

ISSN 2518-1467 (Online),
ISSN 1991-3494 (Print)

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҰЛТТЫҚ ҒЫЛЫМ АКАДЕМИЯСЫНЫҢ

Х А Б А Р Ш Ы С Ы

ВЕСТНИК

НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИИ НАУК
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

THE BULLETIN

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

1944 ЖЫЛДАН ШЫҒА БАСТАҒАН
ИЗДАЕТСЯ С 1944 ГОДА
PUBLISHED SINCE 1944

6

АЛМАТЫ
АЛМАТЫ
ALMATY

2016

ҚАРАША
НОЯБРЬ
NOVEMBER

Б а с р е д а к т о р ы

х. ғ. д., проф., ҚР ҰҒА академигі

М. Ж. Жұрынов

Р е д а к ц и я а л қ а с ы:

Абиев Р.Ш. проф. (Ресей)
Абишев М.Е. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Аврамов К.В. проф. (Украина)
Аппель Юрген проф. (Германия)
Баймуқанов Д.А. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Байпақов К.М. проф., академик (Қазақстан)
Байтулин И.О. проф., академик (Қазақстан)
Банас Иозеф проф. (Польша)
Берсимбаев Р.И. проф., академик (Қазақстан)
Велихов Е.П. проф., РҒА академигі (Ресей)
Гашимзаде Ф. проф., академик (Әзірбайжан)
Гончарук В.В. проф., академик (Украина)
Давлетов А.Е. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Джрбашян Р.Т. проф., академик (Армения)
Қалимолдаев М.Н. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан), бас ред. орынбасары
Лаверов Н.П. проф., академик РАН (Россия)
Лупашку Ф. проф., корр.-мүшесі (Молдова)
Мохд Хасан Селамат проф. (Малайзия)
Мырхалықов Ж.У. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Новак Изабелла проф. (Польша)
Огарь Н.П. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Полещук О.Х. проф. (Ресей)
Поняев А.И. проф. (Ресей)
Сагиян А.С. проф., академик (Армения)
Сатубалдин С.С. проф., академик (Қазақстан)
Таткеева Г.Г. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Умбетаев И. проф., корр.-мүшесі (Қазақстан)
Хрипунов Г.С. проф. (Украина)
Якубова М.М. проф., академик (Тәжікстан)

«Қазақстан Республикасы Ұлттық ғылым академиясының Хабаршысы».

ISSN 2518-1467 (Online),

ISSN 1991-3494 (Print)

Меншіктенуші: «Қазақстан Республикасының Ұлттық ғылым академиясы»РҚБ (Алматы қ.)

Қазақстан республикасының Мәдениет пен ақпарат министрлігінің Ақпарат және мұрағат комитетінде
01.06.2006 ж. берілген №5551-Ж мерзімдік басылым тіркеуіне қойылу туралы куәлік

Мерзімділігі: жылына 6 рет.

Тиражы: 2000 дана.

Редакцияның мекенжайы: 050010, Алматы қ., Шевченко көш., 28, 219 бөл., 220, тел.: 272-13-19, 272-13-18,
www: nauka-nanrk.kz, bulletin-science.kz

© Қазақстан Республикасының Ұлттық ғылым академиясы, 2016

Типографияның мекенжайы: «Аруна» ЖК, Алматы қ., Муратбаева көш., 75.

Г л а в н ы й р е д а к т о р
д. х. н., проф. академик НАН РК
М. Ж. Журинов

Р е д а к ц и о н н а я к о л л е г и я:

