

Сактаганова Г.С.¹, Карипова А.Т.², Каспарс Штайнбергс³

¹докторант, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,
Казахстан, г. Астана, e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²доцент, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,
Казахстан, г. Астана, e-mail: karipovaainur@mail.ru

³профессор, директор учебной программы университета «Экономика и культура»,
Латвия, г. Рига, e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

**УПРАВЛЕНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Транспорт Казахстана – сложная отрасль, осуществляющая свою деятельность во взаимодействии со всеми отраслями экономики страны. Управление разными видами транспорта осуществляется в рамках нескольких министерств и ведомств, что предполагает тесную координацию и обеспечение методологического единства в подходах к стратегии развития. Транспорт – это важная составляющая в экономике любого государства.

В статье рассматривается управление и государственное регулирование транспортной системы РК. Государственное регулирование деятельности транспортной логистики, осуществляется уполномоченным государственным органом – Комитетом транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию РК. Деятельность транспортной системы в Казахстане регулируется в соответствии с законом, государственными программами, положениями, правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и другими нормативными правовыми актами. Результаты государственного регулирования Комитета транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию Республики Казахстан можно охарактеризовать по его контрольно-надзорной деятельности железнодорожного транспорта. Автором рассмотрены основные направления и задачи Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года, а также основные действия государственного регулирования транспортной системы. В рамках международного сотрудничества Республика Казахстан подписала ряд соглашений, меморандумов о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов.

Ключевые слова: управление, транспорт, транспортная система, транспортная логистика, государственная программа, государственное управление.

Saktaganova G.S.¹, Karipova A.T.², Kaspars Steinbergs³

¹student of the department of management Eurasian National University named after I.N.Gumilyov
e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²associate professor, Eurasian National University named after I.N.Gumilyov,
Kazakhstan, Astana, e-mail: karipovaainur@mail.ru

³Professor, director of study program the University Economics and culture, Latvia, Riga
e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

Management and state regulation of the transport system of the Republic of Kazakhstan

Transport of Kazakhstan is a complex industry, carrying out its activities in cooperation with all sectors of the country's economy. Management of different types of transport is carried out within several ministries and departments, which implies close coordination and ensuring methodological unity in approaches to the development strategy. Transport is an important component in the economy of any state.

The article deals with the management and state regulation of the transport system of the Republic of Kazakhstan. State regulation of transport logistics is carried out by the authorized state body – the Transport Committee under the Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan. The activities of the transport system in Kazakhstan is regulated in accordance with laws, government

programs, regulations, rules for the transport of passengers and luggage by road and other regulatory legal acts. The results of the state regulation of the Transport Committee under the Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan can be characterized by its control and supervisory activities of railway transport. The author considers the main directions and tasks of the State Program for the Development and Integration of the Transport System Infrastructure up to 2020, as well as the main actions of state regulation of the transport system. Within the framework of international cooperation the Republic of Kazakhstan signed a number of Agreements, Memorandums on international road transport of passengers and cargo.

Key words: management, transport, transport system, transport logistics, state program, public administration.

Сактаганова Г.С.¹, Карипова А.Т.², Каспарс Штайнбергс³

¹докторант, А.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қазақстан, Астана қ.,
e-mail: Saktaganova_gs@mail.ru

²доцент, А.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қазақстан, Астана қ.,
e-mail: karipovaainur@mail.ru

³«Экономика және Мәдениет» университетінің оқу бағдарламасының директоры, профессор, Латвия, Рига
e-mail: kaspars.steinberg@eka.edu.lv

Қазақстан Республикасының көлік жүйесін басқару және мемлекеттік реттеу

Қазақстанның көлігі – бұл елдің экономикасының барлық салаларымен ынтымақтастықта өз қызметін жүзеге асыратын күрделі индустрияның бірі. Көліктің әртүрлі түрлерін басқару бірнеше министрліктер мен ведомстволардың ішінде жүзеге асырылады, бұл тығыз үйлестіруді және даму стратегиясының әдістемелік бірлігін қамтамасыз етуді білдіреді. Көлік – кез келген мемлекеттің экономикасындағы маңызды компоненттің бірі.

Бұл мақалада Қазақстан Республикасының көлік жүйесін басқару және мемлекеттік реттеу мәселелері қарастырылады. Көліктік логистиканы мемлекеттік реттеудің уәкілетті органы – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Көлік комитеті жүзеге асырады. Қазақстандағы көлік жүйесінің жұмысы заңдарға, мемлекеттік бағдарламаларға, ережелерге, жолаушылар мен багажды жол және өзге де нормативтік құқықтық актілерге, тасымалдау ережелеріне сәйкес реттеледі. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі жанындағы Көлік комитетін мемлекеттік реттеудің нәтижелері темір жол көлігінің бақылау және қадағалауымен сипатталады. Автор көлік жүйесінің инфрақұрылымын 2020 жылға дейін дамыту мен ықпалдастырудың мемлекеттік бағдарламасының негізгі бағыттары мен міндеттерін, сондай-ақ көлік жүйесін мемлекеттік реттеудің негізгі іс-әрекеттерін қарастырады. Халықаралық ынтымақтастық шеңберінде Қазақстан Республикасы жолаушылар мен жүктердің халықаралық автомобиль тасымалдары бойынша бірқатар келісімдерге, Меморандумға қол қойды.

