

Реализация стратегии по инновационному развитию логистических технологий Казахстана

Абдуллин Р.Ж.¹

¹ магистр, ст. преподаватель, кафедра "Оценка, учет и аудит", Международная академия бизнеса (Казахстан, г. Алматы), rustem_abdullin@mail.ru

Аннотация. Реализация данной стратегии по инновационному развитию логистических технологий Казахстана предполагает позиционирование Казахстана на мировом рынке в качестве и роли трансконтинентального экономического моста для взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем.

Ключевые слова: стратегия, логистика, индустриально-инновационное развитие, инфраструктура, модернизация, ноу-хау, транспорт, железная дорога

REALIZATION OF STRATEGY ON INNOVATIVE DEVELOPMENT OF LOGISTIC TECHNOLOGIES OF KAZAKHSTAN

Abdullin R.Z.¹

¹ master, senior lecture, chair "Assessment, Account and Audit", International academy of business (Kazakhstan, Almaty), rustem_abdullin@mail.ru

Abstract. Realization of this strategy on innovative development of logistic technologies of Kazakhstan assumes positioning of Kazakhstan in the world market in quality and a role of the transcontinental economic bridge for interaction of the European, Asia-Pacific and southern Asian economic systems.

Keywords: strategy, logistics, industrial and innovative development, infrastructure, modernization, know-how, transport, railroad

Под единым технологическим процессом понимается комплексная технология, в рамках которой на основе системного подхода осуществляется четкое взаимодействие всех элементов логистической системы. Создание качественно новой, устойчивой по отношению к внешней среды производственно-транспортной системы связано с появлением целого ряда специфических проблем: изучение конъюнктуры рынка, прогнозирование спроса и производства, а следовательно, объема перевозок и мощности транспортной подсистемы, определение оптимальных величин заказов транспортных партий груза и уровней запасов сырья, топлива, материалов, комплектующих изделий, готовой продукции и транспортных средств. Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы привел к целесообразности рассмотрения всего процесса перевозки: от грузоотправителя до грузополучателя, включая грузопереработку, упаковку, хранение, распаковку и информационные потоки, сопровождающие доставку.

Технологические процессы, протекающие в логистических цепях при доставке грузов потребителю, имеют свои особенности, зависящие от транспортной характеристики груза (физико-механические и физико-химические свойства груза, его объем и масса, вид тары и упаковки), количества груза (массовые грузы, мелкопартионные грузы, грузы в пакетах, контейнерах, на поддонах), вида транспорта и его провозной способности, характера производственных объектов и др.

Для решения существующих транспортных проблем в Республике Казахстан на государственном уровне принят ряд документов.

В июне 2005 года постановлением Правительства Республики Казахстан утвержден план по созданию кластера «Транспортная логистика». Миссией транспортно-логистического кластера является обеспечение уровня развития и деятельности транспортного комплекса в соответствии с требованиями экономики и населения Казахстана в перевозках и успешной конкуренции на мировых рынках транзитных перевозок.

Для успешного решения всех существующих в стране транспортных проблем в 2006 году принята «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», целью которой является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Здесь сформулированы стратегические задачи развития транспортной системы и механизмы их реализации [2].

Основная задача, сформулированная в Стратегии – интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем:

1) повышения уровня развития транспортной инфраструктуры на базе основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связующих маршрутов и узлов по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

2) достижение наибольшей эффективности транспортных процессов, снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении.

Стратегия предполагает позиционирование Казахстана на мировом рынке в качестве и роли трансконтинентального экономического моста для взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем. При этом основной задачей является технологизация процессов перетока ресурсов в пространстве между Западом и Востоком (Европой и Азией). А на региональном уровне Казахстан позиционируется как современный сервисный центр. Используя имеющийся потенциал, Казахстан должен стать развитым сервисным центром региона по предоставлению широкого спектра услуг, отвечающих международным стандартам.

