

УДК: 656

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КАЗАКСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ТРАНСПОРТ СИСТЕМАСЫНЫҢ БАШКАРУУ
СТРУКТУРАСЫН ЖАНДАНДЫРУУ
IMPROVING THE MANAGEMENT STRUCTURE OF THE TRANSPORT SYSTEM OF
KAZAKHSTAN REPUBLIC

*Шадиева А.А. - к.э.н.
Кыдырова Ж.Ш. -к.э.н., доцент
Мамишева К.С. - магистр финансов
Южно-Казахстанский гуманитарный институт
им.М.Сапарбаева, Шымкент, Казахстан*

Аннотация: В данной статье рассматривается проблема совершенствования структуры управления транспортной системой Республики Казахстан, являющейся одной из основных отраслей экономики. Вместе с тем, в данном исследовании предложены приоритетные задачи повышения устойчивости функционирования транспортной системы.

Бул мақалада Қазақстан Республикасының транспорт башқаруу системасының структурасын жандандыруу, бул экономиканың негізгі тармағы болуп эсептелінет. Ошонуменен бірге, бул іздөө ишінде транспорт тук системаның функцияларын бекемдөө үчүн приоритеттер сунушталган.

This paper addresses the problem of improving the management structure of the transport system of the Republic of Kazakhstan, which is one of the main sectors of the economy. However, in this study suggested priorities for improving the sustainability of the transport system.

Открытие границ и либерализация национального законодательства республики в сфере транспортного регулирования обусловили широкий доступ к отечественному рынку транспортных услуг иностранных субъектов транспортного процесса, расширили использование транспортных путей международной торговли через сухопутную территорию, воздушное и морское пространство Республики Казахстан. Эти перемены усилили взаимозависимость и сотрудничество в транспортной сфере между казахстанскими и международными участниками внешнеэкономической и внешнеполитической деятельности.

Транспортная сфера постепенно становится стабильным источником пополнения национального бюджета, что в значительной степени определяет социально-экономическое развитие регионов, расположенных на важных и узловых точках страны, т.е. по территории которых пролегает основной массив транспортно-магистральных путей и грузовых потоков. Так, к примеру, за последнее десятилетие появилась целая транспортно-магистральная и логистическая инфраструктура на казахстанско-китайской границе на востоке страны. В частности, свое бурное развитие получил железнодорожный переход «Достык-Алашанькоу», имеющий особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали. В скором времени ожидается открытие второй международной железнодорожной линии «Хоргос – Сарыозек», которая расположена несколько южнее, чем вышеназванный переход в районе Джунгарских ворот[1].

В то же время, отечественный транспортный комплекс сегодня столкнулся с рядом объективных сложностей. Во-первых, это касается ограниченных возможностей для активного развития транзитного потенциала государства из-за «несовершенства» в Республике Казахстан как транспортно-коммуникационной и транспортно-логистической инфраструктуры, так и четко отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания. Все это в совокупности ведет к значительному затруднению процесса товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта и в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал.

Во-вторых, в структуре транспортной отрасли республики наблюдается явное доминирование государственных национальных компаний. В наиболее значимых транспортных отраслях это предполагает монопольное поведение транспортных предприятий, которое в свою очередь, может вызвать неоправданное повышение тарифов и получение дополнительных прибылей. Современная структура транспортной отрасли практически выглядит как естественная монополия, за исключением автомобильного транспорта, поскольку доминирование национальных транспортных компаний является, по сути, их монопольным положением.

В-третьих, в целом ухудшилась ценовая конъюнктура казахстанского экспорта и импорта из-за увеличения транспортных издержек, которые непосредственным образом отражаются на транспортной составляющей контрактных цен. Нередки случаи, когда на казахстанских рынках транспортных услуг наиболее свободно себя чувствуют иностранные перевозчики, агенты и экспедиторы. Слабое участие отечественных перевозчиков и экспедиторов в транспортном обеспечении внешне-экономической деятельности и в экспорте транспортных услуг обусловлено также низкими стандартами качества предлагаемых услуг. Речь идет о том, что многие казахстанские перевозчики и экспедиторы не предлагают комплексных транспортных услуг на основе единой договорной базы, не применяют логистические принципы в организации транспортного процесса, не используют при этом накопленный и успешно применяемый за рубежом опыт работы аналогичных компаний. К примеру, медленно развивается практика страхования ответственности транспортных и транспортно-экспедиционных фирм, без чего сегодня немыслимо реальное участие отечественных компаний в доставке внешнеторговых и транзитных грузов по стране и за ее пределы.

