**УДК 338.47**

**МРНТИ 73.01**

**А.Ж. Атаханова**

*Инновационный Евразийский университет, Казахстан*

*(adina.atakhanova@bk.ru)*

**Проблемы и перспективы системы управления транспортной отраслью Республики Казахстан**

**Аннотация**

*Основная проблема:* **Транспорт всегда будет важной отраслью экономической и политической жизни страны. Республика Казахстан занимает девятое место в мире по размеру территории.** В таких условиях транспорт становится единственным способом преодоления больших расстояний между регионами, это касается как перевозок грузов, так и передвижения людей. **Огромная площадь Казахстана, низкая плотность населения, отдаленность населенных пунктов друг от друга, состояние инфраструктуры, нарастающие процессы интеграции и глобализации в мире делают ее одним из приоритетных направлений развития в стране.**

*Цель:* Проведение оперативного анализа актуальных проблем и перспектив развития системы управления транспортной отраслью Республики Казахстан.

*Методы:* Результаты анализа современных тенденций развития транспортной инфраструктуры и основных фондов отрасли указывают на то, что имеющиеся проблемы приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

*Результаты и их значимость:* Транспорт Казахстана – сложная отрасль, осуществляющая свою деятельность во взаимодействии со всеми отраслями и экономическими секторами республики. Недостаточен технологический уровень существующих в Казахстане транспортных систем. В транспортной инфраструктуре Казахстана на данном этапе характерно существенное отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации отрасли. Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе новых, поставляемых транспортным машиностроением республики, существенно ниже параметров, принятых в развитых государствах мира. Управление разными видами транспорта осуществляется в рамках нескольких министерств и ведомств, что предполагает тесную координацию и обеспечение методологического единства в подходах к стратегии развития. Предложено, что для реализации такого рода задач необходимо комплексное и скоординированное развитие всех видов транспорта и связующих элементов транспортной инфраструктуры на основе долгосрочного комплексного плана строительства, ремонта и реконструкции дорог, а также их последующего содержания. В статье приведены статистические данные наиболее важных показателей рассматриваемой отрасли. Сделаны выводы, что имеющиеся проблемы транспортной отрасли приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

*Ключевые слова:* транспорт, транспортный комплекс, система управления, транспортная отрасль, проблемы транспорта, развитие транспорта.

**Введение**

В условиях глобализации мировой экономики растет спрос на транспортные услуги [1, с.79], в современном мире повышается значение транспортной отрасли в экономике каждого государства, так как уровень развития транспорта непосредственно влияет на конкурентоспособность экономики и безопасность страны. Транспорт является важнейшим сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим весомую долю в структуре ВВП. Значительная территория республики и низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Соответственно, передвижение населения и грузопотоков в рамках межхозяйственных связей, экономического развития и взаимодействия регионов Казахстана с каждым годом становится все более востребованной услугой [2, с.5]. Помимо экономической функции, транспорт осуществляет социальную функцию, обеспечивает контакты населения в рамках родственного, дружеского общения, участвует в организации отдыха, образования, культурного развития, а также в решении различных социальных проблем.

**Методы исследования**

В данной статье использованы общенаучные методы познания, такие как систематизация, анализ, синтез, обобщение и другие.

В этой связи предлагаемая статья содержит результаты прикладного аналитического исследования современного состояния и перспектив развития транспорта Казахстана и основных его видов. Целью проведенного исследования являлось выявление и анализ современных тенденций развития, факторов, рисков и основных проблем, а также разработка рекомендаций по их решению.

**Результаты**

**Транспорт всегда был, есть и будет важной отраслью экономической и политической жизни страны. Огромная территория Казахстана, низкая плотность населения, отдаленность населенных пунктов друг от друга, нарастающие процессы интеграции и глобализации в мире делают ее одним из приоритетных направлений развития в стране.**

Казахстан занимает девятое место по площади территорий в мире, и в таких условиях транспорт становится единственным способом преодоления больших расстояний между регионами, это касается как перевозок грузов, так и передвижения людей. Известно также, что страна не имеет выхода к морям и океанам, кроме Каспийского, и как результат – основная доля всех перевозок приходится на сухопутные виды транспорта.

По итогам 2018 года транспортная отрасль обеспечила стране 8,3% от общего объема, произведенного валового внутреннего продукта. По оперативным данным [Комитета](http://stat.gov.kz/faces/homePage?_afrLoop=6781262382346479#%40%3F_afrLoop%3D6781262382346479%26_adf.ctrl-state%3Dmidc4vh1p_4) по статистике Министерства национальной экономики РК, ВВП республики методом производства составил в тот период порядка 58,8 трлн. тенге.