Некоторые ожидаемые результаты реализации «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» представлены ниже:

1) осуществление перехода транспортной системы на

качественно новый уровень функционирования, формирование оптимальной транспортной сети. Органичная интеграция Казахстанского транспортного комплекса в мировую транспортную систему;

2) создание сети транспортно-логистических центров интермодальных перевозок;

3) снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции и услуг до 6,9%, повышение конкурентоспособности экспорта. Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9% (в 2005 году – 11%);

4) с учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снижение грузоёмкости экономики планируется до 5 т-км/долл. США ВВП;

5) увеличение объемов транзита через территорию Республики Казахстан.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта будет направлено на приведение существующей сети железных дорог в соответствие с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков, исходя из потребностей населения, экономики и промышленности Казахстана.

В приоритетном порядке должен быть повышен уровень технического состояния магистральной сети на международных транзитных коридорах и основных внутриреспубликанских маршрутах, включая реабилитацию, повышение пропускной способности и электрификацию грузонапряженных участков.

Должно быть проведено поэтапное обновление основных фондов объектов инфраструктуры и приведение их в соответствие с международными стандартами железнодорожного транспорта.

Приоритетное региональное развитие железнодорожной транспортной сети будет проводиться на направлениях Север - Юг (Россия - Центральная Азия) и Восток - Запад (Юго-Восточная Азия - Китай - Европа).

В период реализации Стратегии будут рассмотрены и, при наличии экономического обоснования, реализованы следующие инфраструктурные проекты по строительству новых железнодорожных линий:

1) участок Бейнеу - ст. Шалкар, который сократит протяженность маршрута следования поездов в сообщении с западным регионом и азиатскими странами через морской порт Актау в среднем на 530 км;

2) участок Хоргос - Сарыозек, который значительно сокращает дальность железнодорожных перевозок от порта Актау до Китая по сравнению с существующим маршрутом, а с реализацией проекта строительства железнодорожной линии Шалкар-Бейнеу протяженность маршрута Цзинхэ-Актау сокращается с 3920 км до 3222 км;

3) участок Жезказган - ст. Саксаульская, который обеспечит более короткий выход из центральных областей Казахстана в порт Актау и окажет содействие при освоении угольных, нефтегазовых, медно-, железорудных и других месторождений в прилегающем регионе;

4) участок ст. Шар - Усть-Каменогорск, который сократит дальность перевозок по сравнению с существующим маршрутом через станцию Локоть более чем на 300 км без необходимости проезда по территории России.

Для более эффективной транспортировки казахстанских грузов к Каспийскому морю и снятия чрезмерной нагрузки с Актауского морского порта будет осуществлено строительство новых железных дорог Мангышлак - Баутино и Ералиево -

Курык.

Для дальнейшей модернизации железных дорог будут проведены мероприятия по электрификации грузонапряженных железнодорожных участков Макат - Кандагач, Алматы - Актогай, Костанай - Железородная и Хромтау - Алтынсарин.

Формирование национальной замкнутой сети железных дорог, позволяющей оптимизировать перевозку грузов по кратчайшим маршрутам между регионами и ускорить доставку экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан путем строительства новых железнодорожных линий, дает возможность избежать перепробеги грузовых поездов и снизить долю транспортной составляющей в стоимости конечной продукции.

При реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта будет широко применяться форма государственно-частного партнерства ввиду их высокой капиталоемкости. Для привлечения частной инициативы в строительстве новых инфраструктурных объектов будут применяться различные схемы государственно-частного партнерства.

Проведенные структурные преобразования на железнодорожном транспорте создали основу и необходимые предпосылки для формирования и развития конкурентного рынка транспортных услуг. Отделение перевозочной деятельности от обслуживания и содержания магистральной сети предполагает возможность формирования конкурентной среды в предоставлении услуг по перевозке пассажиров и грузов. Услуги по предоставлению локомотивной тяги и грузовых вагонов также выделены в конкурентный сектор.

Вместе с тем, предоставление услуг магистральной железнодорожной сети остается естественно-монопольной сферой и находится в ведении государства. Учитывая высокий социальный аспект и экономическую зависимость промышленности и сельского хозяйства от уровня тарифов за использование магистральной сети, их формирование должно основываться на четкой методике, предусматривающей определенные нормы затрат на ее ремонт и содержание и возможность дифференцирования тарифов по значимым параметрам на услуги магистральной железнодорожной сети с учетом требований Генерального соглашения о тарифах и торговле 1994 года (ГАТТ) о предоставлении национального режима [1].

