

қоршаған ортаны қорғау жөніндегі шаралар қайта бөлуге, жұмыспен қамтуға, халықаралық бәсекелестікке кері әсер етуі мүмкін.

Жоғарыда аталған мәселелер «мемлекеттік реттеу» ұғымын – қоғам дамуының басымдықтары мен мүдделеріне сәйкес келетін шаруашылық жүргізудің нарықтық жүйесі тепе-теңдік дамуының экономикалық-әкімшілік механизмінің әдістері мен құралдарын қалыптастыру және пайдалану ретінде нақтылауға мүмкіндік береді.

Осындай тұжырымдамадан шыға отырып, экономика салаларын мемлекеттік реттеу моделіне қойылатын негізгі критерийлер мен талаптарды қалыптастыруға болады. Мемлекеттік реттеу, атап айтқанда, көлік кешенін реттеу мемлекеттің және оның органдарының дағдарысқа қарсы реттеуді қоса алғанда, көлік пен көлік тасымалын дамытуға, мемлекеттік транзиттік көліктік әлеуетін арттыруға бағытталған қолайлы жағдайлар жасауға негізделген экономикалық, құқықтық және әкімшілік-басқарушылық шаралар кешенін білдіреді.

ӘДЕБИЕТ

1. Мамыров Н.К., Ихданов Ж. Государственное регулирование экономики в условиях Казахстана. Алматы, Экономика, 1998, 248 с.
2. Каренов Р.С. Основы государственного регулирования экономикой. Алматы, Білім, 1999, 256 с.
3. Кушлин В.И. Государственное регулирование экономики: цели, теоретические модели, практика //М., Экономист, 1995, № 2.
4. Дуглас Н. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. М., Фонд экономической книги «Начала», 1997, 561 с.
5. Русинов Ф.М. Основы государственного управления смешанной рыночной экономики. М., 1996, 224 с.
6. Ясин Е.Г. Функции государства в рыночной экономике //М., Вопросы экономики, 2001, № 5, с. 21-24.
7. Дорнбуш Р., Фишер С. Макроэкономика. М., Инфра-М, 1997.
8. Пигу А. Экономическая теория благосостояния. М., Прогресс, 1985.
9. Роль государства в становлении и развитии рыночной экономики /Материалы научно-практической конференции. М., 1998, с. 112-115.
10. Касымбек Ж. М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса Республики Казахстан. Автореф. На соис. уч.с., Алматы, 2009.

УДК 338.41

Нұрғалиева Гүлнәр Қазыбекқызы - э.ғ.к., доцент (Алматы, ҚазККА)

КӨЛІК САЛАСЫН МЕМЛЕКЕТТІК РЕТТЕУДІҢ МОДЕЛЬДЕРІ

Жалпы экономикалық тиімділікті арттыруға бағытталған темір жолдарды қайта ұйымдастырудың қарапайым міндеттері келесі бағыттардан тұрады:

- басқару қызметін күшейту;
- темір жолға нарықтық жағдайларға бейімделген коммерциялық кәсіпорын ретінде қызмет ету мүмкіндігін беру;
- көліктің басқа түрлерімен салыстырғанда темір жолдың бәсекелестік позициясын, сондай-ақ сала ішіндегі бәсекелестікті күшейту;
- темір жолдағы жеке меншік саласының рөлін арттыру;
- темір жолдар бюджетінің тапшылығын және мемлекеттік дотацияларды азайту;
- жоспарлаудағы әлеуметтік маңызды сәттерді көтермелеу;
- қаржылық ресурстарға жауапкершілікті бөлу негізінде барынша нақты басқарушылық ақпаратты алу және бағалау.

Темір жолдардағы қайта ұйымдастыру, әдетте, үш бағыт бойынша жүргізіледі:

- темір жолдарды үкіметтің қарауынан шығару және инфрақұрылымды ұстау мен қызмет көрсетудің әлеуметтік қажетті түрлерін қолдауда үкіметтің рөлін сақтай отырып, нарықтық бағыттарды күшейту мақсатында темір жолдарды қайта құрылымдау;

- көлік қызметтерін көрсетудегі қоғамдық және жеке меншік салалар арасындағы үлестерді қайта қарау.

