

**РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ
ПЕРЕВОЗКАМИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ КАК ЗАЛОГ ПРОЦВЕТЕНИЯ
СТРАНЫ В ЦЕЛОМ**

*Атамкулов Улан Токтогазыевич, к.т.н., доцент ОшГУ им. М. Адышева, Кыргызстан,
723503, г.Ош, ул. Н. Исанова, 81, e-mail: aut75@rambler.ru*

Аннотация: В статье рассмотрены и проанализированы современные принципы и методы управления грузовыми перевозками на региональном уровне. Сложившаяся ситуация в сфере грузовых автомобильных перевозок это проблема в несогласованности интересов внутри региона и в целом внутри государства. А интересы транспортных компаний и производителей как мы видим в ситуации неуправляемого рынка не совпадают с интересами региональных властей и тем более с интересами населения страны, которые являются конечными потребителями и они же страдают от завышенных цен стоимости продукции и глобального загрязнения окружающей среды. Исследования посвящены разработке

приоритетных направлений формирования регионального рынка грузовых автомобильных перевозок как главной составляющей подсистемы транспортного комплекса региональной экономики и в целом страны.

Ключевые слова: автомобильные перевозки, перевозочный процесс, управление, контроль.

SOLUTION OF THE PROBLEMS IN MANAGEMENT BY CARGO TRANSPORTATION AT THE REGIONAL LEVEL AS A PLEDGE OF PROSECUTING THE COUNTRY IN WHOLE

Ulan Atamkulov, Ph.D., Associate Professor of Osh Technical University named after M. Adysheva, 723503, Kyrgyz Republic, Osh city, Isanov Street 81, e-mail: aut75@rambler.ru

Abstract: The article reviews and analyzes modern principles and methods of freight transportation management at the regional level. The current situation in the field of road freight transport is a problem in the inconsistency of interests within the region and in general within the state. And the interests of transport companies and manufacturers, as we see in the situation of an uncontrolled market, do not coincide with the interests of regional authorities and even more so with the interests of the country's population, who are end users and they also suffer from overpriced product costs and global environmental pollution. The studies are devoted to the development of priority areas for the formation of a regional market for road freight transport as the main component of the subsystem of the transport complex of the regional economy and the country as a whole.

Key words: automobile transportation, transportation process, management, control.

Введение

Экономическая развитость страны неразрывно связана с развитостью ее регионов, а в частности с уровнем транспортного потенциала, дорожно-транспортной инфраструктуры и в целом перевозочного процесса. В условиях рыночных отношений, экономика регионов и поддержание в них соответствующего уровня жизни людей не представляется возможным без участия грузового автомобильного транспорта, т.к. он является одним из главных составляющих в цепи товарооборота любой продукции. Поэтому на современном этапе развития регионов ключевую роль в повышении уровня развития играет управление грузовыми перевозками. К решению проблем связанных в этой области были посвящены труды многих исследователей и ученых, но большой упор в них делался на проблемы связанные с управлением перевозочным процессом на конкретных автотранспортных предприятиях.

Сложившаяся ситуация в управлении на автомобильном транспорте

Обобщенно сферу управления на грузовом автомобильном транспорте можно разделить на три уровня это государственный, региональный (город, район, область) и уровень управления на предприятии. Цели и задачи на каждом уровне могут принципиально отличаться, т.к. они в основном базируются на социальных, политических и экономических интересах. Но эти уровни тесно связаны между собой и представляют собой иерархию управления, где каждый большой уровень состоит из предшествующих уровней и интересы соответственно постепенно глобализируются. Из представленной ниже таблицы видно как колеблется объемы перевозок на региональном уровне[6].

Перевозки автомобильным транспортом по территории КР, тыс.тонн

Области и города КР	2011 г	2012 г	2013 г	2014г	2015 г	2016 г	2017 г	2018 г
Баткенская	1557	1548,3	1612,4	1186,8	1198,3	1231	1242,2	1260
Жалал-Абадская	3273,5	3532,2	3579,7	2068,6	2114,7	2363,5	2449,1	2540,4
Ысык-Кульская	4439	4626	4674,9	3638,5	3640,3	3840	3903,9	4083,2
Нарынская	1176,9	1245,4	1257	1045,2	1085,8	1128,4	1161,3	1183,1
Ошская	2978,9	3208,5	3218,8	2466,9	2489,7	2515	2531,2	2552,3
Таласская	1048,7	1053,2	1086,3	927,9	935,9	946,1	957,2	971,4
Чуйская	11280,3	11961,6	12426,3	10360	10964,1	11237,8	11394,2	11475
г. Бишкек	9477,5	9893,2	10070,4	4967,9	5226	5543,2	5603,7	5886,3
г. Ош	1191,7	1324,4	1476,2	497	505	516	543,6	563,5
Всего	36423,5	38392,8	39402	27158,8	28159,8	29321	29786,4	30515

На первом низшем уровне управления предприятием основной целью являются интересы руководителей предприятий, на втором уровне регионального управления грузовыми автомобильными перевозками лежат интересы жителей городов, районов или области, где приоритетную роль играют различные целевые программы и проекты регионального характера, и, на третьем уровне лежат интересы государственного масштаба связанные с целостностью и безопасностью страны.

