

*Абжанбарова А.Ж., Дуйшеналиев Э.У., Мусалиева Р.Д.,
Дуйсенбаева Ж.Б.*

**КАЗАХСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЖҮРГҮНЧҮЛӨРҮН ТАШУУНУ
ӨНҮКТҮРҮҮНҮН РЕГИОНДУК ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ**

*Абжанбарова А.Ж., Дуйшеналиев Э.У., Мусалиева Р.Д.,
Дуйсенбаева Ж.Б.*

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

*A.J. Abzhapbarova, E.U. Duishenaliev, R.D. Musalieva,
J.B. Duisenbaeva*

**REGIONAL PECULIARITIES OF DEVELOPMENT OF PASSENGER
TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

УДК: 656.072/.078(045/046)

Региондор аралык мамилелер ички жана тышкы жагдайлардын таасири астында алмашып турат. Айрыкча региондорду диспропорциялоо процессинин таасири көбүнчө аймактын экономикалык өнүгүү мүнөзүнө жараша. Макалада региондордогу транспорт системасын өнүктүрүү маселелери, мамлекеттик ченемдик укуктук базасын жөнгө салуу, автотранспорт ишканаларындагы коомдук транспорттун зарылчылыгы каралат. Автомобилдик жүргүнчүлөр транспорт ишканаларда менеджментти жакшыртуу шарттарды сунуштоодо финансылык туруктуулукту камсыз кылуу жана атаандаштык болушу үчүн кызмат көрсөтүүлөрдүн сапатын жакшыртуу мүмкүнчүлүктөрүн үзгүлтүксүз изденүү керек. Базар шартында коомго мындай кызмат көрсөтүүлөр керек жана зарылчылыгын түзөт. Башкаруудагы ишкана кызмат көрсөткөн ишканага ийкемдүүлүгүн камсыздандырууга тийиши, базар муктаждыктарына кызмат көрсөтүү процессин өздөштүрүү керек. Бүгүн ишканалар кызмат көрсөтүүлөрдүн көлөмүн жана сапатын жогорулатууга умтулушу менен ар кандай жолдорун издөөгө аракет кылышып жалпы мамлекеттик буюмун жакшыртууга катышып, коомго өз салымын кошуу менен бирге өнүгүүгө мүмкүнчүлүк түзүүдө.

Негизги сөздөр: абал, өнүктүрүү, регион, мүнөз, транспорт, менеджмент, ишкана, жүргүнчү.

Сложившиеся межрегиональные отношения меняются под воздействием внешних и внутренних обстоятельств. Особое влияние на процесс региональной диспропорции оказывает во многом характер экономического развития регионов. В статье рассматриваются

вопросы развития региональной системы транспорта, необходимости регулирования нормативно-правовой базы государственного регулирования автотранспортных предприятий общественного транспорта. Предложены условия совершенствования менеджмента на предприятиях автомобильного пассажирского транспорта для обеспечения их финансовой устойчивости и конкурентоспособности заключаются в непрерывном поиске возможностей улучшения качества услуг. Рынок создает условия, при которых оказываются такие услуги, которые нужны и необходимы обществу. Предприятия должны обеспечивать гибкость в управлении предприятием, производящим услуги, восприимчивости процесса оказания услуг к потребностям рынка. Сегодня предприятия отрасли стремятся всемерно повысить уровень и качество предоставляемых услуг, заимствовать только лучшее, вносить свой посильный вклад в развитие общества, участвуя в создании и повышении вального продукта государства.

Ключевые слова: обстоятельство, развитие, регион, характер, транспорт, менеджмент, предприятие, пассажир.

The existing inter-regional relations are changing under the influence of external and internal circumstances. The nature of the economic development of the regions has a special impact on the process of regional disproportion. The article consider development of the regional transport system, necessity to regulate the regulatory framework of state regulation of transport enterprises of public transport. The conditions of improvement of management at the enterprises of automobile passenger transport for ensuring their financial stability and competitiveness are offered they consist in a continuous search for opportunities to improve the quality

of services. The market creates the conditions under which such services are provided, which are necessary and necessary for society. Enterprises should provide flexibility in the management of the enterprise producing services, the susceptibility of the process of providing services to the needs of the market. Today, industry enterprises are striving to improve the level and quality of services, borrow only the best, to make their contribution to the development of society, participating in the creation and improvement of the gross product of the state.

Key words: circumstance, development, region, character, transport, management, enterprises, passenger.