В целом по стране, по итогам прошлого года, перевезено **4,1 млрд. тонн груза**, тогда как по результатам 2008 года объем таких перевозок был почти в два раза меньше.

Количество людей, воспользовавшихся услугами казахстанских перевозчиков, составило **23 млрд. человек.** Но еще ровно 10 лет назад такой показатель был заметно ниже и достигал только 11,3 млрд. человек.

Еще одними из важных показателей этой отрасли являются **грузооборот** и **пассажирооборот.**

Так, под грузооборотом понимается объем работы транспорта по перевозкам грузов, который выражается в тонно-километрах (ткм) и определяется как сумма произведений веса каждой партии перевозимого груза на расстояние её перевозки.

В свою очередь, пассажирооборот транспорта определяется суммированием произведений количества пассажиров каждой перевозки на расстояние перевозки в километрах. Единицей измерения является пассажиро-километр (пкм).

Грузооборот в республике вырос за последние 10 лет с 369,8 млрд. ткм. на 61,2% до уровня **596,1 млрд. ткм.** в 2018 году.

Пассажирооборот за тот же период 2018 года приравнивался к **281,5 млрд. пкм.**, а в 2008 году только к 127 млрд. пкм. Показатели прошлого года выросли на 121% по отношению к уровню десятилетней давности.

При анализе некоторых показателей в региональном разрезе стоит отметить, что лидерами по перевозке грузов в ушедшем году стали Карагандинская, Восточно-Казахстанская и Костанайская области. Так, на три эти области приходилось почти 43% всего перевезенного груза.

Аутсайдерами стали Туркестанская, Северо-Казахстанская и Западно-Казахстанская области. К примеру, в Туркестанской области было перевезено грузов и багажа за год около 71 млн. тонн, а в Западно-Казахстанской – порядка 40 млн. тонн.

Больше всего пассажиров было перевезено в городах Алматы, Нур-Султане (ранее Астана) и Карагандинской области. В южной столице Казахстана услугами транспорта воспользовались 5,2 млрд. человек, а в самой столице 2,6 млрд., в Карагандинской области 2,4 млрд. На эти регионы пришлось 44% всех пассажиров.

Антилидерами в этом рейтинге стали Актюбинская, Атырауская и Мангистауская области.

Отметим, что транспортная отрасль Казахстана также имеет важную социально-экономическую значимость, обеспечивая людей работой. Так, в 2018 году фактическая численность работников отрасли составляла **225,6 тыс. человек.**

**Заработная плата одного работника**, занятого в сфере транспорта и складирования, в тот же период составляла 211,7 тыс. тенге, тогда как среднереспубликанский уровень был ниже и приравнивался к 162,3 тыс. тенге.

Примечателен тот факт, что сотрудники, работающие на морском и прибрежном грузовом транспорте, получали самую высокую зарплату в отрасли, что составляло 784,4 тыс. тенге в месяц, далее следуют работники водного транспорта с оплатой в 626,6 тыс. тенге. Люди, работающие в компаниях по транспортированию по трубопроводам и воздушного пассажирского транспорта, получают порядка 475 тыс. и 420,2 тыс. соответственно [3].

Самыми низкооплачиваемыми считаются работники предприятий речного грузового и пассажирского железнодорожного транспорта с окладом в 132,8 тыс. тенге и 170,2 тыс. тенге соответственно.

Наиболее значимой проблемой современного транспорта в Казахстане является высокая стоимость транспортных услуг, что определяет его более низкую конкурентоспособность по сравнению с системами транспорта развитых государств. Транспортная составляющая в Казахстане на товары, перевозимые железнодорожным транспортом, достигает 8% и на автотранспорте – 11% по сравнению с 4-4,8% в наиболее развитых станах. В среднем транспортная составляющая в конечной цене товара в ЕС достигает 8-9%. По планам ЕС к 2020 году показатель не будет превышать 5-7%.

Данный фактор является основным сдерживающим реализацию транзитного потенциала Казахстана. Высокая стоимость транспортных услуг (особо авиатранспорта) делает их недостаточно доступными для населения и субъектов МСБ, т.е. является сдерживающим фактором развития внутренней экономики Казахстана и роста экспортного потенциала, понижает конкурентоспособность казахстанских товаров на зарубежных рынках из-за высоких цен.