Абиев Р.Ш. проф. (Россия)
Абишев М.Е. проф., член-корр. (Казахстан)
Аврамов К.В. проф. (Украина)
Апель Юрген проф. (Германия)
Баймуканов Д.А. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Байпаков К.М. проф., академик (Казахстан)
Байтулин И.О. проф., академик (Казахстан)
Банас Иозеф проф. (Польша)
Берсимбаев Р.И. проф., академик (Казахстан)
Велихов Е.П. проф., академик РАН (Россия)
Гашимзаде Ф. проф., академик (Азербайджан)
Гончарук В.В. проф., академик (Украина)
Давлетов А.Е. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Джрбашян Р.Т. проф., академик (Армения)
Калимолдаев М.Н. проф., чл.-корр. (Казахстан), зам. гл. ред.
Лаверов Н.П. проф., академик РАН (Россия)
Лупашку Ф. проф., чл.-корр. (Молдова)
Моход Хасан Селамат проф. (Малайзия)
Мырхалыков Ж.У. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Новак Изабелла проф. (Польша)
Огарь Н.П. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Полещук О.Х. проф. (Россия)
Поняев А.И. проф. (Россия)
Сагиян А.С. проф., академик (Армения)
Сатубалдин С.С. проф., академик (Казахстан)
Таткеева Г.Г. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Умбетаев И. проф., чл.-корр. (Казахстан)
Хрипунов Г.С. проф. (Украина)
Якубова М.М. проф., академик (Таджикистан)

«Вестник Национальной академии наук Республики Казахстан».

ISSN 2518-1467 (Online),
ISSN 1991-3494 (Print)

Собственник: РОО «Национальная академия наук Республики Казахстан» (г. Алматы)

Свидетельство о постановке на учет периодического печатного издания в Комитете информации и архивов
Министерства культуры и информации Республики Казахстан №5551-Ж, выданное 01.06.2006 г.

Периодичность: 6 раз в год

Тираж: 2000 экземпляров

Адрес редакции: 050010, г. Алматы, ул. Шевченко, 28, ком. 219, 220, тел. 272-13-19, 272-13-18.

www: nauka-nanrk.kz, bulletin-science.kz

© Национальная академия наук Республики Казахстан, 2016

Адрес типографии: ИП «Аруна», г. Алматы, ул. Муратбаева, 75

E d i t o r i n c h i e f

doctor of chemistry, professor, academician of NAS RK

M. Zh. Zhurinov

E d i t o r i a l b o a r d:

Abiyev R.Sh. prof. (Russia)
Abishev M.Ye. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Avramov K.V. prof. (Ukraine)
Appel Jurgen, prof. (Germany)
Baimukanov D.A. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Baipakov K.M. prof., academician (Kazakhstan)
Baitullin I.O. prof., academician (Kazakhstan)
Joseph Banas, prof. (Poland)
Bersimbayev R.I. prof., academician (Kazakhstan)
Velikhov Ye.P. prof., academician of RAS (Russia)
Gashimzade F. prof., academician (Azerbaijan)
Goncharuk V.V. prof., academician (Ukraine)
Davletov A.Ye. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Dzhrbashian R.T. prof., academician (Armenia)
Kalimoldayev M.N. prof., corr. member. (Kazakhstan), deputy editor in chief
Laverov N.P. prof., academician of RAS (Russia)
Lupashku F. prof., corr. member. (Moldova)
Mohd Hassan Selamat, prof. (Malaysia)
Myrkhalykov Zh.U. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Nowak Isabella, prof. (Poland)
Ogar N.P. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Poleshchuk O.Kh. prof. (Russia)
Ponyaev A.I. prof. (Russia)
Sagiyani A.S. prof., academician (Armenia)
Satubaldin S.S. prof., academician (Kazakhstan)
Tatkeyeva G.G. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Umbetayev I. prof., corr. member. (Kazakhstan)
Khripunov G.S. prof. (Ukraine)
Yakubova M.M. prof., academician (Tadjikistan)

Bulletin of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan.

ISSN 2518-1467 (Online),

ISSN 1991-3494 (Print)

Owner: RPA "National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan" (Almaty)

The certificate of registration of a periodic printed publication in the Committee of Information and Archives of the Ministry of Culture and Information of the Republic of Kazakhstan N 5551-Ж, issued 01.06.2006

Periodicity: 6 times a year

Circulation: 2000 copies

Editorial address: 28, Shevchenko str., of. 219, 220, Almaty, 050010, tel. 272-13-19, 272-13-18,
<http://nauka-nanrk.kz/>, <http://bulletin-science.kz>

