

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
Р А Н З И Т Н А Я

ЭКОНОМИКА

5
2004

Промышленность

Вопросы управления

Инвестиции

Стратегия развития

Трудовые ресурсы

Предпринимательство

Рынок услуг



А. Ашимова

ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Важное место в организации грузовых потоков по железным дорогам имеет их характеристика. Железнодорожный транспорт является одним из главнейших элементов республики. Транзитный потенциал Казахстана предназначен быть мощным фактором ускорения развития социально-экономических решений. Железнодорожный транспорт остается основой транспортно-коммуникационной структуры и способствует развитию интеграционных процессов на рынке транспортных услуг.

Современная железнодорожная транспортная сеть Казахстана включает более чем 14,5 тыс. км ныне действующих дорог, около 85% которых построено в последние годы. Такие виды транспорта, как автомобильный, воздушный, трубопроводный, находятся ещё в стадии становления, а транспортный рынок республики формируется только в настоящее время. Ведущим в республике является железнодорожный транспорт. По протяженности своих линий он уступает в СНГ и Балтии России и Украине. До революции по территории Казахстана проходили только две крупные железнодорожные ма-

гистралы – Транссибирская и Оренбург – Ташкент. Крупное железнодорожное строительство началось здесь в первые годы советской власти. Сейчас основу железнодорожной сети Казахстана составляют несколько крупных магистралей, от которых в разные направления отходят множество ответвлений.

Основы экономической природы и специфики железнодорожного транспорта указывают на принадлежность транспортной промышленности к особой отрасли материального производства независимо от того, грузовые или пассажирские перевозки она осуществляет.

Стремление к интеграционному единению присуще всем сторонам развития общества, а экономической в особенности, так как посредством экономической интеграции достигается быстрый и масштабный прорыв к эффективным способам хозяйствования за счет суммарных экономических, фондовых, финансовых, людских и интеллектуальных ресурсов. Связующей основой перечисленных ресурсов являются прежде всего коммуникационные структуры и транспортная сеть, с помощью которых реально осуществляется интеграци-

онный хозяйственный процесс.

В Казахстане большинство месторождений полезных ископаемых, центры их переработки и районы возделывания сельскохозяйственных культур расположены в таких местах, где наладить связь между ними и вывозить их продукцию можно только по железной дороге. Основные грузы, перевозимые по железным дорогам республики, – уголь, руды, концентраты цветных и черных металлов, зерно, лесоматериалы, черные и цветные металлы, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, желтый фосфор, строительные материалы.

Следовательно, экономика Республики Казахстан зависит от работы железнодорожного комплекса, чем экономика любой другой страны.

Что касается стоимости и потребительской стоимости продукта труда в железнодорожной отрасли, то их содержание идентично натурально-вещественным продуктам труда. Так, на перемещение подвижных транспортных средств затрачивается и рабочая сила, и средства производства, стоимость которых совместно с прибылью, созданной железнодорожным рабочим, и определяет стоимости продукта в отрасли. При индивидуальном потреблении транспортной продукции её стоимость исчерпывается одновременно с потреблением. При производительном потреблении стоимость перемещаемого с помощью транспортного средства

вещественного продукта является одной из стадий производства натурально-вещественной потребительской стоимости.

Как известно, терминалы в Казахстане расположены во всех областных центрах, а также на станциях Дружба, Экибастуз и Торе-Там. Все они обслуживают только железнодорожные и автомобильные перевозки. Исключения составляют терминал в морском порту актау, обслуживающий три вида транспорта: железнодорожный, автомобильный и морской, а также железнодорожный терминал на станции Дружба, где производится перестановка контейнеров в связи с несопадением ширины колеи.

Международный опыт подтверждает, что одно из главных составляющих экономического развития – развитый транспорт – “быстрые колеса”, без чего невозможны развитие промышленности и внешней торговли, насыщение рынка, развитие материального производства и услуг. Даже в Японии, несмотря почти на стопроцентную транспортировку грузов в контейнерах, высокую техническую оснащенность терминалов инженерной инфраструктурой.

В развитых странах, в том числе в Японии, предлагается вариант выхода из финансовых затруднений на железной дороге посредством социально-структурных перестроек.

В Республике Казахстан, как и вообще в странах СНГ, пока отда-

А. Ашимова - старший преподаватель кафедры «Учет и аудит» Каз АТК им. М. Тынышпаева.