Введение. Огромная территория Республики Казахстан обусловила неравномерное размещение природных ресурсов, энергетического потенциала и расселения людей. Данное обстоятельство влияет на распределение пассажирских перевозок между регионами и областями республики, а также организацию работы пассажирского транспорта.

В условиях создания институциональных основ функционирования государства пассажир-

ский транспорт был лишен достаточных финансовых средств на свое развитие. Выручка от перевозки населения покрывали только треть расходов на эксплуатацию транспорта, основная часть доходов формировалась за счет налоговых отчислений предприятий и организаций на его содержание. Выделяемых средств было недостаточно для обновления парка подвижного состава, поэтому в эти годы повсеместно наблюдалось старение автотранспортных средств, уменьшалось количество автобусов на маршрутах.

Цель исследования. Исследование вопросов эффективного менеджмента в автотранспортных компаниях для обеспечения их финансовой устойчивости и конкурентоспособности.

Основная часть. В современных рыночных условиях остро возникает вопрос повышения качества перевозки пассажиров, решение которого обеспечит конкурентоспособность транспортной компании. В таблицах 1, 2 приведены показатели работы автомобильного транспорта Республики Казахстан.

Таблица 1

Основные показатели работы автомобильного и городского электрического транспорта (государственная собственность)

	Фактический объем в 2017 г.			Фактический объем в 2016 г.		В % к соответствующему периоду 2016 г.		В % к предыдущему месяцу
	отчетный месяц	предыдущий месяц	период с начала года	период с начала года	отчетный месяц	период с начала года	отчетный месяц	
Доходы от перевозки пассажиров, млн. тенге	87,2	84,7	696,3	630,8	71,5	104,1	112,8	102,0
в том числе:								
прочими видами	87,2	84,7	696,3	630,8	71,5	102,9	111,9	102,9
Перевезено пассажиров, тыс. человек	1 469,96	1 381,50	11 364,23	10 042,42	1 171,35	113,2	125,5	106,4
в том числе:								
прочими видами	1 469,96	1 381,50	11 364,23	10 042,42	1 171,35	113,2	125,5	106,4
Пассажирооборот, млн. пкм	15,1	14,2	117,1	103,4	12,1	113,2	125,5	106,4
в том числе:								
прочими видами	15,1	14,2	117,1	103,4	12,1	113,2	125,5	106,4

Можно выделить основные следующие задачи преобразования автотранспортной отрасли, решение которых обеспечивает региональный подход и дальнейшую динамику его развития [1]:

- формирование прогрессивной формы транспортной системы;
- обеспечение клиентоориентированности автотранспортной отрасли, в том числе нацеленность на повышение спроса на транспортные услуги не только со стороны государства, но и компаний-потребителей;
- формирование цивилизованного транспортного рынка, охватывающего экономику регионов;
- обеспечение баланса соотношения объема оказываемых транспортными предприятиями услуг и спроса на транспортные услуги;
- оптимизация размещения транспортных предприятий на сети дорог;

- обновление парка подвижного состава;
- применение перспективных технологий доставки грузов и пассажиров;
- внедрение инновационных технологий в транспортной отрасли.

Данный подход территориального обеспечения автомобильных пассажирских перевозок заключается в том, что региональная транспортная производственная единица обеспечивала качественное и эффективное транспортное обслуживание населения.

В настоящее время можно наблюдать положительную тенденцию в работе отрасли – появление конкурентной среды среди поставщиков транспортных услуг. Согласно статистическим данным (таблица 2) [2] выросли показатели количества частных перевозчиков, количество подвижного состава на маршрутах, оптимизирована маршрутная сеть автомобильных пассажирских перевозок.

Таблица 2

Основные показатели работы транспорта по формам собственности в разрезе областей

	Перевезено пассажиров, тыс. человек	Пассажирооборот, млн. п-км
В целом по республике	18 584 480,87	224 073,2
Акмолинская область	1 370 794,17	6 006,9
Актюбинская область	237 939,51	13 013,5
Алматинская область	712 432,08	11 900,9
Атырауская область	147 296,71	1 159,3
Западноказахстанская область	355 890,34	7 281,0
Жамбылская область	803 584,04	6 408,8
Карагандинская область	1 926 098,27	31 662,1
Костанайская область	1 486 734,77	14 774,0
Кызылординская область	299 785,41	5 272,8
Мангистауская область	73 476,07	3 860,0
Южноказахстанская область	2 081 536,30	17 731,6
Павлодарская область	1 017 100,21	22 145,4
Североказахстанская область	417 341,00	3 196,6
Восточноказахстанская область	1 413 050,31	18 457,6
г. Алматы	4 156 134,23	30 542,2
г. Астана	2 066 398,37	15 502,1

В последние годы пассажирский транспорт республики устойчиво функционирует. Органами государственного управления наработан положительный опыт решения задач рационализации доставки пассажиров.