© National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, 2016

Address of printing house: ST "Aruna", 75, Muratbayev str, Almaty

G. Mukhanova

University Narxoz, Almaty, Kazakhstan.
E-mail: ganita73@mail.ru

REGIONAL FEATURES DEVELOPMENT OF ROAD PASSENGER TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract. In this article discusses some of the regional features of the development of road passenger transport in the Republic of Kazakhstan. In solving the problems with development of the national economy government transport complex plays a decisive role as a strategically important component of national output, this complex has a direct impact on the development and distribution of productive forces, increasing the productive capacity of the country, providing a steady rise in living standards. With the effective transport development related to the full functioning of the entire economic system, the successful integration of Kazakhstan into the world economy, stable social and economic situation of the country. Condition and quality of the complex and urban, public transports are the most important factors determining the level of comfortable living conditions in the cities and settlements of Kazakhstan. The article presents the main recommendations for the consideration of regional differences of passenger transport in the formation of a unified strategy for transport development in the Republic of Kazakhstan.

Keywords: passenger transport, passenger traffic, objects of transport infrastructure, planning the development of road passenger transport, ridership.

УДК 656.13:332.1(574)

Г. К. Муханова

Университета Нархоз, Алматы, Казахстан

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РК

Аннотация. Рассматриваются некоторые региональные особенности развития автомобильного пассажирского транспорта в РК. В решении задач развития национальной экономики решающую роль играет транспортный комплекс государства как стратегически важный компонент национального производства, оказывающий непосредственное влияние на развитие и размещение производительных сил, наращивание производственного потенциала страны, обеспечивающий неуклонное повышение уровня жизни населения. С эффективным развитием транспорта связано полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Казахстана в мировую экономику, стабильное социально-экономическое положение страны. Состояние и качество работы комплекса городского общественного пассажирского транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень комфортных условий проживания в городах и населенных пунктах Казахстана. Представлены основные рекомендации по учету региональных особенностей развития пассажирского транспорта при формировании единой стратегии развития транспорта в РК.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, пассажирские перевозки, объекты транспортной инфраструктуры, планирование развития автомобильного пассажирского транспорта, пассажиропотоки.

Введение. В Указе Президента Республики Казахстан «О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» четко определены цель: «Устойчивое опережающее развитие транспортной системы и обеспечение ее оперативного реагирования при изменении спроса на услуги транспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение в полном объеме..» и задачи

Стратегии, в том числе такие, как: «...повышение транспортной доступности на уровне, гарантирующем экономическое развитие и социальную стабильность, обеспечение безопасности транспортных процессов, формирование благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе...» [1]. Одной из причин ухудшения транспортного обслуживания населения крупных городов является несовершенство системы планирования развития городского пассажирского транспорта. Для решения проблем динамичного развития транспортного комплекса на основе более эффективного использования ресурсов городского пассажирского транспорта и регулирования этого процесса с применением инновационных элементов необходим механизм, обеспечивающий отлаженное функционирование автомобильных пассажирских перевозок. Вместе с тем именно в секторе городских пассажирских перевозок наиболее ярко проявляются негативные тенденции ухудшения экономического состояния предприятий транспорта. Особенно остро стоит проблема сокращения парка транспортных средств вследствие их физического и морального износа, устарели объекты транспортной инфраструктуры. Сложившиеся межрегиональные отношения меняются под воздействием внешних и внутренних обстоятельств. Особое влияние на процесс региональной диспропорции оказывает во многом характер экономического развития регионов [2]. Обеспечение качественного транспортного обслуживания населения является сложной экономической и социальной проблемой. Решение ее в условиях многоукладного рыночного хозяйства требует принципиально новых и теоретических и практических подходов. Региональная система транспорта способна не только модернизировать общество, но и воздействовать на уровень развития экономики, обеспечивать повышение качества жизни населения. Уровень качества оказываемых транспортных услуг позволяет создать государство с социально ориентированной экономикой. Инвестиции в повышение качества транспортного комплекса являются условием развития всех секторов экономики [3]. Социальная роль транспорта заключается в освоении людьми новых социальных навыков, развитии культуры социального поведения граждан с учетом открытости общества, его быстрой информатизации, росте деловой активности.