Темір жолдардағы мемлекеттік реттеу қызметтерін бөлу мыналардан тұрады: үкімет көлік саласының алдына жалпы міндеттер қояды және инфрақұрылымның тиісті жағдайын және тиімді пайдаланылуын қамтамасыз ету үшін жүргізілетін саясат бойынша талаптарды белгілейді, мемлекет монополизациялаусыз көрсетілетін қызмет түрлерінің құрылымын анықтаған кезде осындай реттеуші саясатты жүргізеді. Нақты әлеуметтік міндеттемелер болған жағдайда, мысалы, халықтың белгілі бір тобына көліктік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету кезінде мемлекет осындай қажеттіліктерді теңестіре алады.

Сонымен бірге мемлекет теміржол әкімшіліктері қарызының жинақталуы, тозығы жеткен негізгі қорлар, жұмысшылар мен қызметкерлер санының шамадан тыс көптігі және бұрынғы басқару жүйесінің тиімсіз болу салдарынан орын алған, қоршаған ортамен өзара қатынастағы мәселелер секілді позициялар бойынша ауыспалы жағдаймен тұспа - тұс келетін шығындар үшін жауапкершілікті өзіне алуы тиіс.

Мемлекеттің рөлі өзгерген және азайған кезде темір жолдар коммерциялық кәсіпорындарға айналады: мемлекет оның акцияларын иеленеді, бірақ оларды тікелей басқару және бақылау қызметтерін орындамайды, алайда инфрақұрылым нысандарының пайдаланылуына және таратылуына бақылау жасауды сақтап қалады. Кәсіпорын жеке меншік корпорация ретінде қызмет етеді. Осы тұрғыдан алғанда кәсіпорынның әрекеттері нарықтың талаптарына байланысты болады.

Ұлттық деңгейдегі осындай жағдайлардың шешімдері АҚШ, Канада мен Жапонияның тәжірибесін пайдалануға болады. Оларда темір жолдардың қайта қаржыландырылуын қамтамасыз ететін түбегейлі қайта құрылымдау жүргізілді. Еуро Одақ (ЕО) елдеріндегі темір жолдарды қайта құрылымдау халықаралық қатынастағы автомобиль көлігімен салыстырғанда олардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған. ЕО комиссиясы көлік мәселелерін шешу үшін темір жолдардың әлеуметтік және экономикалық қызметтерінің арасын бөлуді пайдалы деп санады, әлеуметтік қызметтерді субсидиялау түріндегі коммерциялық салада темір жолдарды субсидиялау саясатын жалғастырудан бас тартуды көздейді [1].

Инфрақұрылымның мазмұны мен дамуына қарай қызметтерді бөлу идеясы мысалы, теміржолмен салыстырғанда автомобиль жолдарын қаржылық қолдаудың сәйкес келмеуіне қарай мемлекеттердің көлік кешендерінің дамуына жоғары әлеует береді. Егер автомобиль көлігі инфрақұрылымды ұстау жөніндегі шығындардың бір бөлігінің орнын жабатын субсидиялар алып отырса, онда теміржол көлігіне де ұлттық және халықаралық пайдаланушылар арасындағы айырмашылық жоғалғанға дейін осындай көмек керек. Мемлекет пен жеке меншік сала арасындағы шекараны қайта қарау жүргізіледі. Көліктік қызмет көрсету жөніндегі жауапкершіліктің біршама үлесі инфрақұрылым барабар жағдайда болған және мемлекет тарапынан тиісті қолдау алып отырған кезде жеке меншік салаға беріледі.

Темір жолдар жылжымалы құрам мен жолға техникалық қызмет көрсету мәселелерінде жеке меншік саладан сыртқы әріптестердің қызметтеріне жүгіне алады. Әрі қарай қызмет көрсетулердің кейбір түрлері үшін жауапкершілік берілуі мүмкін. Кейбір жағдайларда бұл тікелей сату түрінде жасалады (мысалы, Ұлыбританиядағы жүк тасымалы салалары секілді немесе Жаңа Зеландиядағы теміржол компаниялары секілді). Жеке меншік сала инфрақұрылымы мемлекеттің қолында қалу шартымен кейбір

жағдайларда тасымалдың кейбір әлеуметтік қажетті түрлерін сақтай отырып, коммерциялық тасымалдарға концессия беруді қарастыруы мүмкін.