Но в то же время существует ряд проблем в развитии региональных пассажирских перевозок:

- необходимость совершенствования нормативно-правовых положений, регулирующих работу на маршрутах;
- недостаточное финансирование, соответственно, моральный и физический износ транспортных средств;
- отсутствие контроля за достоверностью статистических данных по отрасли;
- невозможность обеспечения соответствующего уровня комфортабельности, в зависимости от потребностей клиентов;
- необходимость государственного регулирования межобластных автомобильных пассажирских перевозок;
- необходимость единого координационного управленческого аппарата.

Рассмотрим современное состояние региональных автомобильных пассажирских перевозок посредством анализа основных элементов транспортной системы.

По регионам республики наиболее высокий удельный вес приходится на автобусы общей вместимостью от 17 до 99 человек. Лишь в г. Алматы также равноценно используются маломестные микроавтобусы, с местами только для сидения до 16 мест.

Можно отметить низкую обеспеченность большинства регионов автобусами большой общей вместимости (свыше 100 человек), междугородними автобусами дальнего следования.

Протяженность автобусных маршрутов увеличилась на 40,3 тыс. км и в настоящее время составляет 399801,6 км, количество автобусных маршрутов составило 168.

Количество автобусных маршрутов в сельской местности увеличилось на 142, протяженность маршрутов увеличилась на 20,2 тыс. км

Количество автобусных маршрутов в целом по республике за отчетный период увеличилось на 168, общая протяженность выросла за год на 20,2 тыс. км [3].

Вследствие данных обстоятельств затруднена реальная оценка ситуации на рынке пассажирских транспортных услуг, т.е. искажается ее достоверность из-за отсутствия системы контроля.

В регионах республики существует проблема регулирования автомобильных перевозок, организации пригородного автобусного сообщения. Например, в Акмолинской области из 349 населенных пунктов, только 53% обеспечены пригородным автобусным сообщением. Также остро стоит вопрос дотаций либо другого льготного обеспечения данных перевозок.

Одной из насущных проблем, требующих решения в ближайшей перспективе, является разработка и реализация конструктивных шагов по предоставлению доступного транспортного обслуживания населению сельской местности на основе увеличения протяженности маршрутов и обеспечения регулярности перевозок.

Также остро стоит вопрос создания законодательно уполномоченных органов для контроля и регулирования межобластных пассажирских, отсутствие которых способствует стихийной конкуренции, возникновению конфликтных ситуаций и создает угрозу совершения дорожных происшествий.

Неорганизованные перевозчики также способствуют снижению налогооблагаемой базы, вследствие их опережающего прохождения перед рейсовыми автобусами. Эти перевозчики зачастую являются владельцами изношенных транспортных средств, не соблюдают установленные правила режима труда и отдыха, в большинстве своем не имеют возможности своевременного технического осмотра автобусов и медицинского освидетельствования водителей. Данная ситуация влияет на рост количества дорожно-транспортных происшествий, что обуславливает необходимость лицензирования данных перевозок.

Следует отметить проблему местного значения то, что большая часть автовокзалов в регионах находится в частных руках, где владельцы могут устанавливать сборы за реализацию билетов более 25% от их стоимости, что вынуждает перевозчиков уходить с автовокзалов, соответственно снижению налогооблагаемой базы. Необходимо восстановление диспетчерского регулирования перевозок, восстановление правовых

функций автовокзалов, построения технологического графика работы автобусов на рейсе.

Таким образом, укрепление нормативно-правового регулирования взаимоотношений транспортных компаний с автовокзалами и автостанциями, конкурентных отношений между перевозчиками и смежными видами транспорта является весьма актуальной задачей наряду с созданием единого координирующего органа[4].

В целом наблюдается положительная тенденция стабилизации работы отрасли, для поддержания которой необходимо повышать управленческую культуру и рационализацию процессов деятельности транспортных предприятий.