В современной экономике и международной торговле логистика играет огромную роль, т.к. работает на повышение эффективности перевозок. В Казахстане транспортная логистика пока слабо развита из-за отсутствия инфраструктуры (разветвленной системы логистических центров, работающих по международным стандартам и требованиям) и кадров. Однако логистика объявлена стратегическим приоритетом развития страны.

В связи с недостаточной квалификацией кадров, непрофессионально составленные бизнес-планы компаний по перевозке грузов часто отпугивают, а не привлекают потенциальных зарубежных клиентов. Проблема неразвитости логистики является второй по значимости проблемой транспортного комплекса Республики, которая влияет на удорожание перевозок.

В Казахстане на современном этапе имеют место существенные региональные несоответствия экономическим потребностям в развитии транспортной сети. Среди таких несоответствий в первую очередь необходимо отметить неравномерность загрузки транспортных путей. С одной стороны, это значительные перегрузки, характерные для крупных городов и основных республиканских магистралей. С другой стороны, это проблема доступности периферийных областей, районов и населенных пунктов к основным транспортным коммуникациям. Региональная неравномерность обеспеченности транспортной инфраструктурой консервирует дифференциацию уровней социально-экономического развития регионов. Общая недостаточная развитость дорожной сети и отсутствие тесного взаимодействия видов транспорта пока не позволяют быстро найти и реализовать альтернативные пути перемещения грузов или пассажиров.

Недостаточен технологический уровень существующих в Казахстане транспортных систем. В транспортной инфраструктуре Казахстана на данном этапе характерно существенное отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации отрасли. Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе новых, поставляемых транспортным машиностроением республики, существенно ниже параметров, принятых в развитых государствах мира.

Следствием всех этих специфических особенностей развития транспорта в Казахстане являются [2, с.25-30]:

* недостаточное качество предоставляемых услуг;
* высокий уровень транспортных издержек;
* высокий уровень транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта на окружающую природу, в т.ч. и на здоровье человека.

Результаты анализа современных тенденций развития транспортной инфраструктуры и основных фондов отрасли указывают на то, что имеющиеся проблемы приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

Для определения перспективных направлений совершенствования транспортного комплекса Казахстана, по опыту развитых стран и результатам исследований в сфере транспорта и коммуникаций, необходимо провести комплексную оценку и анализ эффективности использования существующих транспортных сетей.

Для обеспечения развития транспортной отрасли и экономики республики в целом, повышения эффективности и качества транспортных услуг, привлечения инвестиций в обновление транспортных активов необходимо реформировать экономическую модель транспорта и совершенствовать институциональную структуру отрасли.

Технико-технологическую и организационную модернизацию транспортного комплекса республики целесообразно проводить по трем направлениям: переоснащение транспортного парка; техническое и технологическое совершенствование транспортной инфраструктуры; совершенствование организации перевозок с повсеместным внедрением логистических методов и совершенствованием управления отраслью и транспортными компаниями.

Для реализации такого рода задач необходимо комплексное и скоординированное развитие всех видов транспорта и связующих элементов транспортной инфраструктуры на основе долгосрочного комплексного плана строительства, ремонта и реконструкции дорог, а также их последующего содержания. Основную проблему составляет формирование устойчивых источников и достаточных объемов финансирования транспортной инфраструктуры (увеличение государственных инвестиций и привлечение частных).

Зарубежный опыт развитых стран, имеющих лучшую транспортную сеть, показывает, что развитие конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, и прежде всего дорожного строительства, должно проходить с применением инновационных материалов и технологий. Соответственно, предусмотренное бюджетом Казахстана увеличение объемов финансирования программ развития транспортного комплекса будет реализовано эффективно при условии внедрения современных технологий дорожного строительства, учитывающих климатические и геофизические условия страны, с применением инновационных материалов и современной техники и технологий.

В Казахстане началось использование новейших информационных технологий в развитии транспортных систем и спутниковых систем мониторинга. Размер территории республики, суровость природно-климатических условий предполагают расширение этой практики не только в рамках транзитных перевозок грузов и пассажиров, но и в практике межрегиональных и региональных перевозок.

Развитие современных мультимодальных транспортных технологий позволяет оптимизировать и снизить транспортные затраты, повысить эффективность использования транспортной инфраструктуры, увязать между собой региональные и отраслевые производственные циклы и потребности в транспортировке. Данный вид перевозок востребован зарубежными заказчиками. В этой связи руководству отрасли целесообразно сконцентрировать внимание на формировании в республике полноценного комплекса мультимодальных транспортных перевозок и подготовке квалифицированных кадров для работы в данном комплексе [2, с.30-33]. Таким образом, изменение экономических, организационных и технологических моделей производственного процесса входит в число условий, определяющих эффективное перспективное развитие транспортного комплекса.