Результаты исследования. Региональный подход реформирования автомобильного пассажирского транспорта позволяет выделить основной блок задач, обеспечивающих:

- создание развитой транспортной системы, вариативности транспортных услуг;
- целенаправленную ориентацию транспортной системы на спрос – не только со стороны государства, но и со стороны личности, различных социальных и профессиональных групп, рыночной экономики, регионов, и т.д., создание широкого, цивилизованного рынка транспортных услуг;
- преодоление деформаций в соотношении отдельных уровней транспортной системы, в размещении сети учреждений транспорта;
- устранение диспропорций между объемом оказываемых услуг и уровнем спроса на них на рынке;
- модернизацию транспортных средств, создание и развитие новых технологий (в том числе маркетинговых, информационных), способствующих функционированию, контролю, регулированию отрасли, которые отвечали бы актуальным и перспективным потребностям развития страны.

Основная идея регионализации автомобильного пассажирского транспорта заключается в том, чтобы каждая территориальная единица отвечала не только за реализацию права на получение качественных услуг, но и за эффективное функционирование предприятий транспорта на своей территории [4]. На больших пространствах Республики Казахстан природные богатства, энергетические ресурсы и население расположены неравномерно. Различия в плотности населения по областям, размещение и качество естественных запасов сырья, топлива, производственных объектов на территории республики приводят к распределению пассажирских перевозок, а также к возникновению производственных связей, к организации межрайонного, межобластного, межреспубликанского обмена товарами, местными ресурсами и природными богатствами.

В связи с этим развитие автомобильного транспорта существенно различается по регионам РК. Для пассажирского транспорта в региональном разрезе имеется ряд проблем, в перечень которых необходимо отнести:

- пробелы в законодательстве страны, касающиеся прав работы на маршрутах;
- недостаток финансовых средств и, вследствие этого, значительное старение транспортных средств;

- не достоверная статистическая информация по отрасли из-за отсутствия системы контроля;
- несоответствие типов и марок подвижного состава требованиям перевозок пассажиров по комфортности;
- отсутствие четкого государственного регулирования межобластными перевозками;
- отсутствие аппарата управления.

Рассмотрим развитие автомобильного транспорта в регионах Казахстана (таблица 1). Наиболее высокое количество автомобилей было зарегистрировано в следующих регионах: г. Алматы 495,3 тыс.ед.), Восточно-Казахстанской (306,3 тыс.ед.), Карагандинской (277,3 тыс.ед.), Алматинской (427,4 тыс.ед.), Костанайской (197,5 тыс.ед.) областях. Наименее обеспечены автомобилями Кызылординская (102,4 тыс.ед.), Мангистауская (122,0 тыс.ед.), Атырауская (110,1 тыс.ед.), Западно-Казахстанская (120,9 тыс.ед.) области. В РК в 2015г. из общего количества автомобилей было технически исправно 87,8%. По регионам Казахстана уровень технической исправности автомобилей колеблется (от 80,3% до 95,7% от общего количества автомобилей).

Таблица 1 – Наличие автотранспортных средств в РК (тыс. единиц)

Области	Годы			
	2012	2013	2014	2015
Республика Казахстан	2625,7	3080,2	3 62,4	3 62,4
Акмолинская	111,7	152,5	152,5	180,2
Актюбинская	133,5	140,5	144,5	146,1
Алматинская	209,9	411,4	398,0	427,4
Атырауская	58,3	65,3	69,6	110,1
Западно-Казахстанская	95,4	113,8	120,4	120,9
Жамбылская	100,0	116,0	135,1	179,2
Восточно-Казахстанская	188,2	193,6	198,4	306,3
Карагандинская	198,3	221,8	232,7	277,3
Костанайская	150,5	184,9	187,8	197,5
Кызылординская	75,8	82,8	89,9	102,4
Мангистауская	94,0	101,3	106,4	122,0
Павлодарская	141,9	148,2	155,7	165,7
Северо-Казахстанская	92,2	96,3	96,5	163,9
Южно-Казахстанская	328,4	363,8	368,1	401,1
г. Астана	151,8	191,8	196,6	183,8
г. Алматы	495,8	496,2	510,2	495,3