Түйін сөздер: басқару, көлік, көлік жүйесі, көліктік логистика, мемлекеттік бағдарлама, мемлекеттік басқару.

Введение

Президент Республики Казахстан поставил перед Правительством стратегические задачи посткризисного прорыва экономики Казахстана, которые включают в себя вопросы индустриально-инновационного развития страны (Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан, 2014). Транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры и экономической базой государства в целом (Дудар Т.Г., 2014). Развитие и эффективное функционирование транспортной системы позволяет обеспечивать способность своевременно и оперативно реагировать на изменение потребностей экономики и населения в транспортных услугах, определяя направления

и степень концентрации усилий на решении тех или иных задач.

Управление транспортной отраслью – одна из главных составляющих ее организационной структуры, в значительной степени определяющая слаженность и эффективность работы всех звеньев по обеспечению потребностей общества в перевозках. Современный этап эволюции системы управления транспортом в условиях формирования новых экономических отношений с возрастанием доли частной собственности на транспортные средства характеризуется постепенным переходом к рыночным принципам управления, предусматривающим ограничение сферы непосредственного государственного управления транспортной деятельностью с соответствующим расширением сферы государственного регулирования.

Материалы и методы

Государственное регулирование экономики осуществляется с помощью системы взаимосвязанных методов и экономических рычагов, воздействующих на все сферы социально-экономической жизни страны, в том числе и на производство, обмен, распределение и потребление производственной продукции.

Методы государственного регулирования могут быть объединены в две большие группы: прямые методы, посредством которых устанавливаются общие условия деятельности предприятий транспорта, целесообразно подразделить на организационные, распорядительные, и косвенные методы – на экономические и социальные. Среди организационных методов он выделяет лицензирование (определение условий выхода предприятий на транспортные рынки) и установление обязательных норм по вопросам экологической безопасности и безопасности движения. К распорядительным методам относят принятие нормативных актов по вопросам транспортной политики и комплекс мер по управлению государственной собственностью в транспортном секторе.

Особое внимание заслуживает выделение социальных методов управления, которые подразумевают, например, привлечение руководителей крупных транспортных фирм к работе в государственных комитетах и комиссиях по разработке государственной транспортной политики. Среди экономических методов регулирования транспортного комплекса активно используется предоставление налоговых льгот, предоставление долгосрочных низкопроцентных государственных займов и государственных гарантий по кредитам, прямое и скрытое субсидирование транспорта, контроль за ценообразованием на транспорте (Меньщикова В.И., 2015: С.15-18).

Обзор литературы

В качестве информационных источников в статье были использованы публикации периодической печати, материалы научно–практических конференций, нормативно-правовые, межведомственные документы, информационные ресурсы всемирной сети Интернет. Использованы статистические данные Комитета транспорта. Информационную основу составили сведения Комитета транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию РК, Программа «Нұрлы

жол», Закон РК «О транспорте», Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года.

Результаты и рассуждения

Деятельность транспортной системы в Казахстане регулируется Законом РК «О транспорте» (Закон Республики Казахстан «О транспорте», 2017), Законом РК «Об автомобильном транспорте» (Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», 2018), Законом «О местном государственном управлении и самоуправлении в РК» (Закон Республики Казахстан «О местном государственном управлении и самоуправлении в РК», 2018), Правилами дорожного движения, Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и другими нормативными правовыми актами (НПА).

В соответствии с Законом РК «О транспорте», государственное регулирование деятельности транспортной системы осуществляется уполномоченным государственным органом – Комитетом транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию РК путем правового обеспечения, а также контроля и надзора за исполнением транспортными предприятиями законодательства РК.

Управление деятельностью транспортной отрасли реализуется на всех уровнях – от высшего – государственного до производственного – с соответствующим распределением функций (рисунок 1).

На высшем – государственном уровне управление транспортной системой, являющейся важной составной отраслью хозяйственного комплекса страны, осуществляется в целях ее гармоничного развития, обеспечения общественных потребностей в перевозках.

В соответствии с этим в компетенцию Правительства по управлению транспортным комплексом и регулированию его деятельности входит решение вопросов, определяющих задачи и пути развития транспорта в конкретных исторических условиях и обеспечивающих возможность их реализации, на основе разработки стратегии развития, формирования среды для эффективного международного сотрудничества в области транспорта и перевозок, утверждения основополагающих правовых и нормативных документов.

Компетенция Правительства и порядок действий в области транспорта определяются законом «О Правительстве Республики Казахстан». Правовой основой деятельности Правительства

являются Конституция РК, действующие законы и иные нормативно-правовые акты. Уполномоченным правительственным органом является Ми-

нистерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан, которое осуществляет руководство транспортным комплексом на отраслевом уровне.