Әлемде жеке меншік капиталдың теміржол саласын инвестициялауға қатысуын арттыру, сондай-ақ қамтамасыз етуші де, сонымен бірге тасымалдау қызметіндегі бәсекелестікті дамыту ортақ үрдіс болып табылады. Бұл ретте Солтүстік Америкадағы, Еуропаның бірқатар елдеріндегі темір жолдарды вертикалды ұйымдастыру тәсілін айтуға болады [2].

Сондықтан ұсынылған модельдерді вертикалды ұйымдастыру - бәсекелестіктің болуын қарастыратын болса, онда теміржол көлігін ұйымдастырудың негізгі модельдерін алуға болады: теміржол көлігінің вертикалды бөліну моделі (Еуропалық) (1- сурет); теміржол көлігінің тігінен интеграцияланған (Солтүстікамерикандық) моделі (2- сурет).



1-сурет. Теміржол көлігінің еуропалық моделі

Коммерцияландыру мен бәсекелестікті енгізу теміржол көлігін қайта құрылымдаудың макроэкономикалық бағытында көрініс тапты. Ол экономика ресурстарын жүктер мен жолаушыларды тасымалдауға жиынтықты тұтынуды оңтайландыруды қарастырады.

Теміржол көлігін қайта құрылымдаудың шетелдік тәжірибесі мыналарды көздейді:

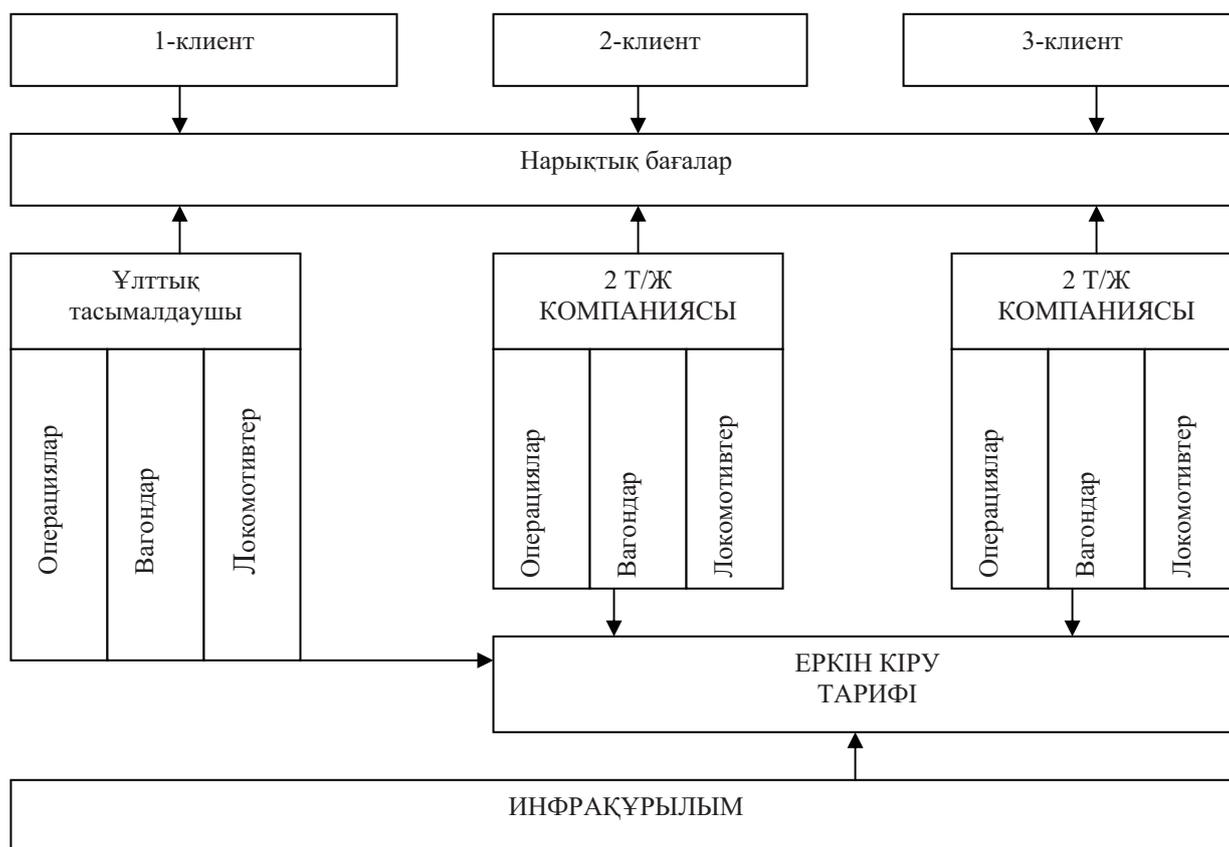
біріншіден, оны дамыту мен пайдалануды реттеудегі мемлекеттің рөлін пайдаланумен байланысты коммерциялық қызметтерден бөліп алу үшін инфрақұрылымға кететін шығындарға жеке есеп жүргізуді;