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Наиболее высокий уровень обеспеченности пассажирским транспортом зарегистрирован в г. Алматы (49%), Астана (49,6%), Южно-Казахстанской (39,2%), Атырауской (39,1%), Алматинской (37,2%), Павлодарской (36,6%), Восточно-Казахстанской (36%) областях. По данным Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан (КС МНЭ РК) в 2015 г. автотранспортом (в том числе маршрутными автобусами, пассажирскими легковыми таксомоторами, служебными легковыми автомобилями и автобусами) было перевезено 13 083,9 млн. пассажиров. За этот период пассажирооборот также имел тенденцию к увеличению, на 13% и составил в 2010 г. 10894,0 млн. пкм. В общем объеме перевезенных пассажиров основная доля приходилась на маршрутные такси.

Так, в 2015 г. маршрутными такси было перевезено 74,3% от общего объема перевезенных. Для регионов республики также характерно преобладание перевозок пассажиров маршрутными такси. В региональном разрезе по количеству перевезенных пассажиров в 2015 г. лидировал г. Алматы – 2 577,9 млн. человек, что составило почти четвертую часть всех перевезенных пассажиров по республике.

Таблица 2 – Обеспеченность населения легковыми автомобилями в личной собственности (единиц на 100 человек)

Области	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Республика Казахстан	10,7	13,2	15,4	15,5	17,8
Акмолинская	8,8	10,0	15,5	15,7	19,5
Актюбинская	12,6	14,8	15,4	14,8	14,9
Алматинская	8,1	9,8	19,2	16,4	19,0
Атырауская	6,8	7,0	8,1	8,6	16,0
Западно-Казахстанская	7,6	11,9	14,0	15,3	14,9
Жамбылская	5,4	8,2	9,6	11,3	13,5
Карагандинская	9,6	11,9	13,5	14,2	16,7
Костанайская	10,7	12,5	15,4	15,7	17,5
Кызылординская	5,0	8,0	8,7	9,1	10,6
Мангистауская	13,5	17,0	17,7	15,9	18,3
Южно-Казахстанская	9,5	11,8	12,8	12,4	13,3
Павлодарская	13,3	14,7	15,2	16,7	17,9
Северо-Казахстанская	9,5	10,8	11,5	12,7	23,7
Восточно-Казахстанская	8,7	10,3	10,6	11,1	18,6
г. Астана	16,3	19,6	22,8	24,3	29,9
г. Алматы	25,2	32,1	31,1	30,7	21,5

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Сравнительный анализ развития автомобильного транспорта в регионах Республики Казахстан показывает, что характер работы пассажирского автотранспорта в целом значительно изменился. Для регионов республики, характерна низкая обеспеченность автобусами свыше 100 человек общей вместимости и междугородными дальнего следования и туристическими. Количество автобусных маршрутов в целом по республике за отчетный период увеличилось на 168, составив на конец 2010 г. 3271 единицу. Общая протяженность выросла за год на 40,3 тыс. км и составила 399801,6 км. Заметно увеличилось число маршрутов в сельской местности – на 142 единицы, при этом протяженность выросла на 20,2 тыс. км (таблица 3). По данным Агентства РК по статистике в регионах республики закрепилась тенденция увеличения пассажирских перевозок и пассажирооборота, растет количество транспортных средств, увеличилось количество автобусных маршрутов.

Происходит территориальное расширение производственных, культурных связей. В результате возникают новые тенденции – как позитивные, так и негативные.

В период существования плановой экономики региональные отраслевые вычислительные центры централизованно осуществляли первичную обработку транспортных документов и сводные данные по технико-эксплуатационным и экономическим показателям передавали в областные органы статистики.

Государственные органы статистики с минимальными затратами осуществляли сбор и формирование на республиканском уровне полной и достоверной (документально подтвержденной) статистической информации о работе автобусного парка общего пользования. В настоящее время государственные органы статистики тратят большие средства на сбор статистической отчетности со всех юридических лиц, имеющих собственные или арендованные автобусы, при этом не имеет возможности проверить полноту и достоверность собираемой информации.