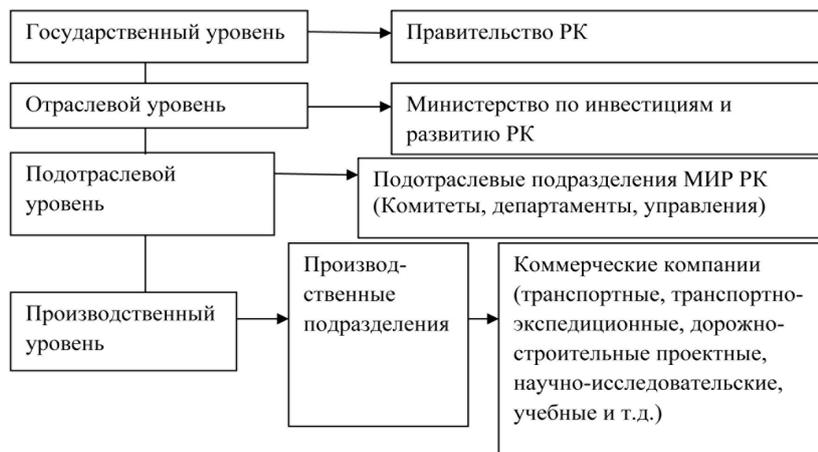


Рисунок 1 – Принципиальная структурная схема управления транспортной логистикой Республики Казахстан
Примечание – составлено автором (Положение о Комитете транспорта, 2018)

В соответствии с Положением о Министерстве по инвестициям и развитию Республики Казахстан, утвержденным Правительством, основными, наиболее важными задачами органа государственного управления являются:

- участие в формировании государственной политики в области транспорта и последующая ее реализация, за исключением воздушного и трубопроводного;

- создание условий для обеспечения потребностей экономики республики и населения в перевозках, выполнении работ и оказании услуг, а также дальнейшее развитие перевозок и инфраструктуры транспорта;

- защита прав и законных интересов физических и юридических лиц, а также национальных интересов государства, а также создание условий для развития конкуренции, в том числе в области международных перевозок;

- осуществление контроля над обеспечением безопасной эксплуатации и деятельностью на всех видах транспорта;

- осуществление контроля над деятельностью, а также за соблюдением юридическими и физическими лицами требований законодательства в области транспорта (Положение о Комитете транспорта, 2018).

Транспортные средства должны соответствовать требованиям по энергоэффективности,

безопасности жизни и здоровья человека, окружающей среды, установленным техническими регламентами в сфере транспорта. Перевозчики обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность движения транспортных средств, а также охрану окружающей среды. При этом, транспортный контроль включает в себя контроль за соблюдением правил перевозок пассажиров. Местные исполнительные органы в соответствии с Законом РК «Об автомобильном транспорте»:

- организуют регулярные городские перевозки пассажиров и багажа, проводят конкурсы на право их обслуживания;

- утверждают маршруты и расписания движения городских перевозок пассажиров и багажа;

- организуют перевозки пассажиров и багажа на такси;

- ведут реестр маршрутов городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

- осуществляют субсидирование убытков перевозчиков при осуществлении социально-значимых перевозок пассажиров на городском и пригородном сообщениях.

Также, требования по организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров закреплены Приказом и.о. Министра по инвес-

тициям и развитию РК от 26 марта 2015 года № 348 «Об утверждении Типового договора организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа» (Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Типового договора», 2015).

Среди основных предпосылок вмешательства государства в деятельность субъектов транспортного рынка можно выделить следующие:

Магистральный характер транспортной отрасли по отношению к другим отраслям инфраструктуры, социальной и производственной сфер. Балансирующее воздействие государства на развитие экономики в целом невозможно при отсутствии государственного контроля за процессами в транспортном комплексе, т. к. транспорт одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством, и отрасли, обеспечивающие жизнедеятельность на территории региона. При этом функционирование всего инфраструктурного комплекса невозможно при сбоех в работе транспорта.

Социально-обусловленная необходимость поощрения конкуренции и контроля над деятельностью естественных монополий в транспортной отрасли (например, на железнодорожном транспорте) с целью ограничения стремлений монополиста к извлечению максимальной личной выгоды посредством неоправданного завышения тарифов, экономии на качестве обслуживания клиентов, отказа от невыгодных, но при этом социально значимых перевозок.

Контроль над развитием инфляционных процессов через регулирование транспортных тарифов (рост транспортных издержек неизбежно приводит к увеличению стоимости транспортируемой продукции и впоследствии к росту рыночных цен).

Высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и отсроченная окупаемость объектов транспортной инфраструктуры, рискованный характер инвестиций – все это делает участие

в развитии транспортного комплекса непривлекательным для частного предпринимательства. Поэтому государство должно взять на себя координацию и частичное финансирование масштабных проектов в транспортном секторе, создавая максимально выгодные условия для государственно-частного партнерства (Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Типового договора», 2015).

