

А. О. АЛТАЙБЕКОВА

АНАЛИЗ ТЕОРИИ РАЗВИТИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С началом реализации современных методов управления перевозками на рубеже XX и XXI веков транспортная отрасль прошла путь от решения специфических отраслевых задач до выработки общих принципов при управлении грузовыми перевозками по международным транспортным коридорам, в частности с повышением потенциала транзитности вагонопотоков.

Многие ученые и специалисты такие, как Г.В.Лейбниц, Джон Койл, В.М.Глушков, А.А.Смехов, К.Гэйн, Т.Сарсон, Д.Марка, К.МакГоэн, К.Хессиг, М.Арнольд, Л.С.Фролов, А.И.Семененко, А.А.Колобов, А.П.Тунаков, Л.Б.Миротин, В.М.Николашин, В.И.Сергеев, Н.Н.Ибрагимов, Б.А.Аникин, Т.А.Родкина, В.И.Дмитров, В.А.Ивлев, Дж.Баэрсокс Дональд, Дж.Клосс Дэвид, М.Е.Залманова, Л.С.Федоров, Ю.М.Неруш, В.Н.Стаханов и другие внесли большой вклад в разработку теоретических аспектов технологии перевозок грузов и системы управления процессом перевозок. Их разработки характеризуются созданием основ теоретических исследований транспортных перевозок.

Такие казахстанские ученые, как Н.К.Исингарин, М.А.Кобдиков, С.М.Биттибаев, А.С.Сабетов, А.Д.Мустапаева, С.Ш.Сарбаев и другие внесли большой вклад в развитие исследований эффективной и качественной работы транспорта, технологии процесса перевозок, исследования взаимодействия звеньев транспортного комплекса.

Научные исследования вопросов повышения транзитности вагонопотоков на транспортных международных коридорах, проходящих по территории республики, ведутся как в научно-исследовательских центрах, транспортных экспедиторских компаниях, так и в Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева.

Исследованиям различных аспектов проблем повышения транзитного потенциала транспортно-коммуникационного комплекса государства посвящены труды ученых и специалистов Казахстана: С.С.Сатубалдина, А.Б.Беккулова, Е.Д.Атамкулова, К.К.Жангаскина, Р.К.Сатовой, А.К.Кошанова, У.Б.Баймуратова, А.Ш.Шабанова, С.Е.Бекжановой, К.С.Самбетова, М.А.Кобдикова,

А.Д.Мустапаевой, Б.Б.Жардемова, И.С.Карабасова, С.К.Сыртанова, К.Х.Күшукбаева и др.

Наряду с этим, в связи с совершенствованием функционирования транспортно-коммуникационного комплекса и необходимостью структурных преобразований необходимы дальнейшие исследования процесса формирования системы вагоно- и поездопотоков и развития транзитного потенциала транспортной инфраструктуры Казахстана с целью повышения ее эффективности в международном разрезе.

Необходимость комплексного системного подхода к проблеме повышения транзитности вагонопотоков, оптимизации формирования поездов на железнодорожном транспорте и транспортно-коммуникационном комплексе в целом, а также потребность в новых теоретических и практических обобщениях и оптимизации вагоно- и поездопотоков обусловили актуальность исследования и определили цель и основные задачи диссертации.

По проблеме эффективной организации вагонопотоков представляют интерес отдельные достижения зарубежных железных дорог. Учитывая государственное значение нормального функционирования транспортной сети (и в первую очередь железнодорожного транспорта), в XX веке, и особенно в период 30–40-х годов, ряд зарубежных капиталистических стран одна за другой национализировали свои железные дороги. Национализация в каждой стране имела свои особенности, однако принцип обезличенного использования грузовых вагонов открывал широкие просторы для повышения транзитности поездопотоков. В настоящее время полностью или частично национализированы железные дороги Великобритании, Франции, ФРГ, Японии, Италии, Канады и многих других стран. В ряде других стран наряду с национализированными сохранились отдельные частные дороги, однако доля их в грузообороте стран незначительна.

Несколько по иному пути шло развитие принципа обезличенного использования грузовых вагонов в США. Здесь железные дороги и по настоящее время находятся в руках частных

владельцев (железнодорожных компаний). Однако ряд особенностей привел к тому, что в условиях частного владения дорогами принцип обезличенного использования вагонов с целью повышения транзитности также восторжествовал. Одна из особенностей заключается в том, что в ходе рыночной конкуренции происходит поглощение одних дорог другими в направлении максимального охвата пунктов зарождения и погашения грузопотоков в районах тяготения к дороге. Хотя нынешние границы (конфигурация) железных дорог США складывались постепенно, с учетом стихийности рыночного способа производства, тем не менее, обращает на себя внимание полная экстерриториальность их расположения (по отношению к границам штатов).

В Германии, Франции, Японии, США и других странах разработаны предложения по более организованному перемещению вагонопотоков. Однако следует иметь в виду, что в полной мере реализовать эти преимущества невозможно ввиду рыночной системы ведения хозяйства, цикличности развития их экономики, что создает цикличность и в перевозочном процессе. Периодические нарушения транспортных связей, естественно, ведут зачастую к возврату к участковой системе перемещения вагонопотоков.

Таким образом, при исследованиях грузооборота и объемов переработки вагонопотоков выявляются несоответствия показателей перемещения грузопотоков и поездопотоков по дальности и постоянное отставание вторых от роста грузооборота и объемов переработки вагонопотоков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Назарбаев Н.А. К конкурентоспособному Казахстану, конкурентоспособной экономике, конкурентоспособной нации! Послание Президента РК народу Казахстана. – Астана // Казахстанская правда. 19 марта 2004 г.
2. Байдибулатов Н.Т. Неизбежность реформы на железной дороге продиктована временем // Ваш Транскурьер. 2003. №3. С. 1-3.
3. Исингарин Н.К. Казахстан и содружество: проблемы экономической интеграции. Алматы: ОФ "БИС", 2000. 216 с.
4. Карсыбаев Е.Е., Сарбаев С.Ш. Обоснование методики определения экономической эффективности мероприятий по реализации грузов // Актуальные вопросы проектирования, строительства и эксплуатации транспортно-коммуникационных сооружений: межвуз. сб. научн. тр. Вып. 2. Алматы, 2003. С. 61-65.
5. Кобдиков М.А, Мустапаева А.Д. Работа в автоматизированной системе оперативного управления перевозочным процессом. Алматы: КазАТК, 1998. 140 с.