Для установления единых требований и равных условий доступа на рынок транспортных услуг для любых потенциальных операторов должна быть соответственно усовершенствована нормативная правовая база. Системы лицензирования и сертификации должны обеспечивать выполнение этих требований и поддержание необходимого уровня качества предоставляемых услуг.

Устанавливаемое государством ограничение предельного уровня тарифов на перевозку пассажиров по социально значимым сообщениям (межобластные, межрайонные и междугородные) должно предусматривать механизм компенсации перевозчикам убытков, связанных с организацией таких перевозок, в виде субсидий из государственного бюджета (республиканского или местного) в соответствии с бюджетным законодательством Республики Казахстан.

В качестве основного стимула для повышения технологической и экономической эффективности перевозок грузов необходимо обеспечение конкуренции среди перевозчиков и операторов, предоставляющих услуги по перевозке грузов. Это позволит, прежде всего, повысить

скорость перевозок, исключить неоправданно высокие простои грузовых вагонов на пунктах обработки грузов и в определенной степени решить проблему дефицита вагонов.

Необходимы развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры предприятий-грузоотправителей в целях высвобождения погрузочных ресурсов и сокращения простоя подвижного состава под грузовыми операциями на подъездных путях предприятий.

Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования.

Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно осуществляться по таким критериям, как точность, надежность и скорость транспортировки. Необходимо создание системы обеспечения безопасности и универсальности движения.

Особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали занимает развитие станции Достык на казахстанско-китайской границе.

В целях развития и эффективного использования транзитного потенциала Республики Казахстан, а также координации усилий государства, транспортных организаций и товаропроизводителей для формирования эффективных схем продвижения продукции и услуг на рынки сбыта в рамках реализации транспортно-логистического кластера будут организованы на государственном уровне региональные транспортно-логистические центры в городах Астане, Алматы, Актау, а также на станции Достык и в других промышленно развитых регионах Казахстана.

Основными направлениями инновационного развития и формирования кадрового потенциала в сфере железнодорожного транспорта являются:

1) оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания;

2) создание условий для развития предприятий по производству и ремонту вагонов и локомотивов, а также организации совместных предприятий с ведущими мировыми производителями железнодорожной техники;

3) создание интегрированной системы информационного обеспечения транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте;

4) создание современных логистических комплексов для развития мультимодальных и интермодальных (контейнерных, контрейлерных, комбинированных) перевозок и улучшения качества обслуживания;

5) совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров отрасли железнодорожного транспорта.

В 2009 году в Компании была разработана Программа инновационного развития на 2009–2013 годы, в рамках которой предполагается целенаправленное изыскание и внедрение новых ресурсосберегающих технологий ремонта и модернизации грузовых вагонов, их узлов и деталей, автоматизация процессов ремонта.

Рассчитан ориентировочный экономический эффект модернизации грузовых вагонов при плановых видах ремонта,

капитального ремонта с продлением срока службы с 2010 по 2020 годы.

Промежуточная модель функционирования АО «НК «ҚТЖ» отражает текущие потребности в реагировании на угрозы внешнего и внутреннего характера, к которым относится стремительное выбытие парка грузовых вагонов и неспособность АО «НК «ҚТЖ» реализовать адекватную инвестиционную программу в условиях существующего государственного регулирования, а также появление на рынке грузовых перевозок крупных частных компаний – операторов вагонов.

Сохранение государственного регулирования тарифов на услуги АО «НК «ҚТЖ» по предоставлению вагонов для перевозки грузов создает неравные условия ценообразования при использовании вагонов АО «НК «ҚТЖ». Одновременно с ужесточением конкуренции это привело к потере части высокодоходного сегмента рынка. Такая тенденция сохранится в ближайшие годы, и отсутствие реагирования со стороны АО «НК «ҚТЖ» негативно отразится на стартовых возможностях АО «Қазтеміртранс» как грузового перевозчика.