В результате существующая в настоящее время государственная статистика не позволяет оценить реальное положение дел на рынке пассажирских автоперевозок, так как является неполной, а достоверность ее по транспорту общего пользования вызывает вполне обоснованное сомнение из-за отсутствия системы контроля.

Таблица 3 – Наличие автобусов, включая у индивидуальных владельцев (ед.)

Области	2013 г.		2014 г.		2015 г.	
	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам
Республика Казахстан	89 220	51 999	94 824	53 638	93 956	54 555
Акмолинская	3 152	1 275	3 152	1 275	2 883	1 109
Актюбинская	3 860	2 185	3 942	2 125	3 915	2 022
Алматинская	7 522	4 946	8 996	5 750	8 795	5 571
Атырауская	5 385	2 690	5 909	2 507	6 126	2 612
Западно-Казахстанская	5 104	3 566	5 251	3 677	5 540	3 898
Жамбылская	4 325	2 215	4 389	2 264	3 944	2 901
Карагандинская	6 460	2 739	6 650	2 460	7 019	2 923
Костанайская	3 997	2 148	4 002	2 048	3 716	1 865
Кызылординская	4 416	3 400	4 348	3 382	4 582	3 603
Мангистауская	4 060	2 336	4 223	2 441	4 356	2 512
Южно-Казахстанская	13 251	11 116	13 456	11 294	13 804	11 538
Павлодарская	4 657	2 218	4 634	2 191	4 583	2 184
Северо-Казахстанская	1 639	636	1 844	726	1 831	708
Восточно-Казахстанская	5 568	2 750	5 569	2 787	5 593	2 818
г. Астана	5 986	3 016	6 009	3 027	5 116	3 027
г. Алматы	9 838	4 763	12 450	5 684	12 153	5 264

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Таблица 4 – Работа пассажирского автотранспорта

Области	Перевезено пассажиров, млн. человек		Пассажирооборот, млн. пкм	
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Республика Казахстан	11 701,4	13 083,9	110 474,6	126 212,6
Акмолинская	952,6	1 057,9	4 976,8	5 147,5
Актюбинская	157,8	161,2	7 202,0	8 413,2
Алматинская	424,0	436,6	6 981,2	7 844,7
Атырауская	76,9	95,4	595,1	685,9
Восточно-Казахстанская	1 128,5	1 261,1	9 792,3	11 433,6
Жамбылская	515,6	568,8	3 828,2	4 019,5
Западно-Казахстанская	229,7	270,4	3 847,6	4 932,6
Карагандинская	1 268,4	1 420,5	13 851,8	17 354,8
Костанайская	1 060,6	1 153,4	9 615,9	11 071,5
Кызылординская	123,0	139,7	2 391,3	2 716,6
Мангистауская	54,7	60,2	2 685,1	3 324,1
Павлодарская	684,8	776,7	11 386,3	13 837,1
Северо-Казахстанская	338,1	358,2	2 019,2	2 266,4
Южно-Казахстанская	1 114,7	1 337,0	7 008,6	7 913,4
г. Астана	1 170,0	1 408,9	4 341,1	9 180,5
г. Алматы	2 401,9	2 577,9	19 952,1	16 071,2

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Рынок пассажирских межобластных перевозок характеризуется стихийностью и неорганизованностью, что неизбежно приводит к потерям. Так, например, в региональном разрезе отмечается недостаточное регулирование перевозок, остро стоит вопрос автобусного сообщения в пригородных сообщениях (к примеру, только в Акмолинской области 349 населенных пунктов, 47% от общего количества которых не имеют автобусного сообщения). Несмотря на ярко выраженный социальный характер, не решен вопрос организации (дотаций или иных льгот) этого вида перевозок.

Обсуждение результатов. Во-первых, необходима разработка и реализация мероприятий по развитию автобусного транспорта в сельской местности с учетом обеспечения транспортной доступности для жителей всех населенных пунктов на основе увеличения маршрутной сети и повышения регулярности их движения. Отсутствие, законодательно определенного уполномоченного органа регулирования межобластных пассажирских перевозок создает конфликтные ситуации на этом рынке перевозок, а противоречия в действующем законодательстве позволяют неорганизованным перевозчикам безнаказанно внедряться в процесс регулярных маршрутов, создавая повышенную угрозу совершения дорожно-транспортных происшествий.