Обобщая вышесказанное, можно отметить, что на современном этапе основная задача государственной транспортной политики заключается в том, чтобы позволить государству выработать механизмы самоорганизации транспортной системы и по необходимости корректировать возникающие в этом механизме сбои. Представляется, что осуществление данной задачи возможно не только путем организации действенной системы государственного управления, но и путем создания системной, комплексной программы в этой сфере. Для транспортной сферы Казахстана это особенно актуально, так как реализация программы будет способствовать решению сложной и важной проблемы оптимального взаимодействия различных видов транспорта в рамках единой транспортной стратегии.

Так, например, государственным органам, управляющим процессами в транспортной сфере на всех уровнях, необходима четкая система планирования, позволяющая предвидеть негативные тенденции развития, последствия технологического обновления производства и т.д.

Необходимо учитывать тот факт, что методология системного подхода должна быть использована не только при разработке плана, но и при организации планирования, то есть при совершенствовании организационной структуры и способов организации

планового процесса. Прогнозирование соответствует принципу планового подхода, что в свою очередь, говорит о необходимости обеспечения единства в развитии структурных компонентов системы.

Таким образом формируется общая концепция развития транспортной отрасли и определяется степень государственного вмешательства и основные задачи государства в области транспортной политики на плановый период их детализацию, в том числе и применительно к перераспределению и инвестированию государственных и привлеченных финансовых источников с указанием капиталовложений соответствующих мероприятий. В-третьих, из стадии выработки целевых комплексных программ, прогнозов и сценариев развития ситуации в стране и мире. В-четвертых, из стадии анализа хода выполнения программ и корректировки целей, т.е. когда следует провести сводные расчеты и калькуляции и использовать метод планирования по отклонениям как возможного варианта мониторинга.

Системный или как его еще можно по-другому назвать, программно-целевой подход, должен исходить из четырех основных понятий: проблема – цель – система мероприятия – целевое направление ресурсов. Специфика и преимущества его выражаются в том, что объект планирования не отождествляется с каким-либо элементом транспортного комплекса или транспортной политики.

При этом, важно учитывать – программно-аналитический блок представляет собою особую систему целей, задач и инструментов управления транспортной системой. Эта система должна органично сочетаться с одной из главных задач макроэкономической политики Республики Казахстан на современном этапе, которую в обобщенном виде можно обозначить как укрепление основ управления экономической системой страны, модернизация структуры и технологии производства, стимулирование инвестиций и новых технологий, поддержание роста и эффективной деятельности хозяйствующих субъектов[2].

Соответственно, стратегической целью государственной транспортной политики на современном этапе является развитие казахстанской экономики путем повышения устойчивости функционирования транспортной системы, экологической, экономической и национальной безопасности. Это в свою очередь непосредственным образом связано с такими проблемами, как необходимость улучшения качества предоставляемых транспортных услуг, снижения затрат на транспортные перевозки, удовлетворения растущего спроса на транспортные услуги, создания единой трансконтинентальной транспортной системы и вовлечения Казахстана в различные проекты по созданию региональных и международных транспортных коридоров.