В связи с этим АО «НК «ҚТЖ» намерено на базе АО «Қазтеміртранс» создать компанию оператора вагонов со 100% владением и наделить её необходимым функционалом и полномочиями по оперированию парком грузовых вагонов на условия приватного парка до 2013 года [3].

АО «Қазтеміртранс», как оператор вагонов, будет находиться в 100% владении АО «НК «ҚТЖ». Основные принципы при формировании управленческой и операционной структуры следующие:

1) оператор вагонов - АО «Қазтеміртранс» будет наделен функциями по планированию дислокации вагонов, принятию заявок на подачу/уборку вагонов под погрузку/выгрузку;

2) в организационной структуре на корпоративном и линейных уровне будут дополнительно созданы подразделения по планированию вагонопотоков, работе с грузоотправителями и необходимый штат товарных кассиров и приемосдатчиков;

3) оператор вагонов АО «Қазтеміртранс» будет частным владельцем грузовых вагонов и получит непосредственный контроль над всеми необходимыми ресурсами для осуществления своей деятельности как оператора до 2012 года.

Рассмотрим цели АО «Қазтеміртранс» как грузового перевозчика.

В свете вышеуказанных изменений и в соответствии с международными стандартами перед АО «Қазтеміртранс» будут стоять следующие цели:

1) удерживать ведущее положение на рынке, благодаря доле рынка (80% и более на полностью либерализованном рынке грузоперевозок в соответствии с примерами успешных компаний);

2) продолжительная финансовая стабильность для поддержания роста прибыльности и удовлетворения финансовых ожиданий АО «НК «ҚТЖ», как единственного акционера. АО «Қазтеміртранс» поставит целью достичь рентабельности основной деятельности более 20% (прибыль до уплаты налогов);

3) для достижения поставленных целей АО «Қазтеміртранс» будет трансформировано в рыночно-ориентированную грузоперевозочную компанию, нацеленную на повышение эффективности грузовых перевозок.

Внедрению новой техники и наукоемких технологий акционерное общество «Қазтеміртранс» (ҚТТ) уделяет особое внимание.

В середине прошлого года в рамках антикризисных мероприятий, осуществляемых компанией, в «ЖТТ» была принята программа инновационных проектов, рассчитанная до 2013 года. Ее реализация позволит провести комплексную модернизацию подвижного состава, узлов и деталей грузовых вагонов, автоматизировать технологический процесс ремонта вагонов, усовершенствовать другие бизнес-процессы, связанные с увеличением ресурса имеющегося инвентарного парка грузовых вагонов, решением проблемы дефицита грузовых вагонов.

Реализация программы началась с вагоноремонтных предприятий АО «Жазтеміртранс» (ВРД), на которых проводится текущий, плановый и капитальный ремонт грузовых вагонов. Так, при плановых видах ремонта на ВРД до недавнего времени проводилась модернизация тележек модели 18-100 по российской технологии, увеличивающая пробег тележек со 100-120 тыс. км до 160 тыс. км. С середины 2008 года компания взяла также на вооружение новую для казахстанских железных дорог технологию комплексной модернизации тележек модели 18-100 по проекту американской компании «А. Стаки». Суть технологии - в изменение профиля колеса и установке износостойких элементов в узлы трения тележек, принимающих основную нагрузку на себя, предотвращая, тем самым, износ наиболее дорогих литых деталей тележек, что, в свою очередь, продлевает гарантийный пробег тележек почти в десять раз, а пробег грузовых вагонов - втрое.

Нововведение экономически выгодно для компании, так как позволяет снизить затраты на ремонт тележек и колесных пар, повысить надежность и срок эксплуатации вагонов, сократить отцепки в пути следования и, что немаловажно, связанные с ними задержки поездов. До конца текущего года с помощью новой технологии на базе вагоноремонтных предприятий АО «Жазтеміртранс» будет модернизировано порядка 350 грузовых вагонов.