В настоящее время государство в отношении транспорта исходит из того, что экономической основой функционирования и развития транспортной системы должна стать конкуренция негосударственных операторов и привлечение частного капитала в транспортный сектор, т.е. использование принципов государственно-частного партнерства (Даубаев К., 2007: С.156).

Партнерские отношения между государственным и частным секторами (ГЧП) являются важным средством частного участия в инвестициях, поставках и управлении инфраструктурой. Правительства стремятся привлекать частные финансы для инфраструктуры через партнерские отношения между государственным и частным секторами, чтобы поддерживать инвестиции одновременно с ограничением государственных расходов. Регулированием в сфере транспортной логистики в Казахстане занимается «Комитет транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию Республики Казахстан», осуществляющий в пределах своей компетенции регулятивные, реализационные и контрольно-надзорные функции, а также участвующий в выполнении стратегических функций Министерства в области транспорта, за исключением воздушного и трубопроводного (Нестерова А.Д., 2007).

Результаты государственного регулирования Комитета транспорта при Министерстве по инвестициям и развитию Республики Казахстан можно охарактеризовать по его контрольно-надзорной деятельности на примере железнодорожного транспорта, которая приведена в таблице 1.

Таблице 1 – Контрольно–надзорная деятельность в сфере железнодорожного транспорта

№	Показатели	2016 г.	2017 г.	январь 2017 г.	январь 2018 г.
1	Количество проверенных хоз.субъектов	325	737	32	33
2	Количество выявленных нарушений	12603	27 634	1539	244
3	Количество проверенных пассажирских поездов	253	875	46	78

4	Выявлено безбилетных пассажиров	775	1194	173	62
5	Выявлено провоз неоформленного багажа (тн.)	2,1	1 922 кг.	350 кг.	0
6	Приостановлена эксплуатация ж.д. подвижного состава	2062	515	23	0
7	Приостановлена эксплуатация ж.д. путей и стрелочных переводов	1168	1094	54	15
8	Взыскано штрафов (тенге)	45 081 909	54 148 964	1 903 866	2 394 383
9	Зарегистрировано ж.д. подвижного состава (ед.)	190 502	207 748	190 502	209 247
10	Крушение	9	7	0	2
11	Авария	1	1	0	0
12	Событие	-	234	9	16
13	Инцидент	-	639	70	66
14	Всего нарушений безопасности движения	1031	881	79	84

Примечание – Составлено автором (Интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК,2018)

Органами транспортного контроля за январь месяц 2018 года были проведены на предприятиях 33 проверки железнодорожного транспорта, а в 2017 году – 32 проверки. В ходе проведения проверок было выявлено 244 нарушения требований нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность на железнодорожном транспорте, а в 2017 году – 1539 нарушений. По итогам проверок было выдано 17 предписаний об устранении выявленных нарушений, а в 2017 году – 17 предписаний. По выявленным нарушениям, угрожающим безопасности движения, была приостановлена эксплуатация: 15 единиц железнодорожных путей и стрелочных переводов, а в 2017 году – 54 единиц, т.е. больше на 39 единиц; 0 единиц железнодорожного подвижного состава, а в 2017 году было – 23 единиц. Также, за январь 2018 год было проверено 78 пассажирских поездов, а в 2017 году – 46 поездов (пассажирских), выявлен провоз 62 безбилетных пассажиров, а в 2017 году было 173 безбилетных и 350 кг. неоформленного багажа, хотя в 2017 году составляло – 0. В отчетный период было оформлено 78 административных материалов, а в 2017 году – 66 материалов, взыскано штрафов на сумму – 2394383 тенге, а в 2017 году составляло 1 903 866 тенге. За январь месяц 2018 года допущено 78 случаев нарушений безопасности движения, в том числе: крушений – 2, аварий – 0, событий – 16, инцидентов – 66 случаев. Также, Комитетом транспорта оказываются государственные услуги в сфере автомобильного транспорта. За 2016 год инспекциями транспортного контроля

рассмотрено 61 341 заявление на оказание государственных услуг. Среди них 14 087 заявлений поступило посредством Государственной корпорации «Правительство для граждан», что составляет 23% от общего количества заявлений.

Основным документом, регулирующим развитие транспортной логистики в Республики Казахстан, является Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года. Основные направления и задачи данной программы приведены на рисунке 2.

Государственная программа включает следующие основные направления:

- совершенствование законодательства в сфере транспорта;
- совершенствование механизмов лицензирования и сертификации субъектов, продукции и услуг транспорта;
- совершенствование тарифно-ценового регулирования на отдельных видах деятельности транспорта;
- совершенствование налоговой политики в сфере транспорта;
- реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта;
- повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности на транспорте;
- повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов;
- создание единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов

социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок;

– развитие малого и среднего бизнеса в сфере транспорта;

– создание благоприятного климата и стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортный комплекс.



Рисунок 2 – Основные направления и задачи Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года

Примечание – Составлено автором (Контрольно-надзорная деятельность в сфере транспорта, 2018)

Основными направлениями совершенствования в сфере государственного регулирования транспортной системы является

осуществление следующих действий государственного регулирования, которые приведены на рисунке 3.