екіншіден, белгілі бір, оның ішінде халықаралық компания-операторларға ұлттық темір жол инфрақұрылымына кедергісіз кіруге мүмкіндік берілді;

үшіншіден, кейбір әлеуметтік қажетті тасымалдар мен инфрақұрылымды дамыту жөніндегі қызметтерді қоспағанда темір жолдарды субсидиялау тоқтатылды.

Темір жолдарды қайта құрылымдаудың жалпы ұлттық схемалары төрт негізгі бөліктен тұрады:

- мүлікті қайта құрылымдау;
- міндеттемелерді қайта құрылымдау;
- жұмыс күшін қайта құрылымдау;
- басқаруды қайта құрылымдау.



2-сурет. Теміржол көлігінің солтүстікамерикандық моделі

Соңғы жылдары тауарларды оны ұйымдастырудың түрлі әдістері мен амалдарын пайдалана отырып, өндірушіден тұтынушыға жеткізу процесін басқару тұжырымдамалары шетелдік басылымдарда жарияланған, ал отандық экономикалық әдебиетте ол логистика түсінігімен анықталады. Бұл түсінік жеткізудің кез келген түрі мен әдістеріне қатысты. Ол оларды ұйымдастыру және жүзеге асыру тұрғысынан алғанда едәуір еңбекті қажет ететін және қымбат тұратын аралас қатынас түрінде маңызды мәнге ие болады. Бұл тұжырымдаманың негізін қалаушылардың бірі Бордо қаласының (Франция) Жоғары коммерциялық мектебінің профессоры Пьер Казабан оны «шығындарды барынша аз жұмсауды және сатудан кейін көрсетілетін қызметтерді қоса алғанда, тауар нарығын басқару, жабдықтау, өндіру және өткізу процестерін ұйымдастыру және жүзеге асырудың жоғары деңгейін қамтамасыз ете отырып, тауар ағымдарын тиімді басқару әдістері мен тәсілдерінің жиынтығы» ретінде анықтайды [3].

Келтірілген тұжырымдама «қаптау, тиеу-түсіру жұмыстарына, тасымалдауға, кедендік тазартуға, қоймаға қоюға кететін шығындарды қысқарту, делдалдық-көлік қызметімен байланысты шығындарды барынша азайту» жөніндегі операциялар жиынтығы есебінен жүктерді оңтайлы тасымалдау арқылы бәсекеге қабілеттілікті арттыру мәселелеріне ерекше орын берілген.

Басқаша айтқанда, логистика – көлік процесін және онымен байланысты операцияларды жетілдіру [4]. Бірқатар авторлар тіпті логистиканы, ең алдымен, маркетингпен байланысты тұжырымдама ретінде анықтауға бейім (1- кестені қараңыз) [2].

1- кесте. Шетелдегі көлік кешені қызметтеріне сұраныс пен ұсыныс факторлары

Ықтимал сұраныс	Қызметтерді ұсыну
Аумақтық құрылымның экономикалық-географиялық сипаттамасы	Көлік коммуникацияларымен қамтамасыз ету және олардың тығыздығы
Аумақтық құрылымдағы өндіріс сипаты және оның көлемі	Көлік кәсіпорындарының техникалық жабдықталуы, парктердің саны
Жабдықтау және өткізу нарықтарынан қашықта болу тұрғысынан өндірісті орналастыру	Көлік және тасымалдау түрлері бойынша жүктерді тасымалдаудың нақты көлемі
Тауар қозғалысының басымдықты сипаты – транзиттік, жүк тұтынушы	Салааралық ықпал ету тұрғысынан көлік нарығының сипаттамасы
Өндірістің еңбек ресурстары мен тұрғындардың санына деген қажеттіліктері	Көлік және тасымалдау түрлері бойынша көлік қызметтерінің сипаттамасы
Аумақтық құрылымдардағы төлем қабілетті сұраныстың сипаттамасы	Көлік түрлері бойынша көлік қызметтері нарығының қаржылық сипаттамасы

