

*Шатманов О.Т., Расиль К.О., Дуйшебаев С.С.*

**ТАШУУ ПРОЦЕССИНДЕ АВТОМОБИЛЬ ЖАНА ТЕМИР ЖОЛ  
ТРАНСПОРТУНУН АТААНДАШТЫГЫ ТУУРАЛУУ**

*Шатманов О.Т., Расиль К.О., Дуйшебаев С.С.*

**О КОНКУРЕНЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА В ПЕРЕВОЗОЧНОМ ПРОЦЕССЕ**

*O.T. Shatmanov, K.O. Rasil, S.S. Duishebaev*

**ABOUT COMPETITION OF ROAD AND RAIL TRANSPORT  
AT TRANSPORTATION PROCESS**

УДК: 656.078.81/87: 656.1/2

*Бул макалада ташуу процессинде автомобиль жана темир жол транспортунун атаандаштыгы жана тигил же бул транспорт түрүнүн ар кандай шарттагы ташуудагы айырмачылыктары каралган.*

**Негизги сөздөр:** *автомобиль транспорту, темир жол транспорту, ташуу, процесс.*

*В данной статье рассматриваются вопросы конкуренции автомобильного и железнодорожного транспорта в перевозочном процессе, а также преимущество того или иного вида транспорта в различных условиях перевозок.*

**Ключевые слова:** *автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, перевозка, процесс.*

*In this article discusses the issues of competition of road and rail transport in the transportation process, as well as the advantage of a particular type of transport in different conditions of transportation.*

**Key words:** *automobile transport, railway transport, cargo, process.*

Сегодня как никогда стали актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышение экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях. Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет расширения освоения логистического мышления и принципов логистики. Ведь по своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, и обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

Выгодное географическое положение позволяет Казахстану получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществ-

ления транзитных перевозок по своим коммуникациям [1].

Предмет исследования – мультимодальные грузоперевозки в глобальных цепях поставок.

Целью данной работы является изучение логистики мультимодальных грузоперевозок в глобальных цепях поставок.

Наиболее распространенные в мировой практике схемы мультимодальных перевозок описаны ниже:

1. Автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт.
2. Автотранспорт - железнодорожный транспорт - автотранспорт.
3. Железнодорожный транспорт - авиатранспорт - автотранспорт.
4. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - автотранспорт.
5. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - железнодорожный транспорт.
6. Железнодорожный транспорт - автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт

Выбор мультимодальных перевозок обуславливается их экономичностью, выигрышем во времени, и спецификой транспортной инфраструктуры каждой страны. В этом виде перевозок, благодаря использованию преимуществ каждого вида транспорта разрабатывается оптимальный маршрут перевозки с учетом специфики перевозимых грузов [2].

Сегодня уже клиенты транспортных компаний знают о возможностях мультимодальных перевозок, т.к. для многих проектов транспортировки грузов именно эти схемы наиболее оправданы. Наибольшего развития в Республике Казахстан получили два вида транспорта, это железнодорожный и автомобильный. Железнодорожный транспорт занимает первое место по грузоперевозкам и второе по перевозке пассажиров, автомобильный наоборот.

Выбор вида транспортировки, вида транспорта и логистических посредников производится на основе системы критериев. К основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся [3].

- минимальные затраты на транспортировку,
- заданное время транзита (доставки груза);
- максимальная надежность и безопасность;
- минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;
- мощность и доступность вида транспорта;
- продуктовая дифференциация.

В затраты на транспортировку входят как непосредственно транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза (выполнение определенного объема транспортной работы), так и затраты, связанные с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п., т.е. логистическими операциями физического распределения, сопровождающими транспортировку грузов. Как правило, транспортные затраты (наряду с временем доставки) являются основным критерием выбора вида транспорта и способа перевозки.

Время доставки (транзитное время) является также как и затраты приоритетным показателем при альтернативном выборе, так как определяет современные логистические концепции JIT, QR, DDT и другие, где время играет ключевую роль. С другой стороны, доставка груза в точно назначенный срок свидетельствует (при прочих равных условиях) о надежности выбранной схемы перевозки (перевозчика и других логистических посредников). Кроме того сокращение времени доставки часто дает фирме существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта ГП, обеспечивая возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации [4].

Выбирая соответствующий вид транспорта, логистический менеджер должен учитывать показатели мощности и доступности в смысле провозных возможностей, технико-эксплуатационных показателей и пространственной доступности транспорта.

Наконец, важным условием выбора является обеспечение сохранности груза в пути, требований стандартов качества груза, международных экологических требований.

Сложность многокритериального подхода к рассматриваемой проблеме выбора заключается в разнонаправленности критериев, разной размерности, качественном характере многих показателей [5].

Сфера целесообразного использования отдельных видов транспорта в обеспечении потребности общества в перевозках в основном определяется из технико-эксплуатационными характеристиками, структурой и конкретными условиями формирования грузопотоков.

Особенности железнодорожного транспорта являются:

1. высокая провозная способность железных дорог, позволяющая осваивать массовые грузо- и пассажиропотоки;

2. регулярность движения не зависимо от погодных-климатических условий;

3. конкурентоспособная стоимость транспортировки;

4. достаточно высокая скорость перевозки грузов и пассажиров;

5. возможность прокладки железнодорожных путей сообщения почти в любой сухопутный регион страны.

Благодаря этим особенностям железные дороги практически не имеют конкуренции при осуществлении крупных объемов перевозок на большие расстояния, а именно при освоении новых месторождений полезных ископаемых, транспортировки топливно-сырьевых ресурсов, зерновых, строительных и других массовых грузов. Как правило, это основной вид транспорта в условиях значительных территорий и региональной разобщенности источников основных ресурсов и пунктов их потребления.