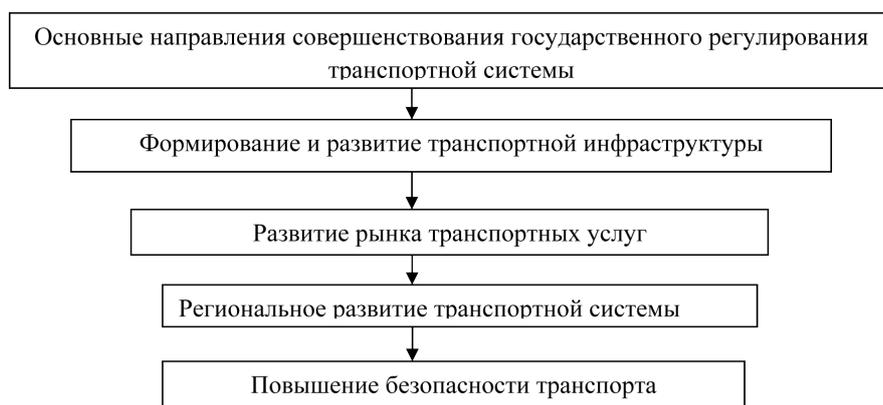


Рисунок 3 – Основные направления совершенствования государственного регулирования транспортной системы

Примечание – Составлено автором (Контрольно-надзорная деятельность в сфере транспорта, 2018)

1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры:

– создание глобальной системы информационного обеспечения транспортных процессов,

а также внедрение современных технических средств контроля и управления движением;

- повышение несущей и пропускной способности магистральной железнодорожной сети, автомобильных дорог общего пользования, улично-дорожной сети городов и внутренних водных путей, а также производственных мощностей морских, речных и воздушных портов;

- формирование оптимальной транспортной инфраструктуры с использованием принципов логистики, создание мультимодальных транспортных коридоров, сети терминалов и транспортно-логистических центров, обеспечивающих технологическое взаимодействие между всеми видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов на основе модифицированной модели меридионального и широтного расположения по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

- развитие и совершенствование в крупных городах Казахстана системы пассажирского транспорта. Создание в городах Астане и Алматы системы скоростного рельсового электротранспорта с организацией выделенных полос его движения на участках особо напряженного пассажиропотока.

2. Развитие рынка транспортных услуг:

- в основе рыночного регулирования должно быть разделение потенциально конкурентных и монопольных сфер транспортной деятельности и сокращение сферы тарифного регулирования;

- обеспечение равных условий доступа на рынок транспортных услуг и услуг инфраструктуры для всех хозяйствующих субъектов.

3. Региональное развитие транспортной системы.

Существующие различия в социальном и экономическом развитии регионов республики в определенной степени сказываются на неравномерном региональном развитии транспортной системы. Это отражается на степени доступности и состоянии объектов инфраструктуры, содержание которых финансируется из местных бюджетов, а также на организации социально значимых перевозок пассажиров. Для этого необходимо выполнить следующие действия:

- при разделении функций и полномочий, а также дальнейшей децентрализации государственного управления сохранять координирующую роль центральных исполнительных органов в обеспечении равномерного развития транспортной системы в каждом регионе;

- активно использовать финансово-экономические возможности всех уровней исполнитель-

ной власти, а также частные инвестиции для регионального развития, создавая благоприятные условия для этого.

Повышение безопасности на транспорте.

Учитывая прогнозируемое в ближайшей перспективе повышение объемов перевозок и уровня автомобилизации, уже сегодня возникает острая необходимость в принятии эффективных мер по предотвращению повышения аварийности на транспорте и обеспечению безопасности транспортных процессов. Для повышения безопасности транспортных процессов необходимо выполнить следующие действия:

- повышение эффективности и системности контроля за техническим состоянием транспортных средств;

- повышение эффективности контроля за соблюдением установленных правил безопасности дорожного движения;

- создание единой системы подготовки кадров, подтверждения соответствия и лицензирования деятельности по обеспечению безопасности на всех видах транспорта;

- активное внедрение современной, высоконадежной техники и оборудования, средств диагностики и ремонта;

- повышение уровня профессиональной подготовки транспортных операторов;

- обеспечение соответствия технологических процессов организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов установленным требованиям;

- сбор, обработка и анализ информации о транспортных происшествиях в целях своевременного выявления причин и принятия мер по предупреждению и снижению количества подобных происшествий;

- реализация положений международных договоров Республики Казахстан и ресурсное обеспечение деятельности системы транспортной безопасности.

Также важность развития транспортной инфраструктуры подчеркивается в Послании Президента народу Казахстана «Нұрлы жол – Путь в будущее». Как показывает мировой опыт, в условиях кризиса происходит переориентация экономической политики. Поддержку должны получить те отрасли, которые создают наибольший мультипликативный эффект на рост экономики и занятости. Такой отраслью является развитие транспортной и логистической системы (Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы РК до 2020 года, 2013).

В рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» до 2019 года в сфере автомобильного транспорта акиматами областей, г. Астана и г. Алматы проводится работа по строительству 8 автовокзалов, 36 автостанций 124 пунктов обслуживания и 968 стоянок такси (Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы Жол – путь в будущее», 2014).

Развитие инфраструктуры пассажирских автобусных перевозок позволит увеличить регулярность сообщений и повысить мобильность населения, в том числе его экономическую активность, что очень важно для развития регионов республики.

В рамках Государственной программы в 2015-2016 годах были построены и введены в эксплуатацию 2 автостанции, 8 пунктов обслуживания пассажиров и 99 стоянок такси.

В 2017 году начато строительство и ввод в эксплуатацию 2 автовокзалов, 5 автостанций, 27 пунктов обслуживания пассажиров и 149 стоянок такси. В сфере пассажирских перевозок проведена работа по приведению действующих автовокзалов и автостанций в соответствии с требованиями законодательства и национальных стандартов.

С учетом открытых новых маршрутов в 2016 году количество сельских населенных пунктов, охваченных регулярным пассажирским сообщением, достигло 5629 ед. при общем количестве таких населенных пунктов Казахстана 6623 ед., что составляет 85%.

В данное время на рынке таксомоторных перевозок преобладают физические лица и индивидуальные предприниматели, деятельность которых не в полной мере отвечает установленным требованиям. Также, наблюдается низкая доля применения инновационных технологий, без которых невозможна организация таксомоторных перевозок на современном уровне. Создаваемое информационное пространство, обеспечивающее получение населением заказов такси с помощью информационных ресурсов и осуществление оплаты оказанных услуг безналичным расчетом, повысит оказание услуг перевозчиками такси.

На рынке международных автотранспортных услуг одним из важных аспектов в увеличении доли отечественных перевозчиков является развитость экспедиторского процесса на рынке международных автотранспортных услуг. На сегодняшний день насчитывается 3,5 тысяч международных перевозчиков. По итогам 2017 года

между Казахстаном и другими странами объем перевозок грузов составил 8,8 млн. тонн. Это выше показателя 2016 года на 4%, или 355,5 тыс. тонн. Выросла и доля казахстанских перевозчиков на 6%, составив 52% (Интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК, 2018).

В 2017 году была проведена большая работа по налаживанию международного автосообщения. В соответствии этим, в рамках международного сотрудничества был подписан Протокол между Казахстаном и Латвией по вопросам воздушного сообщения, железнодорожных контейнерных перевозок, международных автомобильных перевозок и транспортной логистики». Латвийская Республика намерена развивать с Казахстаном сотрудничество в области транспортной отрасли, и считает его стратегическим партнером. За последние годы, между странами наблюдается высокая динамика развития транспортно-логистической инфраструктуры, транзитных перевозок, а также взаимодействия в сфере гражданской авиации». Для использования транзитных потенциалов двух стран Казахстан тоже заинтересован в сотрудничестве с латвийскими компаниями, а также к участию в развитии логистического хаба на территории СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» (Международное информационное агентство, 2018).

В целом, двусторонние отношения между Казахстаном и Латвией в области транспорта, показывают положительную динамику. Объем экспортно-импортных перевозок грузов за 2017 год между двумя странами составил 218,57 тысяч тонн, а в 2016 году составляло 212,46 тысяч тонн, то есть увеличились на 6,11 тысяч тонн (Международное информационное агентство, 2018).

Также страны поделились опытом о внедрении цифровых и зеленых технологий на транспорте. Латвия работает над созданием водородного локомотива, прототип которого был представлен на выставке «Экспо-2017 Астана». В будущем, такой водородный локомотив позволит экономить ресурсы и использовать возобновляемую энергию (Новости Латвии, 2018).

Таким образом, страны намерены и в дальнейшем расширять сферы взаимного сотрудничества и укреплять торгово-экономические связи.

Также подписан Меморандум о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов между Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Федеральным агентством по наземному и водному

транспорту Объединенных Арабских Эмиратов. Целью данного Меморандума является содействие обмену опытом, информацией и исследованиями в области автомобильного транспорта (Казахстанская правда, 2015).

В 2017 году был подписан Протокол о внесении изменений к Соглашению об автомобильном сообщении между Казахстаном и Узбекистаном, а в 2018 году запущен регулярный автобусный маршрут Шымкент-Ташкент (Бюллетень международных договоров РК, 2017).

Подписано Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Сербии о международном автомобильном сообщении ратифицировано Законом Республики Казахстан в 2017 году, регламентирующее вопросы организации пассажирских и грузовых автомобильных перевозок (Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Сербия о международном автомобильном сообщении, 2015).

В 2017 году подписано Соглашение между Правительством РК и Правительством Республики Азербайджан о международном автомобильном сообщении. Направленное на установление правовой основы для осуществления перевозки пассажиров и грузов в международном автомобильном сообщении между двумя республиками, транзит через их территории, а также перевозки из третьих стран перевозчиками, зарегистрированными на территории вышеназванных государств (Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном сообщении, 2017). Недавно между Казахстаном и Южной Кореей был подписан Меморандум о сотрудничестве,

касающийся исследований, планирования, продвижения и развития интеллектуальных транспортных систем (Международное информационное агентство, 2018).

