

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИИ
ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В РК.

QUESTIONS OF PERFECTION OF TRANSPORTATION PROCESS
TECHNOLOGY IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Абдильдин Н.К. - к.т.н., и.о. доцент

Темергалиева П.М. - к.т.н.

*Казахский национальный аграрный университет
Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева*

Реализация рыночной структуры совершенной конкуренции в перевозочной деятельности невозможна в силу следующих причин. Основным признаком совершенной конкуренции является наличие большого числа независимо действующих «продавцов», имеющих незначительный контроль над ценой продукции и наличие стандартизированного продукта.

Каждая конкретная перевозка железнодорожным транспортом, которая, собственно и является услугой, практически уникальна по своим параметрам. Действующий прейскурант услуг (тариф на перевозку грузов) железнодорожного транспорта искусственно агрегирует их по родам груза и поясам дальности и даже при этом состоит из десятков тысяч позиций.

То есть услуги железнодорожного транспорта сильно дифференцированы, что при большом количестве поставщиков в отсутствие доминирующего поставщика на рынке автоматически приводит к модели рынка с монополистической конкуренцией.

Монополистическая конкуренция предполагает возникновение множества компаний, специализирующихся на определенных сегментах рынка (нишах): маршрутах, родах грузов, типах подвижного состава или клиентах.

Основным недостатком реализации модели монополистической конкуренции является появление ряда локальных монополистов на отдельных сегментах рынка. На рынках с монополистической конкуренцией не достигается эффективное использование ресурсов.

Экономическая цель реформирования железнодорожного транспорта заключается в оптимизации совокупного потребления ресурсов экономики на транспортировку грузов. Экономическая эффективность железнодорожного транспорта напрямую зависит от масштаба и размера деятельности предприятия.

Эффект масштаба усиливается спецификой железнодорожного транспорта, где объединение грузопотоков и вагонного парка дает значительное сокращение порожних пробегов по сравнению с отдельным обслуживанием тех же грузопотоков разделенным на части парком.[1].

Основным фактором сохранения и повышения эффективности железнодорожной отрасли, учитывая высокий уровень ее капиталоемкости, является экономия издержек, обеспечиваемая наличием достаточно крупной компании, способной организовать системную конкуренцию на всех сегментах рынка, осуществлять масштабные инвестиции в подвижной состав. Эффективность отрасли возможна лишь при наличии на рынке крупного перевозчика, занимающего достаточно большую долю совокупного рынка, и конкурирующего с «нишевыми» участниками рынка в каждом сегменте.

Таким образом, оптимальное соотношение между «эффектом масштаба» и развитием конкуренции достигается при структуре рынка, на котором доминирует крупный перевозчик.

Международный опыт успешного внедрения конкуренции в железнодорожной отрасли показывает, что оптимальная структура конкурентного рынка железнодорожных перевозок включает крупного поставщика перевозочных услуг («сетевого интегратора»), занимающего до 90% доли рынка, который конкурирует на всех сегментах рынка с независимыми перевозчиками, работающими на отдельных маршрутах («нишевые операторы»).

При этом важнейшим условием эффективной конкуренции является исключение дискриминации:

- 1) национального перевозчика за счет коммерциализации его деятельности и перехода на рыночные принципы осуществления социально – значимых услуг;
- 2) независимых перевозчиков посредством обеспечения равного доступа к услугам магистральной и локальной железнодорожной инфраструктуры.

В противном случае существуют риски неконкурентоспособности Национального перевозчика и сепарирования доходных и убыточных услуг между ним и независимыми перевозчиками.

Структура рынка железнодорожных перевозок с доминирующей долей национального грузового перевозчика обеспечивает оптимальное соотношение между «эффектом масштаба» и давлением рыночных сил для повышения эффективности и качества услуг. Искусственное снижение концентрации на рынке приведет к повышению стоимости услуги для потребителей.

В этой связи нецелесообразно вмешательство государства в формирование структуры рынка и замещение рыночного механизма ценообразования, создающее диспропорции на рынке и искажение рыночных сигналов для экономических агентов.

Таким образом, целевая структура рынка грузовых перевозок включает:

1. «Сетевого» Национального перевозчика с высокой рыночной долей до 80-85% в соответствии с опытом стран Европейского Союза;
2. независимых перевозчиков, работающих на одном или нескольких маршрутах (полигонах) с перспективой расширения деятельности;
3. государственное регулирование недискриминационного доступа к услугам МЖС.

В целевой модели предполагается совершенствование механизма организации и субсидирования пассажирских перевозок на основе долгосрочных контрактов государственно-частного партнерства (франшиз), заключаемых между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.

В целевой модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за активы, задействованные в перевозочном процессе (вагоны и локомотивы), их содержание и обновление, а также оптимизацию издержек в перевозочном процессе в рамках стратегического и операционного планирования.

В связи с этим предусматривается консолидация локомотивов и вагонов непосредственно у пассажирских перевозчиков, в том числе и у Национального пассажирского перевозчика.