Теміржол көлігін реформалаудың қазақстандық моделінде мыналардан тұратын батысеуропалық елдердің тәжірибесі ескерілген:

- теміржол көлігіндегі қызмет түрлері оның жұмысының ұйымдастыру және экономикалық салаларында монополиялық және бәсекелестік қызмет түрлеріне кезең кезеңімен бөлінген;

- теміржол көлігінің жүйесінде темір жолдардың тұрақты жұмысын және теміржол көлігінің қызметкерлеріне әлеуметтік қажетті жағдайларды қамтамасыз еткен ұйымдар ғана сақталып қалған;

- тасымалдау процесінің әрбір қатысушысының шығындарын төмендетуді ынталандыратын экономикалық және құқықтық қатынастар жүйесі құрылған; есепке алу және пайдалану әдістері бойынша бюджеттік және бюджеттен тыс қаржы ресурстары ажыратылған;

- тасымалдаушылар, жылжымалы құрам иелерінің, жүк иелерінің (жолаушылардың), сондай-ақ тасымалдау процесіне қатысатын басқа да ұйымдардың арасындағы өзара азаматтық-құқықтық жауапкершілік қамтамасыз етілген;

Саланың тігінен интеграцияланған жүйесі тиімді қызмет ету үшін маңызды деп саналады. Халықаралық тәжірибе, атап айтқанда поездар қозғалысын ұйымдастырудан басқа қызметтердің барлығы бәсекелестік салаға берілген Британдық теміржол тәжірибесі бұл теміржол үшін дәстүрлі әдіс болып табылатындығын көрсетті [5,6].

Шетелдегі теміржолды реформалау тәжірибесі Қазақстанның теміржол кешенін қайта құрылымдаудың келесі сатыларын жүзеге асыруда пайдалануға болатын бірқатар жағымды сәттерді ұсынады. Мәселен, көптеген болжауларға қарамастан Ұлыбританиядағы теміржолды жекешелендіру шиеленіске алып келмеді. Керісінше, бұл көлік түрінің жолаушыларды тасымалдау саласындағы жұмысы біршама жақсарды. Атап айтқанда, жолаушылар тасымалдары жөніндегі франчайзингтік компаниялар арасындағы бәсекелестік олардың тиімділігін біршама арттырды және жеке меншік саланы қолдауға арналған субсидиялардың жалпы көлемі бұрын бөлінген мөлшерден біршама аз болды.

Германияда Deutsche Bahn кәсіпорны Deutsche Bahn AG (DBAG) холдингтік компаниясының басшылық етуімен көп деңгейлі концерн мәртебесіне ие болды. Концернге холдингтік компаниядан басқа бес акционерлік қоғам кіреді: алыс қатынастарға, қала маңына жолаушыларды тасымалдау; жүк тасымалы, инфрақұрылымдар мен станциялар, оларға концерннің бекітіліп берілген компаниялары бағынышты болып келеді. Бұл тұжырымдама

акцияларды биржада сату және коммерциялық құрылымдар ретінде даму үшін «кемінде үш жыл табыспен жұмыс істеу» ережесі басшылыққа алынған, бірыңғай басқарылатын концерннің күшті жақтарымен орталықсыздандырылған басшылық етуге артықшылық береді [6].