Также планируется подписание межправительственных соглашений о международных автомобильных перевозках с государствами Боснией и Герцеговиной, Португалией, ОАЭ, Данией. В 2018 году ратифицировано Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Королевства Норвегия о международных автомобильных перевозках (Бюллетень международных договоров РК, 2018).

Заключение

Таким образом, основными направлениями и задачами государственного регулирования являются повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня и доступности глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение транзита через территорию страны, сокращение транспортной составляющей и повышение конкурентоспособности Республики Казахстан на глобальном рынке в целом. Проведен анализ работы органов управления и регулирования транспортной системы. В соответствии с государственной программой по развитию и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года были предложены основные направления совершенствования государственного регулирования транспортной системы РК. В рамках международного сотрудничества Казахстаном был подписан ряд официальных документов по международным автомобильным, железнодорожным, воздушным перевозкам пассажиров и грузов.

Литература

Бюллетень международных договоров РК 2018 г., № 1, ст. 12. Режим доступа: https://tengrinews.kz/zakon/parlament_respubliki_kazahstan/mejdunapodnyie_otnosheniya_respubliki_kazahstan/id-Z1700000102/

Бюллетень международных договоров РК 2017 г., № 6, ст. 83. Режим доступа: https://tengrinews.kz/zakon/parlament_respubliki_kazahstan/mejdunapodnyie_otnosheniya_respubliki_kazahstan/id-Z1700000101/

Грузоперевозки из Португалии в Казахстан. Режим доступа: <http://uts-group.kz/portugalija-202>, 2018

Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы РК до 2020 года, Астана, 2013

Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы

Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре. Режим доступа: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-roundtable-reports_25198785, 2017, 156с.

Дудар Т.Г., Волошин Р.В., Осик Ю.И. «Логистика»: учебное пособие. – Алматы, 2014. – 210 с.

Даубаев К. Менеджмент на транспорте: учебное пособие. – Алматы: КазАТК, 2007. – 156 с.

Закон Республики Казахстан о транспорте от 21 сентября 1994 года N 156, с изменениями и дополнениями по состоянию на 25.12.2017г. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2004 года N 476 Об автомобильном транспорте, с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2018 г. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_

Закон Республики Казахстан от 23 января 2001 года № 148 “О местном государственном управлении и самоуправлении в Республике Казахстан”, с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2018 г. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000148_

Интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК. Режим доступа: www.mir.gov.kz, 2018

Интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК. Режим доступа <http://mid.gov.kz/ru/news/kazakhstan-narastil-svoyu-dolyu-v-obeme-perevozok-gruzov-v-mezhdunarodnom-avtosoobshchenii.2018>

Казахстанская правда. Режим доступа: <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/obedinyaya-umi-sozidaem-budushchee/>, Астана, 2017

Контрольно-надзорная деятельность в сфере транспорта. Режим доступа: http://transport.mid.gov.kz/ru/kategorii/statisticheskie-dannye-transport?theme_version=mirm, 2018

Интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК. Режим доступа: <http://transport.mid.gov.kz/ru/pages/informaciya-o-realizacii-gosudarstvennoy-programmy-infrastruturnogo-razvitiya-nurly-zhol>

Меньщикова В.И., Государственное регулирование транспортного комплекса // Вестник ТГУ, выпуск 4 (144), 2015 – С. 15-18.

Международное информационное агентство. Режим доступа: http://www.liveinternet.ru/reactor.inform.kz/kz/astana-i-seul-budut-sotrudnicat-v-razviti-intellektual-nyh-transportnyh-sistem_a3224400, 2018

Международное информационное агентство. Режим доступа: http://www.inform.kz/ru/kazakhstan-i-latviya-namereny-razvivat-sotrudnichestvo-v-transportnoy-otrasli_a3208050, 2018

Нестерова А.Д. Государственное регулирование экономики. Калининград, 2007. 315с.

Неруш Ю.М. Транспортная логистика. Учебник для академического бакалавриата: Москва – Издательство: Юрайт. 2016 – 215 с.

Новости Латвии. Режим доступа: http://baltnews.lv/riga_news/20170808/1020502884.html, 2018

Оцифровка транспорта и логистики и Форум цифровой транспорта и логистики, 2018. Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/>

Оцифровка транспорта и логистики и Форум цифровой транспорта и логистики, 2018. Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/>

Положение о Комитете транспорта. Режим доступа: <http://transport.mid.gov.kz/ru/pages/polozhenie-o-komitete-3>, 2018

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Об утверждении Типового договора организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа от 26 марта 2015 года № 348, Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011002#z7>

Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы Жол – путь в будущее». Режим доступа: <https://www.zakon.kz/4667084-poslanie-prezidenta-respubliki.html>, Астана, 2014

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Сербия о международном автомобильном сообщении. Режим доступа: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=34747238#pos=0;200, Астана, 2015