В целях повышения эффективности пассажирских перевозок будет пересмотрена зона покрытия и система организации маршрутов с внедрением новой логистической модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию дальних скоростных сообщений между узлами (хабами) во всех регионах Казахстана и перевозками на коротком плече в зоне тяготения хабов. При этом предусматривается организация интермодального сервиса с интеграцией железнодорожного и автомобильного транспорта.

Операционно-технологическая подсистема основной деятельности железнодорожного транспорта включает совокупность организационно-управленческих и производственных процессов коммерческого и технологического планирования перевозок, приема и обработки заявок, погрузки/разгрузки, организации вагоно- и поездопотоков, эксплуатации локомотивной тяги, диспетчерского регулирования, обслуживания подвижного состава и МЖС.

В новой операционно-технологической модели основные функции будут распределены между новыми субъектами.

Основными функциями грузовых перевозчиков являются: В рамках планирования перевозок (годового, месячного и оперативного) - прием заявок клиентов, разработка годовых планов-прогнозов перевозок, разработка предложений для включения в план формирования поездов, разработка месячных планов перевозок, оперативное (суточное) планирование планов погрузки/выгрузки и перевозок.

Одним из основных направлений развития оперативного управления перевозочным процессом в последние годы стало формирование сети центров управления на дорогах и в АО «НК «КТЖ»». Практическое использование вычислительной техники и информационных технологий в совокупности с концентрацией диспетчерского руководства на железнодорожном транспорте определили развитие структуры диспетчерского руководства на железнодорожном транспорте, определили развитие структуры диспетчерского управления.

Современная структура диспетчерского управления поездной работой имеет три иерархических уровня: центр управления перевозками (ЦУП) АО «НК «КТЖ»» => Региональный центр управления перевозками (РЦУП) => станции. Структура диспетчерского управления грузовой и местной работой – четыре иерархических уровня: ЦУП АО «НК «КТЖ»» => РЦУП дорог => ЦУМР на отделениях => станции. Такие структурные схемы характеризуют переход от территориального принципа к управлению по направлениям, в пределах которых зарождаются и погашаются вагоно- и поездопотоки, обращаются локомотивы и локомотивные бригады.[2]

Повсеместное введение этой технологии позволяет решить задачу создания системы надежного и эффективного взаимодействия оперативных работников с управляющим вычислительным комплексом через необходимые технические средства запроса, отображения и передачи данных (информационное и организационное обеспечение), снабженные программным и математическим обеспечением, позволяющим автоматизировать функции управления, учета и контроля процесса управления поездной и грузовой работой, являющиеся основой для создания АРМ оперативных работников комплекса по управлению перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, которые значительно снижают загрузку их решением оперативных задач.

Опытные расчеты, проведенные работниками кафедры «ОДТ» совместно с работниками АО НК КТЖ показали, что полная реализация разработанных мер до 70% снижает загрузку оперативных работников комплекса.

-
- 1 Исингарин Н.К. «Транзит это выгодно» Актуальные проблемы железнодорожного транспорта. Вып. 1. Алматы, 2005
 - 2 Кобдилов М.А., Изтелеуова М.С., Бейсембаев Н.И. «Пути совершенствования перевозочным процессом на железнодорожном транспорте Республики Казахстан». Алматы, 2005 ж.

* * *

Мақалада ҚР теміржол көлігінде тасымалдау үрдісін басқару технологиясын жетілдіру бағыттары келтірілген. Бәсекелестікті жоғарлатумен қатар еңбек өнімділігі де қарастырылған.

In article the basic directions of perfection of technology of transportation process on a railway transportation in Republic of Kazakhstan are resulted. Are considered both questions of increase of competitiveness, and labor productivity.

УДК 636.064.6/636.033

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТЕХНИКАЛЫҚ РЕТТЕУ ЖҮЙЕСІ ЖҰМЫСТАРЫНЫҢ БАҒЫТТАРЫ

MAIN DIRECTIONS OF TECHNICAL REGULATION SYSTEM ACTIVITIES IN KAZAKHSTAN

Смағұлов А.К., Бунебаева Л.Қ., Искакова Ж.А.
Smagulov A.K., Bunebaeva L.K., Iskakova Zh.A.

Қазақ ұлттық аграрлық университеті

Қазақстанның Дүниежүзілік сауда ұйымына кіруі елдің бүкіл сыртқы сауда саясатын ұйым келісімінің талаптарына сәйкес келтіруді көздейді. Осы процестегі маңызды және елеулі шаралардың бірі техникалық реттеу жүйесінің нормативті құжаттарын халықаралық талаптармен үйлестіру болып табылады. Саудадағы техникалық кедергілер туралы ДСҰ келісімі бір жағынан, сауданы дамыту мүддесінің тепе-теңдігін қамтамасыз етуге және керексіз кедергілерді жоюға, екінші жағынан, адамдардың, жануарлар мен өсімдіктердің өмірі мен денсаулығын қорғауға, қоршаған ортаны сақтауға бағытталған талаптарды белгілейді. Мұндай тепе-теңдікті қамтамасыз етуге қабылданған