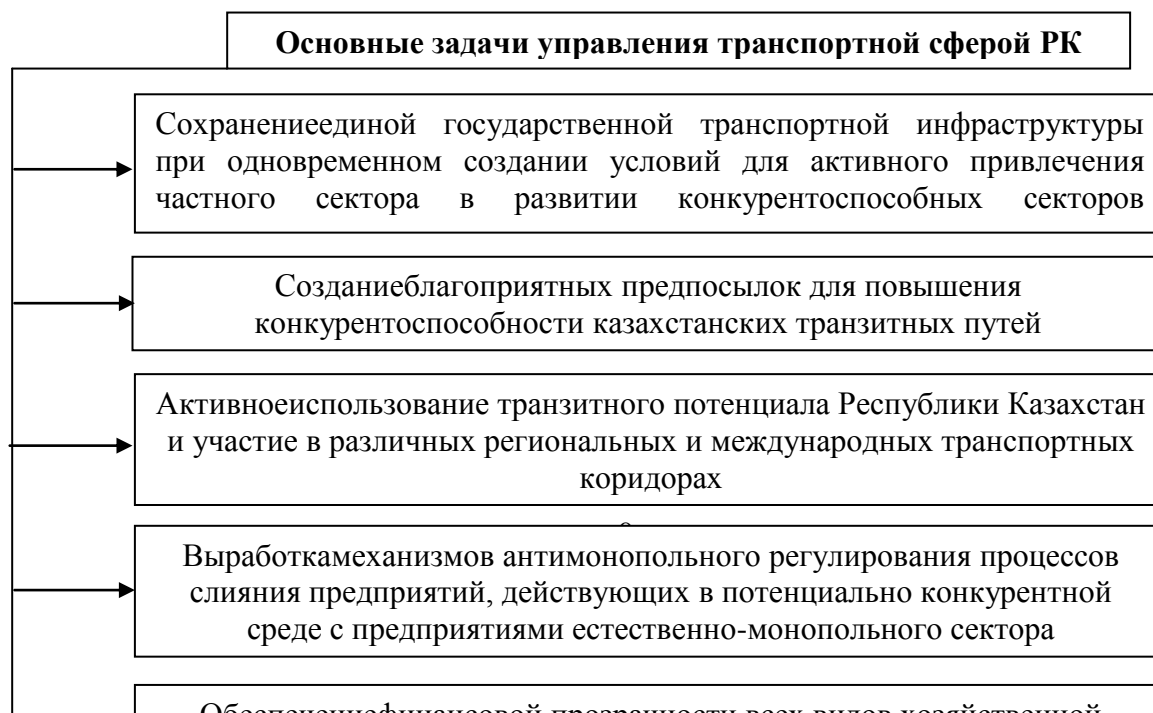


Рисунок 1. Основные задачи управления транспортной сферой РК

Тем самым, эффективное государственное управление транспортной сферой решает широкий круг задач. В их числе значатся следующие задачи (рисунок 1).

Таким образом, основными принципами построения и реализации комплексной программы должны стать устойчивость, стабильность работы хозяйствующих субъектов, образующих транспортную систему страны, а также контроль и возможность корректировки итогов деятельности на основе анализа промежуточных результатов, используя методологическую базу системного подхода и учитывая особенности транспортной системы. Так, в частности, необходимо учитывать, что транспортная система имеет сочетающиеся свойства целенаправленной локальной системы и функциональной экономической системы.

В то же время, компоненты транспортной системы характеризуются качественной разнородностью и многозвенностью, а также динамичностью изменения показателей хозяйственной деятельности под воздействием внешней среды.

Предлагаемый механизм повышения эффективности управления транспортной сферой РК в условиях глобализации представляет собой соединение в одно целое таких важных для отрасли составляющих как ресурсы, факторы, уровня координации, принципы эффективности государственного управления и основные стадии формирования механизма.

В то же время, определение формы государственного вмешательства на стадии разработки и реализации комплексной программы, составляет организационную структуру республиканской межведомственной программы осуществления государственной транспортной политики в рамках рыночно трансформационной экономики Казахстана.

В целом, сегодня назрела необходимость исследования концептуального видения государственной транспортной политики в тесной взаимосвязи со стратегией развития государственной транспортной политики, в особенности в части выработки новых подходов государства к регулированию транспортной сферы, и, несмотря на наличие целого ряда концептуальных, стратегических и программных документов, регулирующих транспортную сферу и политику государства, существующая казахстанская концепция государственной транспортной политики, к сожалению, не успевает за стремительными изменениями в сфере международного транспортного законодательства, международного транспортного сотрудничества, в вопросах конкуренции с передовыми зарубежными транспортными технологиями.

Литературы:

1. Государственная программа развития транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Астана, 2012г.
2. Приоритеты развития транспортной системы Казахстана в контексте глобальной интеграции. // Научный мир Казахстана. 2013, № 4.

3. Социально-экономическое развитие Республики Казахстан на период с 2010 по 2015 среднесрочного плана. Южно-Казахстанская Агентство РК по статистике. Шымкент, 2013.

Рецензент:

Эшиев А.К. – к.полит.н., доцент