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном сообщении. Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37317401#pos=0;200, Баку, 2017

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Советом Министров Боснии и Герцеговины о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов. Режим доступа: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31683433#pos=3;-101, 2015

References

Bulletin of international treaties of the Republic of Kazakhstan in 2018, No. 1, art. 12. Access mode: https://tengrinews.kz/zakon/parlament_respubliki_kazahstan/mejdunapodnyie_otnosheniya_respubliki_kazahstan/id-Z1700000102/

Bulletin of international treaties of the Republic of Kazakhstan in 2017, No. 6, art. 83. Access mode: https://tengrinews.kz/zakon/parlament_respubliki_kazahstan/mejdunapodnyie_otnosheniya_respubliki_kazahstan/id-Z1700000101/

Cargo transportation from Portugal to Kazakhstan. Access mode: <http://uts-group.kz/portugalija-202>, 2018

State program for the development and integration of the infrastructure of the transport system of the Republic of Kazakhstan until 2020, Astana, 2013

The State Program on Forced Industrial and Innovative Development of the Republic of Kazakhstan for 2010-2014

Public-private partnership in transport infrastructure. Access mode: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-roundtable-reports_25198785, 2017, 156p.

Dudar T.G., Voloshin R.V., Osik Yu. I. Textbook “Logistics”, Almaty 2014 – 210 p.

Daubaev K. Management in transport: a training manual. Almaty: KazATK, 2007. – 156 p.

Law of the Republic of Kazakhstan on Transport dated September 21, 1994 No. 156, as amended and supplemented as of December 25, Access mode: http://adilet.zan.kz/eng/docs/Z940007000_

Law of the Republic of Kazakhstan of 4 July 2004 No. 476 On road transport, as amended and supplemented as of 01/01/2018. Access mode: http://adilet.zan.kz/eng/docs/Z030000476_

Law of the Republic of Kazakhstan of January 23, 2001 No. 148 on local government and self-government in the Republic of Kazakhstan, with amendments and additions as of 01/01/2018. Access mode: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000148_

Internet resource of the Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan. Access mode: www.mir.gov.kz, 2018

Internet resource of the Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan. Access mode <http://mid.gov.kz/en/news/kazahstan-narastil-svoyu-dolyu-v-obeme-perevozok-gruzov-v-mezhdunarodnom-avtosoobshchenii.2018>

The Kazakh truth. Access mode: / <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/obedinyaya-umi-sozidaem-budushchee/>, Astana, 2017

Control and supervision activities in the field of transport. Access mode: http://transport.mid.gov.kz/en/kategorii/statisticheskie-dannye-transport?theme_version=mirm, 2018

Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan. Access mode: <http://transport.mid.gov.kz/en/pages/informaciya-o-realizacii-gosudarstvennoy-programmy-infrastruturnogo-razvitiya-nurly-zhol>

Men'shchikova V.I., State regulation of the transport complex. Bulletin of TSU, issue 4 (144), 2015 – P. 15-18.

International news agency. Access mode: http://www.liveinternet.rureactor.inform.kz/kz/astana-i-seul-budut-sotrudnichat-v-razviii-intellektual-nyh-transportnyh-sistem_a3224400

International news agency. Access mode: http://www.inform.kz/en/kazahstan-i-latviya-namereny-razvivat-sotrudnichestvo-v-transportnoy-otrasli_a3208050, 2018

Nesterova A.D. State regulation of the economy. Kaliningrad, 2007. 315p.

Nerush Yu.M. Transport logistics. Textbook for academic baccalaureate: Moscow – Publisher: Yurayt. 2016 – 215s.

Latvian news. Access mode: http://baltnews.lv/riga_news/20170808/1020502884.html, 2018

Digitization of transport and logistics and the Forum for Digital Transport and Logistics, 2018. Access mode: <https://ec.europa.eu/transport/>

Digitization of transport and logistics and the Forum for Digital Transport and Logistics, 2018. Access mode: <https://ec.europa.eu/transport/>

Regulations on the Committee of Transport. Access mode: <http://transport.mid.gov.kz/en/pages/polozhenie-o-komitete-3>, 2018

Order of the Acting President. Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan On Approval of the Model Contract for the Organization of Regular Road Transport of Passengers and Baggage dated March 26, 2015 No. 348, Access Mode: <http://adilet.zan.kz/eng/docs/V1500011002#z7>

Message from the President of the Republic of Kazakhstan N.A. Nazarbayev to the people of Kazakhstan “Nurly Zhol – the way to the future”. Access mode: <https://www.zakon.kz/4667084-poslanie-prezidenta-respubliki.html>, Astana, 2014

Agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Government of the Republic of Serbia on international road transport. Access mode: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=34747238#pos=0;200, Astana, 2015

Agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Government of the Republic of Azerbaijan on international road transport. Access mode: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37317401#pos=0;200, Baku, 2017

Agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina on international road transport of passengers and goods. Access mode: https://online.zakon.kz/document/?Doc_id=31683433#pos=3;-101, 2015