуінің мәселесін ерекше ашып көрсетеді. Тасымалдау үдерісі мазмұнының өзі әртүрлі көліктік ұйымдардың бір-бірімен де, сондай-ақ, көптеген жүк жөнелтуші және жүк алушы әртүрлі көліктік ұйымдармен арадағы белсенді әрекеттесуінде белгілейді. Экономиканық ғаламдануы үдерісінің контейнерлік тасымалдардың отандық нарықта көрінісін табуы бұл әрекеттесуге тағы да бір қосымша жәйтті (аспект) енгізеді - яғни, әртүрлі мемлекеттермен меншік түрлерінің көліктік және басқа ұйымдарының өзара әрекеті.

Осыған сүйене отырып контейнерлік тасымалдардың отандық нарығының дамуы таяудағы болашақта келесі варианттар бойынша жүзеге асырылуы мүмкін. Контейнерлік тасымалдар нарығының өз бетімен дамуы, мұндайды соңғы кезде байқауға болады, бұл жағдайда контейнерлік тасымалдардың негізгі үлесін отандық нарығымызға еркін кіретін және қазақстандық тасымалдаушыларды басып тастай «Қазтранссервис» АҚ: - ол, 100% - тік мемлекеттің қатысуымен 2005 жылы құрылған қазақстандық темір жол компаниясы. Қысқа мерзім ішінде компания қазақстан темір жолдарының тасымалдау үдерісінде басты орынға ие болды, Еуропа Мен Азиядағы әріптестерімен тікелей байланыстарын орнатты және үнемі дамытып келеді, әлемдік нарықтың аренасына беделді шетелдік компаниялар жүзеге асырады.

Контейнерлік тасымалдар нарығының көлік дамуы, мұндайда, нарықтағы еркін бәсекелестік және мемлекет жағынан реттелетін көліктік инфрақұрылымның дамуы қатар жүргізіледі [3].

Әдебиеттер:

1. Атамкулов Е.Д., Жанғаскин Қ.Қ. Қазақстанның темір жол көлігі: Тасымалдау үдерісі 2-том, Контейнерлік тасымалдар. Алматы, 2005 ж.

2. Атамкулов Е.Д., Жанғаскин Қ.Қ. Қазақстанның темір жол көлігі: Қамтамасыз ету қызметі 3-том, Кешенді көлік-экспедиторлық қызмет көрсету «Кеденкөліксервис» акционерлік қоғамы. Алматы, 2005 ХКАА 519 б.

3. Баяхметов Т.Б., Алдыбергенов Т.С. Контейнеризация-генеральное направление развития грузовых перевозок. Алматы, 2000 1-23 с.

4. Контейнерно-транспортные системы для насыпных грузов: Учебное пособие для вузов ж.-д. Транспорта / Под ред. Г.М. Третьякова. М: Маршрут, 2003. – 26 с.

6. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др., Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова.—М: УМК МПС России, 2001-472с.

*Ахметжанова Г.А.
оқытушы, академик Е.А.Бөкетов атындағы ҚарМУ
Муратов А.Н.
КПЖЖҚТҮ-13 с/п тобының студенті,
академик Е.А.Бөкетов атындағы ҚарМУ*

КӨЛІКТІК ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ НАРЫҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ТРАНЗИТТІК ТАСЫМАЛДАНУ ЖОЛДАРЫ

Қазақстан Республикасының көлік кешені негізгі сипаттамалары мен көрсеткіштері темір жол, автомобиль, су, авиация, сондай-ақ технологиялық көліктің басқа да түрлеріне бөлінеді. Еркін нарық қатынастарына көшу көлік кешені қызметінің негізгі көрсеткіштерінде көрініс тапты. Мәселен, 1990 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңде көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау 2,5 есе, жүк айналымы - 3,5 еседен аса, жолаушылар тасымалы - 5 есе қысқарды. Соңғы екі жылда осы көрсеткіштердің өсу үрдісі байқалып отыр. Ұлттық экономикада көлік кешені рөлінің тұрақты өсуі байқалады. Егер 90-жылдардың басында Қазақстан Республикасының ішкі жалпы өніміндегі көлік пен байланыстың үлесі 8,9% деңгейінде бағаланса, онжылдықтың соңында ол 13,3% дейін өсті. Бұл ретте, көлік кешені үлес салмағының өсімі, негізінен, елдің экономика құрылымындағы кейбір салаларының үлесі күрт төмендеуінен орын алды. Экономиканы ырықтандыру мен көлік кешеніндегі құрылымдық өзгерістер еркін көліктік қызмет көрсету