На сегодняшний день одной из основных проблем в эксплуатации подвижного состава является его безопасность. Внедрение инновационных технологий способно оказать существенное влияние на бесперебойную и надежную работу железнодорожного транспорта.

Наиболее частой причиной остановок и задержек в пути следования подвижного состава является излом подводящих и магистральных труб тормозной системы, происходящий вследствие воздействия внешних вибрационных и ударных нагрузок. Для решения этой проблемы, а также снижения затрат на ремонт тормозных магистралей, повышения надежности и герметичности его соединений, удобства монтажа планируется проведение при плановых видах ремонта грузовых вагонов замены серийных тормозных магистралей с резьбовыми соединениями на тормозные магистрали с безрезьбовыми соединениями. Технология, разработанная специалистами ОАО «Ритм - Тверское производство тормозной аппаратуры» и успешно зарекомендовавшая себя на российских железных дорогах, имеет ряд преимуществ. В первую очередь это продолжительный срок гарантии - до 20 лет, высокая надежность и герметичность соединения, возможность установки безрезьбовых соединений без специального оборудования и с минимальными затратами на обслуживание. Кроме того, технология согласована Комиссией Совета по железнодорожному транспорту, что существенно облегчает ее скорейшее внедрение на казахстанских железных дорогах. Главный же аргумент в пользу ее внедрения - существенная экономия средств, ежегодно компания сможет экономить до 132 млн. тенге.

Среди внедряемых в АО «ЖТТ» инноваций есть и ноу-хау

отечественного производства. Одно из таких новшеств уже прошло апробацию на грузовых вагонах компании. На внутреннюю поверхность кузовов полувагонов, наиболее подверженных разрушению и негативному внешнему воздействию, наносится специальная антикоррозийная краска, обладающая повышенными защитными свойствами. Благодаря ее применению значительно сократилась сменяемость крышек разгрузочных люков полувагонов, вызванных коррозией, увеличилась их надежность, а главное сократились затраты на их ремонт и обслуживание. Экономический эффект от внедрения новой технологии составит 70 тысяч тенге на 1 полувагон или ежегодно при условии «обработки» 8000 вагонов компания сможет экономить до 560 млн. тенге.

Анализ поставляемой отечественными производителями импортозамещающей продукции для железнодорожного транспорта показывает, что в основном казахстанские предприятия железнодорожного машиностроения изготавливают несложные в обработке запасные части и узлы локомотивов и вагонов. Сегодня особо актуально производство более сложной (научноёмкой) продукции, которая не может быть произведена без поддержки железной дороги в части предоставления технического задания, подготовки и создания совместных производств, гарантированного заказа и решения многих других вопросов.

Сдерживающими факторами на пути к реализации обозначенных задач зачастую являются такие проблемы как недостаточное финансирование новых инновационных технологий, отсутствие достаточного опыта по привлечению стороннего капитала и инноваций, необходимость перенесения акцента с импорта техники на приобретение лицензий, патентов и ноу-хау.

Несмотря на существующие трудности, АО «ЖТТ» проводит поэтапную работу по нескольким направлениям. В целях расширения номенклатуры продукции, производимой казахстанскими предприятиями в области железнодорожного транспорта, построения более тесных взаимоотношений между заказчиком и производителем АО «ЖТТ» проводятся специализированные встречи и круглые столы с отечественными производителями запасных частей, крупными вагоностроительными и машиностроительными заводами.

Результатами этих встреч стали достигнутые договоренности в части расширения сотрудничества, закрепленные меморандумами, с несколькими крупными заводами и предприятиями, которые уже сегодня готовы переориентировать свое производство на выпуск продукции, необходимой железной дороге. В свою очередь, АО «ЖТТ» намерено создать необходимые условия для представления производителям прозрачной информации касательно группы товаров, необходимых к потреблению. Так, в течение 2008 года АО «ЖТТ» выпустило для потенциальных поставщиков и партнеров компании несколько бюллетеней с перечнем продукции, запасных частей и оборудования, необходимых ЖТТ для проведения плановых видов ремонта.