На современном этапе автотранспортные предприятия должны учитывать условия возросшей конкуренции и деятельность транспортных предприятий в конкретных условиях должна обеспечить соответствующий уровень конкурентных преимуществ в условиях различного рода возмущений, в первую очередь неблагоприятных.

Эффективность транспортного предприятия проявляется в большом множестве аспектов, каждый из которых отражается конкретным критерием эффективности функционирования, например гибкостью в управлении предприятием, оказанием необходимых транспортных услуг в соответствии с потребностями рынка. Поэтому возникает потребность в осуществлении управления конкурентоспособностью транспортного предприятия. Конкурентоспособность представляет собой сложный объект управления в силу сложности транспортных предприятий как конкретных производственных систем, с одной стороны, и разнообразия воздействующих изменений условий внешней среды с присущими им высокой степенью неопределенности и случайности, с другой стороны.

Выше были рассмотрены основные недостатки и проблемы в сфере региональных пассажирских перевозок, которые характеризуются несоответствием уровня предоставляемых транспортных услуг, возрастающим потребностям клиентов транспорта.

Рассмотрим негативные характеристики рынка автомобильных пассажирских перевозок в организационном аспекте его деятельности:

- отсутствие единого оператора перевозок на автомобильном транспорте;

- низкая конкурентоспособность компаний перевозчиков;

- отсутствие транспортно-логистических комплексов, координирующих пассажирские перевозки в международном и междугородних сообщениях;

- низкий уровень сервиса обслуживания пассажиров при следовании с пункта отправления до пункта назначения.

Одним из основополагающих факторов, влияющих на низкий уровень развития рынка автомобильных пассажирских перевозок, является огромная территория нашей республики, соответственно большая востребованность железнодорожного транспорта, являющегося конкурентным по отношению к автомобильному. Также следует отметить низкое качество автомобильных дорог, несоответствие их международным стандартам и требованиям.

Для этого, по нашему мнению, необходимо совершенствовать, в первую очередь менеджмент на предприятиях автомобильного пассажирского транспорта. Динамика развития качественных и количественных параметров экономического состояния автотранспортных предприятий требуют от руководителей принципиально новых методов управления.

В сфере автомобильных перевозок задачами эффективного управления транспортным предприятием являются применение научных подходов и методов, инновационных технологий, современных программ, оптимизирующих транспортный процесс в целом и деятельность компании в частности в сфере оказания конкурентоспособных услуг. Целью любого производства, в том числе транспортного, является получение оптимальной прибыли при имеющихся производственных ресурсах и возможных затратах. Это может обеспечиваться рациональной организацией транспортной работы, построения эффективной логистической цепочки взаимодействия всех звеньев производственного процесса. То есть важнейшей задачей автомобильного пассажирского транспорта является предоставление качественных транспортных услуг, отвечающих потребностям и возможностям клиентов. На рисунке 1 представлены основные задачи менеджмента транспортных предприятий.

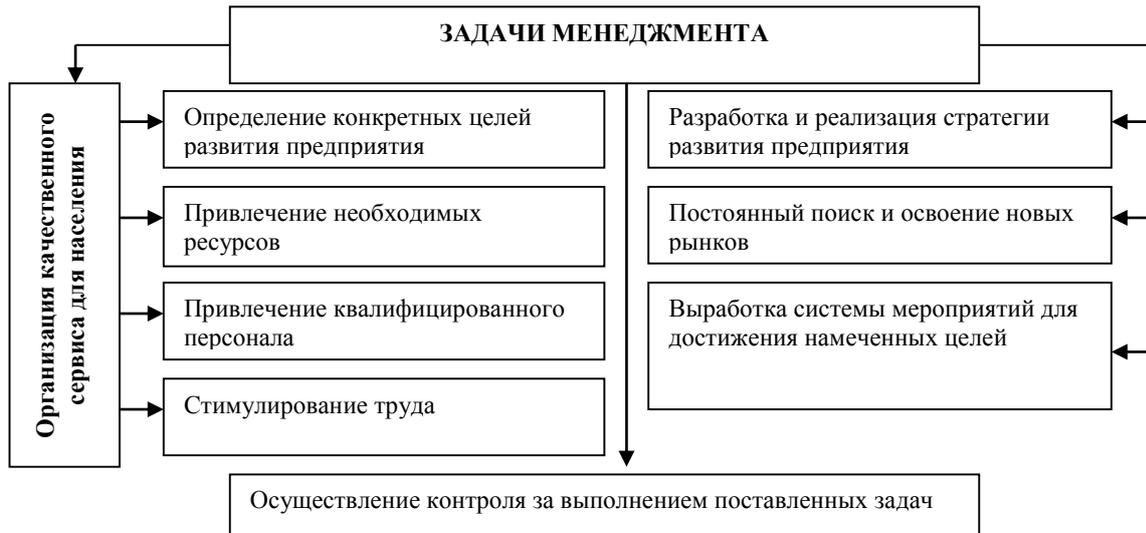


Рис. 1. Основные задачи менеджмента на предприятиях автомобильного пассажирского транспорта.