Шетелдік тәжірибе әртүрлі елдер мен басқа да салалардағы ұқсас процестің заңдылықты сипаттамасы туралы көрсетеді. Мысалы, АҚШ-тың әуе көлігі саласында ХХ ғасырдың 80-90-шы жылдары және Ұлыбританияда автобус көлігін жекешелендіру алғашында 500 компанияның құрылуына алып келді. Бірақ көп ұзамай олар біртіндеп қосыла бастады, бүгінде бұл сала пайдалану компанияларының шамалы тобымен бақылауға алынған. Сонымен бірге автобус тасымалдары жөніндегі бұл компаниялар тобы біртіндеп теміржол қызметтеріне франшиза нарығына кіреді де, онда теміржол тарифтері деңгейінің төмендеуіне ықпал ете отырып, басымдық етуші жағдайды иеленуге ұмтылады.

«Тиімділік» жалпы ұғымымен біріктірілетін, тұжырымдамалық әдістер мен ойлау әдістемесіне негізделген ұйымдастыру және басқарудың жаңа принциптері көп жағдайда және табысты түрде қызмет етуші кәсіпорындар, фирмалар мен бірлестіктердің тәжірибесінде қолданылады. Электронды есептеуіш машиналарын (ЭЕМ) пайдалана отырып, ақпаратты өңдеу жүйесін кеңінен қолдану нәтижесінде көлік кәсіпорындары ішкі резервтердің көздерін, жүктеме коэффициентін, еңбектің өнімділігін, пайдалану шығындарын және паркті пайдалану тиімділігін тиімді анықтайды және ақырғы соңында көлік қызметтері нарығында бәсекеге қабілеттілікті арттыруға мүмкіндік алады. Мысалы, ГФР автокөлік кәсіпорындарының деректері бойынша ЭЕМ пайдалана отырып, ақпаратты өңдеу жүйесін қолдану автомобильдердің тұрып қалуын 20-50%-ға қысқартуға, әрбір автомобильдің жылдық отынды пайдалану шығындарын 25-30%-ға төмендетуге, автокөлікті пайдалану тиімділігін 15-20%-ға арттыруға және шиналардың шығындарын оларды пайдалану мерзімін 1,5-2 есеге арттыру есебінен 50-100%-ға азайтуға мүмкіндік берді.

Аралас тасымалдар тізбегіне қатысатын көлік кәсіпорындары тасымалдауға кететін уақытты азайтуды, қызмет көрсету деңгейін көтеруді қамтамасыз етуі тиіс. Көліктің екі және одан да көп түрлерінің қатысуымен аралас - қатынаста тасымалдау көліктің бір түрі арқылы тиісті пункттердің арасында көліктік қызмет көрсетудің болмауы нәтижесінде, сонымен бірге экономикалық мақсатқа сай келуіне байланысты көліктің бір түрін жалпы маршруттың белгілі бір бөлінісінде басқа көлік түрімен ауыстыру немесе толықтыру үшін жүзеге асырылады. Тасымалдау құжатының негізінде тікелей қатынаста тасымалдау жүзеге асырылатын қатынас түрі едәуір кең тараған.

Осындай интеграцияланған, технологиялық өзара байланысты жүйелердің ажырамас белгілері контейнерлер мен трейлерлерді, арнайы мамандандырылған жылжымалы құрамды және қайта тиеу пункттерін (терминалдарды), ақпараттар және тасымалдау процесін басқарудың автоматтандырылған жүйелерін пайдалану және құжат айналымы рәсімін бірыңғайландыру болып табылады. Аралас қатынас түрлерін дамыту көлікте тасымалдаушы және экспедитордың қызметтерін қатар атқаратын аралас қатынас операторының пайда болуына алып келді. Аралас қатынастың қарапайым схемасы, мысалы, мынадай түрде болуы мүмкін: шығу портына дейін теміржол көлігі немесе автокөлік, портаралық қатынаста - теңіз көлігі, теңіз порты мен жүк қабылдаушы жақын орналасқан әуежай арасындағы қатынаста - әуе көлігі, әуежай мен жүк қабылдаушы қоймасының арасындағы қатынаста - автокөлік. Аралас қатынастың дамуы көліктің жекелеген түрлері көрсететін қызметтер нарықтарының ерекше түрдегі тауар алмасу саласы ретінде көлік қызметтерінің бірыңғай нарығы шегінде интеграциялануына ықпал етеді.