Управление грузовыми автомобильными перевозками на уровне предприятий автомобильного транспорта в преобладающем случае преследует чисто экономические выгоды в отличии от двух остальных, где основополагающую роль все-таки играют социальные и политические составляющие [4]. Поэтому региональные и государственные уровни управления грузовыми автомобильными перевозками имеют свои отличия в методах и механизмах для достижения поставленных целей. Но успешные научные и практические достижения в управлении автомобильными перевозками предприятий можно использовать и на региональном уровне адаптируя их к условиям связанных с территориальными границами, методами, задачами и формами управления.

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики является субъектом управления за автомобильными перевозками на уровне государства, а на уровне региона субъектами управления выступают муниципальные и региональные власти, которые контролируют деятельность транспорта [6].

В отличии от управления на государственном уровне или на предприятии за грузовыми перевозками в региональном уровне имеются свои отличительные особенности, которые выражены в том, что город, район или область является самостоятельной ячейкой в государственной системе и поэтому в зависимости от экономических, социальных особенностей региона и формируются основные потребности в перевозках. Однако на современном этапе развития грузовых перевозок и обслуживания потребности населения видно, что эффективность управления на региональном уровне не на должном уровне, о чем свидетельствуют существующие проблемы в транспортном секторе страны [2].

На данном этапе, управления перевозками в регионах ограничиваются только функциями контроля соответствующих ведомств, которые обусловлены в основном на проверке транспортных средств, груза и документов (приказы, распоряжения, стандарты, правила и т.д.), а также выдачей разрешительных документов. Такая система управления на

региональном уровне, т.е. сужение функций, привело к тому, что себестоимость продукции увеличилась в разы, за счет транспортной составляющей и необоснованно увеличилось количество грузовых транспортных средств.

Поэтому можно констатировать, что сложившаяся ситуация в сфере грузовых автомобильных перевозок это проблема в несогласованности интересов внутри региона и в целом внутри государства. А интересы транспортных компаний и производителей как мы видим в ситуации неуправляемого рынка не совпадают с интересами региональных властей и тем более с интересами населения страны, которые являются конечными потребителями и они же страдают от завышенных цен стоимости продукции и глобального загрязнения окружающей среды.

Выводы

1. Происходит противоречие интересов между транспортными организациями, производителями, региональными властями и населением страны в достижении общей цели.
2. Законодательная база в сфере управления, планирования и регулирования грузовыми автомобильными перевозками не совершенна.
3. Необходимо уделить особое внимание к научным разработкам в сфере управления грузовыми автомобильными перевозками на региональном уровне.

Обобщая можно сказать, что названные проблемы очень тесно связаны между собой и для решения их необходимо в первую очередь, повысить контроль и управление в развитии транспорта за счет государственного регулирования и повышения уровня эффективности нормативно-правового поля.

Список литературы:

1. Агабабов А.Г. Исследования по эксплуатации автомобилей в горных условиях [Текст]/ А.Г. Агабабов. - Ереван: Айстан, 1967. -131 с.
2. Бауэрсокс, Доналд Дж., «Логистика»: интегрированная цепь поставок 2-е изд. [Текст]: / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс.- М.: ЗАО Олимп-Бизнес , 2008 г. - 640 с.
3. Борисюк, Н.В. Исследование надежности оценки водителем режима движения с помощью средств организации [Текст]: Автореф. дис. канд. техн. наук. / Н.В. Борисюк.: М., 1973. - 25 с.
4. Маткеримов, Т.Ы. Повышение эксплуатационной эффективности большегрузных автомобилей в горных районах Кыргызстана. Дис.канд.тех.наук [Текст] / Т.Ы.Маткеримов. - Бишкек: Кырг. СХИ, 1995.С. 246-247
5. Седюкевич, В.Н. Международные автомобильные перевозки грузов и транспортно-экспедиционная деятельность [Текст] / В.Н. Седюкевич. – Минск: БНТУ, 2007. – 235 с.
6. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. - Режим доступа: <http://www.stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>, свободный.