Во-вторых, с выходом на трассы неорганизованных перевозчиков, которые не подчиняются традиционно установленному порядку организации перевозок, проходят маршруты с незначительным опережением перед рейсовым автобусом и снижают налогооблагаемую базу, остро встает вопрос отсутствия механизма воздействия на их деятельность в первую очередь на междугородних перевозках [6]. В большей части неорганизованный перевозчик – это владелец морально и физически устаревшего автобуса, не соблюдающий режим труда и отдыха, не имеющий возможности организовать предрейсовый техосмотр автобусов и медицинское освидетельствование водителей. На этом рынке работает значительное число водителей со стажем работы менее трех лет. Этими водителями совершаются наиболее тяжкие ДТП. В связи с этим возникает необходимость лицензирования этого вида перевозок.

В-третьих, в настоящее время большая часть автовокзалов находится в частной собственности. Сбор за реализацию билетов по ряду автовокзалов достигает 25% и более от их стоимости. Это вынуждает перевозчиков уходить с автовокзалов, что также приводит к снижению налогооблагаемой базы. Кроме того, утрачено диспетчерское сопровождение междугородних и международных перевозок на маршруте, что в первую очередь сказывается на безопасности перевозок пассажиров. То есть возникает необходимость поиска правового решения возрождения функций автовокзалов и включения их в технологический процесс перевозок [7].

В-четвертых, продажа билетов по международным и межобластным перевозкам, как правило, осуществляется в областных центрах на центральных автовокзалах. После акционирования и приватизации многие из них, пользуясь монопольным положением, необоснованно повысили цены за услуги перевозки.

Таким образом, актуальной задачей является развитие нормативно-правовой базы государственного регулирования междугородних перевозок пассажиров, предусматривающей регламентацию взаимоотношений перевозчиков с автовокзалами и автостанциями, а также условий конкуренции перевозчиков между собой и с другими видами транспорта [8]. Автомобильные пассажирские межобластные перевозки нуждаются в едином стратегическом мозговом центре, вырабатывающем государственную транспортную политику, направленную на создание цивилизованного рынка транспортных услуг [9].

Выводы. В целом благоприятные показатели деятельности предприятий автотранспорта свидетельствуют о наметившейся стабилизации в отрасли. Безусловно, для поддержания имеющихся показателей и достижения более высоких результатов деятельности предприятиям необходимо совершенствовать управленческую политику, эффективнее использовать инвестиционные ресурсы, рациональнее использовать основные фонды, что в свою очередь будет способствовать оживлению в регионах активной жизни, повышению уровня жизни населения, обеспечению занятости.

Роль и значение транспортного комплекса концентрируются в понятии системообразующего фактора развития национальной экономики любого государства, основы промышленного и социального освоения территорий. Пассажирский транспорт оказывает активное влияние на развитие социальных процессов. Поэтому учет транспортного фактора является необходимым условием при решении задач развития и размещения производительных сил общества, перспектив развития

отраслей экономики, разработки программ социального развития и научно-технического прогресса. Пассажирский транспорт в национальной экономике относится к одной из приоритетных ее отраслей. В его задачи входят удовлетворение потребностей населения и экономики в пассажирских перевозках, в пространственном перемещении населения, в обеспечении внутренних и внешних связей, в решении жизненно важных социально-экономических региональных проблем.

Пассажирский транспорт в национальной экономике обеспечивает реализацию целого ряда стратегических задач. Прежде всего, это удовлетворение потребностей населения и экономики в пассажирских перевозках. Посредством работы пассажирского транспорта происходит также удовлетворение потребностей населения в пространственном перемещении, что создает условия для производственного процесса. Следовательно, пассажирский транспорт своими возможностями ускоряет процесс функционирования экономики и непосредственно влияет на его эффективность. В этом состоит социальная, общеэкономическая и межотраслевая универсальность транспорта, а также критериальная и концептуальная роль в экономической и социальной системах государства.