Жүктерді тасымалдау модельдерін пайдалану және болжау тәжірибесінде материалдық ағымдардың немесе өндірістік-өткізу жүйесінің басқа стратегиялық және динамикалық параметрлері көлемінің шекті мағынасын анықтауға мүмкіндік береді. Модельге зерттеуді модельденетін жүйені бұзу қаупінсіз жүргізуге болады. Соңғы он

жылда шаруашылық бірліктерді басқарудың жалпы теориясын әзірлеулер аясында көлік саласындағы компанияның қызмет ету механизмінің тиімділігін арттыруға арналған модельдерді құрастыруға көп көңіл бөле бастады. Мұндай модельдерге келесі талаптар қойылады: олар көлік компаниясының жекелеген қосалқы жүйелерінің арасындағы өзара алмастырушылықты көрсетуі, бүкіл жүйені сыртқы ортамен динамикалық өзара байланыста көрсетуі тиіс.

Көлік жүйесі қатынас жолдарының, тасымалдау құралдарының, техникалық қондырғылар мен механизмдердің, басқару және байланыс құралдарының жиынтығы болып табылатындықтан технологиялық, техникалық, ақпараттық, құқықтық және экономикалық қатынастар жүйесімен біріктірілген көліктің барлық түрлерін жабдықтау, теміржол және автобус көліктерінің арасындағы алыс қашықтыққа жолаушыларды тасымалдау үшін аса күшті бәсекелестік күресі соңында теміржол жолаушылар тасымалдарының толық тоқырауға түсуіне алып келді.

Осындай ұқсас үдерістер Батыс Еуропа елдерінде де байқалады, онда қалааралық жолаушылар тасымалдарының негізгі мөлшерін автобустар жүзеге асырады және де жеке көліктен бас тартудың басты экономикалық себебі - автомобиль отынына деген бағаның жоғары болуы. XX ғасырдың аяғында дамыған елдерде автобус және теміржол жолаушылар көліктерінің арасындағы бәсекелестік күрес жүрдек теміржол магистральдарының құрылысымен байланысты күрестің жаңа фазасына қатысты. Бұл жазғы демалыс кезеңінде Франция, Испания және Германияның негізгі курорт аймақтарына баратын жүрдек автомобиль магистральдары көп километрлік «кептелістер» жасайтын автомобиль ағымымен күресе алмауына байланысты болады [4, 5, 6].

Жапонияда жүрдек теміржол желілері негізгі индустриалды орталықтар арқылы еліміздің солтүстігінен бастап оңтүстігін басып өтеді. Жапония жерінің күрделі таулы бедері автобустық жолаушылар қатынасын кеңінен пайдалануға мүмкіндік бермейді. Сондықтан осы мемлекеттің автомобиль өнеркәсібі қала ішінде, оның ішінде жақын орналасқан теміржол стансаларына дейін жүруге арналған орташа сиымдылығы бар жабдықталған автобустар шығарады.

Автомобиль жолаушылар тасымалдау туралы айтатын болсақ, онда олардың ішкі факторларының қалыптасуы айғақ (көліктің басқа түрлерінің бары және даму деңгейі). Әр бөлек алынған мемлекет үшін әр түрлі факторларға байланысты көліктің бір немесе бірнеше түріне артықшылық беріледі. Мысалы, автомобиль көлігі мен автомобиль қатынасы Жапония, Түркия, Венгрия, Қытай сияқты және көптеген басқа да мемлекеттердегі көліктің басты түрі болып табылады. Автомобиль қатынастары желісін теміржол терминалдарына тиімді байланыстыру мүмкіндігі қарастырылуда. АҚШ-та автотасымалдауды жүзеге асыратын мемлекеттік және жеке компаниялар ғана емес, мемлекеттің үлестік қатысуындағы аралас капиталы бар компаниялар да бар. Ол мемлекеттік көліктік саясатын тез іске асуына және жолаушыларға қызмет көрсетуінің жақсаруына ықпал етеді.

Әр мемлекеттің автокөліктік тасымалдау қызметінің өзіндік өзгешелігі мен ерекшелігі бар. Әр мемлекеттің тасымалдаушылары алдында тұрған мәселелер көбінесе ұқсас болса да, оларды шешу әдістемелері әр түрлі және көптеген ішкі және сыртқы факторларына байланысты.