ется предпочтение в решении финансовых проблем на железных дорогах согласованию перевозочных тарифов. Однако повышение тарифов в условиях конкурентной борьбы приводит и к сокращению перевозок. В такой ситуации государство выступает в качестве лица, принимающего решение проблем между различными видами транспорта, формируя межтранспортную интеграцию, то есть осуществляя контроль и организацию работы транспорта через систему законов, стратегических планов и программ, регулируя конъюнктуру, экономические составляющие отдельных видов транспорта в соответствии с требованиями экономического развития страны, более того пытаясь через транспортно-коммуникационный рынок влиять на развитие отдельных отраслей промышленности.

Развитие экономической интеграции в крупных районах возможно только на принципах интегрированности различных видов транспорта. Железнодорожный транспорт обеспечивает макроэкономические связи между хозяйствующими субъектами, удаленными нередко на расстояния. Автомобильный транспорт выполняет в интеграционных процессах более гибкие функции и часто от "двери к двери".

Руководствуясь спецификой отрасли и экономической целесообразностью, необходимо найти решение проблем транс-

портного рынка в условиях интеграции и конкурентности.

Формы рыночных отношений могут быть разнообразны, так как зависят от особенностей отраслей или комплексов, функционального назначения и размещения производственных предприятий, степени оснащенности их современными средствами производства и управления, мест дислокации предприятий, уровня подготовленности работников и др.

На практике при затратном хозяйствовании часто складывается такая ситуация, при которой отдельные коллективы достигают большей прибыли, а вместе с тем и больше различных благ при фактическом увеличении удельных затрат ресурсов на единицу продукции.

В современном рыночном механизме на железнодорожном транспорте надо изменить порядок распределения прибыли. Часть сверхприбыли, которая получена путем снижения себестоимости, следует полностью передать в распоряжение коллектива дороги или отделения, а на распределение по установленным нормативам – 70% дороге и 30% вышестоящей организации – должна поступать только та часть прибыли, которая получена за счет цен и объемов. Это условие выполнимо при введении в систему приоритетных показателей – себестоимости перевозок или себестоимости продукции. Нормативное распределение прибыли в условиях рыночной экономики нуждается в реформировании и, в

частности, в процессе разработки нормативных документов, устанавливающих дифференцированную нормативную базу.

В период рыночного развития экономики Республики Казахстан создались большие затруднения в работе ряда ведущих отраслей промышленности из-за некачественного транспортного обслуживания. Транспорт стал "узким местом" в развитии экономики страны и особенно хозяйственной интеграции на микроуровне. Принятая в настоящее время схема взаимодействия производственной сферы со сферой обращения порождает многочисленные противоречия, а рыночный механизм, построенный ускоренно, ещё более усугубляет положение дел. В результате резко снижается экономическая эффективность железнодорожного комплекса в условиях интеграционных процессов на рынке транспортных услуг. Компенсация противоречий в основном решается за счет создания

сверхнормативных запасов сырья и материалов на входе и остатков готовой продукции на выходе производственного цикла. Одной из причин такого положения с запасами, безусловно, является неудовлетворительная работа транспортной системы республики, которая предопределена нехваткой производственных мощностей и серьезными дефектами в её хозяйственной системе.

В республике все ещё ждет своей очереди осуществление единой индустриальной политики, которая бы отражала приоритетность развития железнодорожного комплекса. Она включает согласование типажа и параметров перевозочных средств, системы контейнеров и пакетов, развитие средств механизации и автоматизации, погрузочно-разгрузочных работ, используемых в современных технологических процессах, на стыках видов транспорта для организации непрерывного перевозочного процесса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана : реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику Алматы: Экономика, 2003.
2. Брагин С.В., Сабетов А. Экспедирование, экономика, транспорт. Учебное пособие, Алматы, 2002 г.
3. Бекмагамбетов М. "Проблемы развития международных автомобильных перевозок" / Магистраль, 2003.
4. Маханов Ш.К. Автомобильный транспорт: состояние, проблемы, перспективы // Ваш транспортёр, 2003, №7, С.115-119.
5. Анализ хозяйственной деятельности ОАО НК Казахстан темір жолы", январь 2004 г., Асатан, 2004.