**Заключение**

Обобщая результаты анализа общей ситуации развития транспортного комплекса Казахстана, следует отметить следующие основные тенденции [2, с.35-36]:

1. Транспорт Республики Казахстан развивался на протяжении последнего десятилетия достаточно интенсивно для обеспечения потребностей внутренней экономики и в рамках участия Казахстана в международных связях. Отрасль выполняет важные экономические и социальные функции в экономике республики и регионов. Территориальное размещение транспорта неравномерно.

2. В сравнении с развитыми государствами, транспорт Казахстана пока является неконкурентоспособной отраслью, имеет место тенденция к некоторому снижению доли транспорта в ВВП и общем объеме инвестиций, отрасль не отличается устойчивым развитием.

3. Основными сдерживающими факторами в развитии транспортного комплекса являются:

* слабо развитая транспортная инфраструктура и устаревший транспортный парк, обновление которого происходит медленно;
* недостаток квалифицированных кадров для транспорта и логистики, подготовленных по международным стандартам обучения и неразвитость системы переобучения и повышения квалификации на протяжении жизни;
* недостаточные инвестиции в отрасль в целом и особо в развитие авиационного, автомобильного и водного транспорта;
* недостаточное применение инноваций, зарубежного опыта.

4. Для обеспечения успешного перспективного развития транспорта, повышения эффективности и качества транспортных услуг, необходимо применить комплексный подход к анализу и определению перспективной стратегии развития отрасли, разработать и реализовать систему мероприятий по реформированию экономической модели, совершенствованию институциональной структуры, оптимизации регулирования развития транспорта государством.

5. Необходимо также формировать отраслевую систему обучения, переобучения и повышения квалификации на протяжении жизни для работников транспорта и сферы логистики с учетом международного опыта.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Мырзахметова А.М. Анализ транспортной отрасли Казахстана в современных условиях // Вестник КазНУ им. Аль-Фараби: Серия международное отношение и международное право. – №3(83). – 2018. – с.79-87.
2. Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.
3. Мусапирова А. Как развивается транспортная отрасль Казахстана – <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kak-razvivaetsya-transportnaya-otrasl-kazakhstana>.

**REFERENCE**

1. Myrzahmetova A.M. Analiz transportnoj otrasli Kazahstana v sovremennyh usloviyah // Vestnik KazNU im. Al'-Farabi: Seriya mezhdunarodnoe otnoshenie i mezhdunarodnoe pravo. – №3(83). – 2018. – s.79-87.

2. Mozharova V.V. Transport v Kazahstane: sovremennaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya. – Almaty: KISI pri Prezidente RK, 2011. – 216 s.

3. Musapirova A. Kak razvivaetsya transportnaya otrasl' Kazahstana – <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kak-razvivaetsya-transportnaya-otrasl-kazakhstana>.

**А.Ж. Атаханова**

*Инновациялық Еуразия университеті, Қазақстан*

**Қазақстан Республикасының көлік саласын басқару жүйесінің проблемалары мен перспективалары**

**Аңдатпа**

*Негізгі проблема:*Көлік әрқашан елдің экономикалық және саяси өмірінің маңызды саласы болады. Қазақстан Республикасы аумағының көлемі бойынша әлемде тоғызыншы орында. Мұндай жағдайларда көлік аймақтар арасындағы үлкен қашықтықты еңсерудің жалғыз тәсілі болып табылады, бұл жүктерді тасымалдауға да, адамдардың қозғалысына да қатысты. Қазақстанның орасан зор аумағы, халық тығыздығының төмендігі, елді мекендердің бір-бірінен алшақтығы, инфрақұрылымның жай-күйі, әлемдегі интеграция мен жаһанданудың үдемелі процестері оны елдегі дамудың басым бағыттарының біріне айналдырады.

*Мақсаты:* Қазақстан Республикасының көлік саласын басқару жүйесін дамытудың өзекті проблемалары мен перспективаларына жедел талдау жүргізу.

*Әдістері:* көлік инфрақұрылымын және саланың негізгі қорларын дамытудың қазіргі заманғы үрдістерін талдау нәтижелері қазіргі проблемалар жүйелі сипатқа ие болғанын және оларды шешуге кешенді тәсілді талап ететінін көрсетеді.