По мере развития конкуренции и роста рынка транспортных услуг задачи эффективного менеджмента предприятия становятся все более сложными и обуславливают необходимость установления стратегических целей развития.



Рис. 2. Стратегические цели менеджмента на предприятии автотранспортного комплекса.

Как представлено на рисунке эффективный менеджмент автотранспортного предприятия включает в следующие функциональные подсистемы (рисунок 2):

- менеджмент пассажирских перевозок;
- финансовый менеджмент;
- менеджмент материально-технической базы;
- менеджмент кадров.

Для вышеуказанных функциональных подсистем можно определить стратегические цели для повышения качества предоставляемых предприятием транспортных услуг.

В настоящее время учеными разработан ряд моделей [5], которые могут быть полезными при принятии стратегических решений. Система стратегического управления деятельностью транспортной компании включает наиболее важные элементы, каждый из которых является в свою очередь целым комплексом различных форм деятельности,

Определение стратегии достижения главной цели основывается на анализе тенденций изменения окружающей среды и оценке возможностей, сильных и слабых сторон компании, что, в свою очередь, позволяет проанализировать состояние и стратегические возможности перевозчика по достижению цели в сложившейся ситуации.

Направлениями эффективной организации менеджмента на автотранспортных предприятиях могут являться:

- безопасность труда;
- кадровая политика;
- управление конкурентоспособностью предприятия;
- обеспечение устойчивости в деятельности предприятия.

Рассмотрим подробнее данные направления. Например, специализация бригад по профилю деятельности и создание комплексных бригад, обеспечивающих комплексное технологическое обслуживание пассажиров. Также организация сменных либо сквозных подрядных бригад в зависимости объемов работы.

Управление конкурентоспособностью предприятия предусматривает повышение эффективности его деятельности на основе моделирова-

ния оптимального варианта его развития, соответственно, оптимизации его экономической деятельности.

Анализ положения перевозчика на рынке и перспектив его транспортной продукции является исходным этапом определения производственной программы. Данные, полученные по результатам исследования спроса на перевозки, позволяют прогнозировать объемы перевозок во времени и устанавливать рыночные ограничения на производственные программы.

Вывод. Таким образом, для эффективного развития автотранспортной отрасли обеспечивает комплексное исследование рынка транспортных услуг, используемых технологий перевозочного процесса, которое способствовало бы адаптации предприятий к меняющимся внешним условиям и обеспечивало бы устойчивость его функционирования и достижение относительно стабильных конечных результатов

Определяющим моментом является увязка перспективных планов развития всех транспортных предприятий, создание единой технологической цепочки, обеспечивающей взаимодействие всех звеньев, применение инновационных технологий и современных программных обеспечений для оптимизации деятельности транспортного предприятия и отрасли в целом.

Литература:

1. Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие. - М.: Академия, 2008. - 320 с.
2. Оптимизация Сети общественного транспорта города Алматы. - Алматы, 2017.
3. В.Ни, А.Чердиченко, Э.Досжанова Руководство по подготовке плана устойчивой городской мобильности для городов Казахстана. Программа развития ООН - Глобальный экологический фонд. - Алматы, 2017.
4. Жанбирова Ж.Г. и др. Итоговый отчет том 1-6. Разработка концепции по развитию общественного транспорта г.Атырау на 2017-2022 г. - Алматы 2017.
5. Аксенова З.И., Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для вузов. - М.: Транспорт. - 1990. - 255 с.
6. Шатманов О.Т., Дуйшебаев С.С. Результаты экспериментальных исследований факторов, влияющих на выбор пассажирами подвижного состава различной вместимости. / Республиканский научно-теоретический журнал «Наука и новые технологии и инновации Кыргызстана», №1. - Бишкек, 2015. - С. 81-82.

Рецензент: д.т.н., профессор Суюнтбеков И.Э.