Автокөлікті дамытудың шетелдік тәжірибесі көлік инфрақұрылымның қазақстандық модельін дамыту үшін келесі жағдайларда қолданылды:

- тұрғындардың көбісі, атап айтқанда Қазақстанның ірі қалалары (облыстары) тұрғындарының 80%-на дейіні жер бетіндегі қалалық жолаушылар көлігімен пайдаланады, оның ішінде 33%-ы – автобустармен;

- қазіргі таңда көліктік кешеннің қайта құрылуының негізгі кезеңі жүргізілді және көліктік қызмет көрсететін кәсіпорындардың 90%-ы жеке меншікке берілді;

- алайда жалпы алғанда көліктік кәсіпорындардың жағдайы автопарктердің тозуымен, тиімді емес өндіріспен, қызмет көрсету саласын жандандырудың кіші дәрежесімен сипатталады;

- көліктік инфрақұрылымды дамытудағы мемлекеттік қаржыландыру көлікті оңтайландырудың күшті стимулы болып қалуда, ұлттық қауіпсіздік пен қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланыспайтын қызмет бөлігі ғана коммерциялизациялануға жатады;

- экономиканың әрі дамуы көліктік қызметтің әрі қарай өсуін, өңіраралық тасымалдаудағы, сондай-ақ интеграциялық көліктік үрдістеріндегі автокөлік саласының жетілдіруін ынталандырады;

- мемлекет стратегиялық маңызы бар (магистральды автомобиль және темір жолдар, су жолдары) басты көлік коммуникациясының, және көлік инфрақұрылымының маңызды нысандарының (республикалық маңызы бар әуежайлар, Ақтау порты, әртүрлі навигациялық, диспетчерлік қызметтер және т.б.) өз құқықтарын сақтауды жалғастыру керек;

- жолаушылар көлігінің қызмет сапасын арттыру үшін қалалар мен өңірлерде жеке меншік тасымалдаушыларға пайдасы жоқ әлеуметтік маңызы төмен маршруттарға қызмет көрсететін мемлекеттік автопарктерінің белгілі бір мөлшерін құру қажет;

- тасымалдаушының барлық міндеттемелері көрсетілген белгілі бір жолаушылар маршруттарына қызмет көрсетуге келісім-шарттардың бірыңғай нормативтік базасын қабылдау мен жергілікті әкімшілік органдары (әкімдіктер) келісім-шарттық тәртіптің орындалуына бақылауды күшейту қажет;

- Қазақстан Республикасы қалалары мен облыстарының көліктік полициясы тарапынан тұрақты бақылау жасауына және қызметтің осы түріне лицензия беру барысында жолаушылар тасымалдаудың техникалық құралдарының жағдайына талаптарды күшейту шараларын жүргізу керек.

Халықаралық тәжірибе көрсеткендей, ұлттық деңгейдегі көліктік жүйенің дамуы халықаралық стандарттарға сәйкессіздігі өндіріс пен қызмет көрсету салаларындағы негізделмеген шамадан тыс шығындарға, шаруашылық қызметінің барлық салаларының дамуын ұстап қалуға, азаматтардың әлеуметтік кепілдіктерін шектеуге әкеліп соғады. Транзиттік-көліктік мүмкіндіктерді ұтымды пайдалану экономиканың ұштасқан салалары мен орталарының жедел дамуына ықпал етеді. Басқа сөздермен айтқанда, қазіргі заманғы көлік стратегиясын таңдау, еліміздің өнеркәсіп кешенінде көліктің рөлін жаңадан түсіну көбінесе мемлекеттің әлеуметтік - экономикалық жетістіктерінің тиімділігін болжайды.

ӘДЕБИЕТ

1. Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Методы изучения транспортного рынка и формирование спроса на транспортные услуги.-М.,-2001.- С.89-117.

2 Қасымбек Ж.М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса РК, автореферат, 2009.

3 Kazaban P. La logistique industrielly. Course de lecture. Bordeaux, 1990. - P. 6-7.

4 Steiner H.M. Reading in Comprehensive Logistics Texas: Austin, 1989 P 4; Mc Ethiney P.T. Transport Alternatives in Business Logistics. Arigona: Phoenix, 1985. - P. 11.

5 Globerman S. Fundamentals of International Business Management. Englewood Cliffs. N.J., 1986. - P.335.

6 Лубочников В. Маркетинговая логистика // Риск. 1996, № 4-5.