*Нәтижелері және олардың маңыздылығы:* Қазақстан көлігі-өз қызметін Республиканың барлық салаларымен және экономикалық секторларымен өзара іс-қимылда жүзеге асыратын күрделі сала. Қазақстанда қолданыстағы көлік жүйелерінің технологиялық деңгейі жеткіліксіз. Қазіргі кезеңде Қазақстанның көлік инфрақұрылымында қазіргі заманғы көлік технологияларын қолданудағы, сондай-ақ саланы ақпараттандырудағы елеулі артта қалушылық тән. Пайдаланылатын көлік құралдарының көпшілігінің, оның ішінде республиканың көлік машина жасау саласы жеткізетін жаңа көлік құралдарының техникалық-экономикалық сипаттамалары әлемнің дамыған мемлекеттерінде қабылданған параметрлерден айтарлықтай төмен. Көліктің әртүрлі түрлерін басқару бірнеше министрліктер мен ведомстволар шеңберінде жүзеге асырылады, бұл даму стратегиясына тәсілдерде әдіснамалық бірлікті тығыз үйлестіруді және қамтамасыз етуді көздейді. Осындай міндеттерді іске асыру үшін жолдарды салудың, жөндеудің және реконструкциялаудың, сондай-ақ оларды кейіннен күтіп-ұстаудың ұзақ мерзімді кешенді жоспарының негізінде көліктің барлық түрлері мен көлік инфрақұрылымының байланыстырушы элементтерін кешенді және үйлестірілген дамыту қажет деп ұсынылды. Мақалада қарастырылатын саланың маңызды көрсеткіштерінің статистикалық мәліметтері келтірілген. Көлік саласындағы проблемалар жүйелі сипатқа ие болды және оларды шешуге кешенді тәсілді талап етеді деген тұжырымдар жасалды.

**Түйінді сөздер:**Көлік, көлік кешені, басқару жүйесі, көлік саласы, көлік мәселелері, көлікті дамыту.

**A.Zh. Atakhanova**

*Innovative Eurasian University, Kazakhstan*

**Problems and prospects of the transport industry management system of the Republic of Kazakhstan**

**Abstract**

*The main problem:* Transport will always be an important branch of the economic and political life of the country. The Republic of Kazakhstan is the ninth largest country in the world. In such conditions, transport becomes the only way to overcome long distances between regions, this applies both to the transport of goods and the movement of people. The huge area of Kazakhstan, the low population density, the remoteness of settlements from each other, the state of infrastructure, the growing processes of integration and globalization in the world make it one of the priority areas of development in the country.

*Objective:* To conduct an operational analysis of current problems and prospects for the development of the transport industry management system of the Republic of Kazakhstan.

*Methods:* The results of the analysis of current trends in the development of transport infrastructure and fixed assets of the industry indicate that the existing problems have become systemic and require an integrated approach to their solution.

*Results and their significance:* Transport in Kazakhstan is a complex industry that operates in cooperation with all sectors and economic sectors of the republic. The technological level of the existing transport systems in Kazakhstan is insufficient. In the transport infrastructure of Kazakhstan at this stage, there is a significant lag in the application of modern transport technologies, as well as in the informatization of the industry. The technical and economic characteristics of most of the vehicles in operation, including new ones supplied by the transport engineering industry of the republic, are significantly lower than the parameters adopted in the developed countries of the world. The management of different modes of transport is carried out within several ministries and departments, which implies close coordination and ensuring methodological unity in the approaches to the development strategy. It is suggested that to implement this kind of task requires a comprehensive and coordinated development of all modes of transport and the connecting elements of transport infrastructure on the basis of long-term comprehensive plan of construction, repair and reconstruction of roads, as well as their subsequent detention. The article presents statistical data of the most important indicators of the industry under consideration. It is concluded that the existing problems of the transport industry have become systemic and require an integrated approach to their solution.

**Keywords:** transport, transport complex, management system, transport industry, transport problems, transport development.

**Сведения об авторах:**

**Атаханова А.Ж.** – Инновациялық Еуразия университетінің "Менеджмент" мамандығының магистранты, Павлодар қ., Қазақстан Республикасы. **Атаханова А.Ж. –** магистрант специальности «Менеджмент» Инновационного Евразийского университета, г.Павлодар, Республика Казахстан. **Atakhanova A.Zh.** – Master's student of the specialty «Management» of the Innovative Eurasian University, Pavlodar, Republic of Kazakhstan. Е-mail: adina.atakhanova@bk.ru.