Наряду с этим в результате подписанного меморандума между АО «Жазтеміртранс» АО «Фонд науки» и АО «Национальный инновационный фонд» достигнуты договоренности о финансировании инновационных проектов АО «Жазтеміртранс», направленных на создание новых, а также совершенствование существующих технологий, товаров, работ и услуг, доведении их до уровня готовности.

С 2004 года в АО «Жазтеміртранс» функционирует научно-технический совет (НТС), в компетенцию которого входят вопросы внедрения наукоемких и ресурсосберегающих технологий, изучения инновационных проектов и предложений,

направленных на эффективное использование в производственной деятельности результатов НИОКР, достижений науки и техники. Однако количество инноваций, рассмотренных и принятых на НТС за эти несколько лет, остается мизерным.

С целью активизации инновационной деятельности в отрасли, возрождения собственной научно-производственной базы, которая в последние годы из-за отсутствия инвестиций и недостаточной поддержки со стороны частных предпринимателей и государства практически не развивалась, АО «Азтеміртранс» с октября 2008 года проводит международный конкурс инноваций по нескольким приоритетным направлениям. Среди них - модернизация вагонного парка, повышение эффективности работ по выполнению ремонта грузовых вагонов за счет внедрения новой техники и технологий, инновации в области грузовых перевозок, экспедирования и логистики, оптимизации бизнес-процессов.

При отборе инноваций конкурсная комиссия, состоящая из членов НТС, будет руководствоваться такими критериями как технологическая новизна и завершенность проекта, возможность ее эффективной коммерциализации, научно-технический уровень используемых в проекте разработок, инвестиционная привлекательность, срок окупаемости, и, наконец, социальная и экологическая значимость проекта. Приоритетными для внедрения будут инновации, согласованные на заседаниях Комиссии Совета по железнодорожному транспорту, и имеющие опыт внедрения на железных дорогах администраций государств-участников Содружества. Кроме того, инновационный проект должен быть технологически завершен, поскольку формирование плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) начинается со стадии разработки, а это, как известно, очень длительный процесс, требующий продолжительного времени.

Безусловно, проведение подобных мероприятий, способствующих внедрению инновационных технологий и «прорывных» научно-технических разработок на железнодорожном транспорте, особенно в условиях финансовой рецессии, способно оказать позитивное влияние на условия работы всей железнодорожной отрасли. Опыт передовых стран мира убедительно доказывает, что главным гарантом экономического процветания предприятия является его научно-техническое лидерство. И сегодня поступательное развитие индустрии Казахстана и, в частности железнодорожной отрасли, невозможно без высокотехнологичного и наукоемкого производства, международных систем качества и инновационных разработок.

В 2009 году в рамках утвержденной Стратегии информатизации Акционерного общества «Азтеміртранс» на 2009–2013 годы началось осуществление двух проектов автоматизации Компании:

1) развитие корпоративной сети передачи данных Компании с внедрением IP-телефонии.

2) внедрение автоматизированной системы управления техническим состоянием грузовых вагонов Компании.

Корпоративная сеть передачи данных (1-я очередь). В целях организации единого корпоративного телекоммуникационного пространства в каждом региональном филиале установлено необходимое оборудование для оперативной передачи данных.

Расширение корпоративной сети передачи данных с применением технологии MPLS и организацией IP-телефонии.

Проект позволил создать единое корпоративное

информационное пространство по всей «географии» Компании на территории Казахстана. При этом с течением времени будет достигнута экономия на внутренние казахстанские телефонные переговоры между центральным аппаратом Компании и его удаленными подразделениями.

Проект позволяет внедрить динамические модели грузовых вагонов и дорогостоящих сменяемых деталей с возможностью мониторинга (отслеживания) любого действия с объектами учета сотрудниками Компании.

Реализация данных IT-проектов позволит создать прочную, современную информационную основу для дальнейшего информационного развития Компании.

На данном этапе инновационно-техническая деятельность АО «Азтеміртранс» реализуется по нескольким долгосрочно ориентированным направлениям:

1) повышение технического уровня вагонного парка и производственной базы;

2) развитие и эффективное использование научно-технического и инновационного потенциала;

3) применение современных информационно-телекоммуникационных технологий;

4) повышение конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках грузовых перевозок.