Классификация составляющих железнодорожной сети по народнохозяйственному значению и технологической роли отдельных линий позволяет выделить в ее составе 4 категории линий: магистральные, тупиковые, соединительные, внутриузловые [6].

Одно из главных магистральных направлений – Локоть-Сарыагаш во внутреннем сообщении республики обеспечивает связь восточных регионов страны с остальной ее территорией, а также транспортное обслуживание крупных промышленных узлов: Усть-Каменогорского, Семипалатинского, Алматинского, Жамбылского и Шымкентского.

В межгосударственном сообщении по этому направлению осуществляются внешне-экономические связи Казахстана и остальных Центральноазиатских республик с Сибирью и Дальним Востоком России, а также со странами дальнего зарубежья.

На значительном протяжении Кокшетау-Жарык линия отличается сравнительно высокой грузонапряженностью 24-27млн. ткм.

Минимальная густота 4 млн. ткм наблюдается на участке Кокшетау-Петропавловск в связи с отклонением экспортных грузопотоков угля на стыковой пункт Пресногорьковская. Максимальная грузонапряженность характерна для участка Кокпекты-Караганда.

Важным шагом на пути модернизации железнодорожной сети и приближение ее технических параметров к евростандартам станет реализация проекта организации скоростного движения пассажирских поездов на направлении Алматы-Астана-Кокшетау [6].

Характерные особенности автомобильного транспорта:

1. высокая мобильность и возможность транспортировки грузов и пассажиров практически в любые труднодоступные регионы;

2. возможность обеспечения очень важного для пользователя принципа доставки грузов непосредственно от складов производителя до склада потребителя (от двери до двери) без дополнительных перегрузок;

3. высокая скорость транспортировки и точность доставки;

4. доступность и относительная простота организация перевозок.

Из-за сравнительно высокой стоимости транспортировки на значительные расстояния этот вид транспорта используется преимущественно в наиболее целесообразной для него сфере – при осуществлении внутригородских, пригородных и межобластных перевозок на относительно небольшие расстояния, при доставке грузов со складов и без материально-технического снабжения непосредственно потребителям, в сеть розничных магазинов и т.п., при обслуживании отдаленных труднодоступных районов, не имеющих других средств сообщения, при выполнении технологических перевозок – и как один из непереносимых участников современных транспортных технологий, особенно мультимодальных перевозок [7].

Сформированная на территории Казахстана сеть автомобильных дорог включает дороги общего пользования, находящиеся в собственности государства, и ведомственные дороги, обеспечивающие внутрихозяйственные технологические перевозки, а также связи предприятий - владельцев этих дорог с автодорожной сетью общего пользования.

Дороги общего пользования по их хозяйственно-административной роли подразделяются на дороги республиканского и местного значения.

Согласно данным в начале рассматриваемого периода республика располагала развитой сетью ведомственных дорог (около половины общего протяжения автодорожной сети) более 40% которой составляли дороги с твердым покрытием. В последующем из-за кризисных явлений в экономике резко сократились финансовые возможности предприятий по содержанию дорожной инфраструктуры. Статистика этот период фиксировала систематическое уменьшение протяженности сети ведомственных дорог, а с 2000 года учет этой категории дорог был упразднен. Решением правительства республики эти дороги предполагалось отнести к коммунальной собственности регионов. Однако это решение реализовано лишь частично. Основная часть ведомственных дорог по сути оказалась бесхозной. Для обеспечения их сохранности необходимы их инвентаризация и официальное включение в сеть дорог общего пользования.

Доля дорог с усовершенствованным покрытием в составе сети невелика – немногим более 10% в составе республиканских дорог - около 25% [8].

В общей протяженности автомобильных дорог общего пользования доля участков находящихся в пределах городов и районных центров, составляет менее 1,5 %.

В целом по республике возможностью осуществления транспортных связей по дорогам с твердым покрытием располагает 100% районных центров и 16% сельских и населенных пунктов. Показатель обеспеченности сельских населенных пунктов достигает 100% в Карагандинской области, и находится на минимальном уровне 54% в Кызылординской области [8].

**Вывод.** Значение автомобильного и железнодорожного транспорта в современном мире велико потому что:

- они оказывают влияние на формирование экономики государства;
- на сегодняшний день немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта;
- транспортная деятельность направлена на повышение степени удовлетворения потребностей общества, посредством перемещения товаров и людей;
- транспорт соединяет время и пространство, разделяющее производителей, продавцов и покупателей;
- транспорт влияет на формирование ВВП;
- благодаря транспорту осуществляется товарооборот между странами, а также внутри самой страны.

#### Литература:

1. Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Маркетинг на транспорте / Под ред. В.Г. Галабурды. - М.: ИПК Желдориздат, 2001 -367 с.
2. Бегмагамбетов Н., Смирнова С. Транспортная система Казахстана. - А., 2005.
3. Аксенов И.Я. Транспорт: История, современность перспективы, проблемы. - М., 85.
4. Транспорт и связь Республики Казахстан. 2012-2013. Статистич. сб. Агентства по статистике. - А., 2014.
5. Казахстан. Национальная энциклопедия. - Алмата, 2006. 5 том.
6. Большая Советская Энциклопедия. Издательство Советская Энциклопедия. - М., 1977. - 26 том.
7. Нурахметов С. Теоретический анализ методов реорганизации системы управления транспортом: журнал "Евразийское сообщество". - № 2/2000 г.
8. Куляшова Н. Железнодорожные перевозки. Особенности законодательного регулирования. Журнал "Предприниматель и право" № 1/2003 г.

Рецензент: д.т.н., профессор Темирбеков Ж.Т.