Развитие парка грузовых вагонов направлено на решение следующих задач:

1) оптимизация парка вагонов АО «АТТ» в соответствии с потребностями экономики в грузоперевозках;

2) ограниченный закуп новых грузовых вагонов с улучшенными технико-эксплуатационными показателями и модернизация имеющегося парка;

3) планомерный закуп грузовых вагонов нового поколения, обладающих безремонтной конструкцией (свыше 500 тысяч км). Постепенное замещение ими имеющихся вагонов;

4) комплексная модернизация тележек грузовых вагонов, увеличение межремонтного ресурса тележек со 160 тыс. км до 1 млн. км. мониторинг среды инновационных проектов, выборка и реализация их у себя.

Конечная задача – формирование парка, состоящего из вагонов, обладающих повышенными техническими и эксплуатационными показателями, позволяющих их безремонтную эксплуатацию свыше 500 тысяч км.

Технические решения и инновации в плане развития вагоноремонтных баз будут предназначены для решения следующих задач:

1) дооснащение, обновление и модернизация технологического оборудования;

2) строительство и реконструкция производственных участков;

3) получение права на проведение капитального ремонта с продлением срока службы и модернизацию грузовых вагонов;

4) создание центров технической диагностики для проведения технического обследования грузовых вагонов, литых деталей тележек с целью продления срока службы;

5) организация пунктов разделки вагонов;

7) освоение производства широкой номенклатуры запасных частей для ремонта грузовых вагонов;

8) внедрение комплексной автоматизированной системы управления ремонтным производством;

9) расширение области применения износостойкой

наплавки узлов и деталей, совершенствование ее технологии;

10) оборудование котельных системой автоматического управления, контроля и регулирования теплодачи;

Конечная задача – создание автоматизированного производства с возможностью гибкого профилирования каждой ремонтной базы по видам ремонта и родам вагонов.

Организация эффективного функционирования Общества на основе современных информационно – телекоммуникационных технологий, направлено на решение следующих задач: внедрение АСУ техническим состоянием грузовых вагонов; развитие корпоративной сети передачи данных с применением технологии MPLS; внедрение АСУ бизнесом транспортной компании, охватывающей все составные элементы перевозочного процесса.

Библиографический список

1. Закон «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994года.
2. Закон РК «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года.
3. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.kazcargo.kz

The list of references

1. Law "About Transport in the Republic of Kazakhstan", September 21, 1994года.
2. Law of RK "About Railway Transport", December 8, 2001.
3. [Online]. - Available at: www.kazcargo.kz

Библиографическая ссылка на статью:

Абдуллин Р.Ж. Реализация стратегии по инновационному развитию логистических технологий Казахстана// Электронный научный журнал "Организационный и проектный менеджмент". - 2013. - Выпуск 2(4) Апрель-Июнь. С. 3-9. [Электронный ресурс]. - Режим доступа:

http://www.organization-and-project-management.ingnpublishing.com/archive/2013/release_2_4_april-june/abdullin_r_zh_realizaciya_strategij_po_innovacionnomu_razvitiyu_logisticheskij_tehnologij_kazahstana/ DOI:

Получено: 2013-04-27 Одобрено: 2013-06-05 Размещено: 2013-06-30

The reference for citation the article:

Abdullin R.Z. Realization of Strategy on innovative development of logistic technologies of Kazakhstan [Realizaciya strategii po innovacionnomu razvitiyu logisticheskij tehnologij Kazahstana]. Electronic scientific journal "Organization and project management" [Elektronnyj nauchnyj zhurnal "Organizacionnyj i proektnyj menedzhment"]. 2013, Release 2(4) April-June, pp. 3-9. [Online]. Available at:

http://www.organization-and-project-management.ingnpublishing.com/archive/2013/release_2_4_april-june/abdullin_r_zh_realizaciya_strategij_po_innovacionnomu_razvitiyu_logisticheskij_tehnologij_kazahstana/ DOI:

Received: 2013-04-27 Accepted: 2013-06-05 Published on-line: 2013-06-30