Основным критерием развития пассажирского автомобильного транспорта является показатель количества перевезенных пассажиров. По данным статистики, наибольшее количество перевезенных пассажиров было осуществлено автотранспортом, находящимся в частной собственности. Доля перевезенных пассажиров государственными автотранспортными предприятиями в 2015 г. составила всего 6,4% от перевозок всеми видами собственности. Пассажирооборот по видам собственности имеет аналогичную картину. Наибольшую долю в пассажирских перевозках занимают предприятия частной собственности.

Исследования показали, что на современном этапе развития мировой экономики автомобильный транспорт для большинства развитых стран является основным видом внутреннего транспорта и ключевым элементом транспортной системы, который играет главную роль в обеспечении экономического роста и социального развития. В большинстве развитых стран автомобильный транспорт развивался опережающими темпами по отношению к другим видам транспорта и отраслям экономики. Этому способствовали его объективные преимущества, дополненные значительным прогрессом в области дорожного строительства и конструкций автотранспортных средств, а также в связи с широким распространением систем промышленной и транспортной логистики [10]. Направление, характер и темпы проведения структурной реформы на автомобильном транспорте находятся в непосредственной зависимости от стратегии экономического развития отрасли и проводимой в стране транспортной политики.

В основу государственного регулирования экономикой транспортного комплекса должны включаться приоритеты национальной и экономической безопасности, ставка на внутренние источники роста экономики, государственное стимулирование развития транспортной системы.

Региональный подход реформирования автомобильного пассажирского транспорта позволяет выделить основной блок задач, обеспечивающих:

- создание развитой транспортной системы, вариативности транспортных услуг;
- целенаправленную ориентацию транспортной системы на спрос – не только со стороны государства, но и со стороны личности, различных социальных и профессиональных групп, рыночной экономики, регионов, и т.д., создание широкого, цивилизованного рынка транспортных услуг;
- преодоление деформаций в соотношении отдельных уровней транспортной системы, в размещении сети учреждений транспорта;
- устранение диспропорций между объемом оказываемых услуг и уровнем спроса на них на рынке;
- модернизацию транспортных средств, создание и развитие новых технологий (в том числе маркетинговых, информационных), способствующие функционированию, контролю, регулированию отрасли, которые отвечали бы актуальным и перспективным потребностям развития страны.

Основными направлениями совершенствования менеджмента на предприятиях автомобильного пассажирского транспорта являются:

- переход к использованию работников, обладающих высокой квалификацией;
- стимулирование сотрудников организации путем создания для них соответствующих условий труда и системы его оплаты;
- определение необходимых ресурсов и источников их обеспечения;
- разработка стратегии развития организации и реализация;
- определение конкретных целей развития организации;
- постоянный поиск и освоение новых рынков;

- выработка системы мероприятий для достижения намеченных целей;
- осуществление контроля за эффективностью деятельности организации, выполнением поставленных задач.

Оценка качества пассажирских автомобильных перевозок показала, что необходимость учитывать совокупность социо-эколого-экономических показателей, отражающих: экономические характеристики перевозочного процесса, безопасность движения, гарантии сохранности багажа, экологическую безопасность перевозок, своевременность доставки и др.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Указ Президента РК «О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» // www.zakon.kz
- [2] Сыртанов С.К. Современная экономика пассажирских перевозок транспортного комплекса Казахстана. – Алматы, 2004. – С. 90.
- [3] Кухарская Н.И., Семенов А.Г. Проблемы рынка пассажирских автобусных перевозок в мегаполисе // Автомобильная промышленность. – 2006. – № 5. – С. 22-25.
- [4] Афанасьев Л.Л. Автомобильные перевозки: Учебник. – М.: Прогресс, 1965. – 279 с.
- [5] Статистический сборник Комитета по статистике Министерства национальной экономики. – Астана, 2016.
- [6] Чичагов П.К., Артемов М.Л. О финансовом механизме деятельности по обслуживанию пассажиров // Экономика железных дорог. – 2009. – № 7. – С. 15-25.
- [7] Балабаева И. Система автобусного скоростного сообщения BRT шагает по планете // Автомобильный транспорт. – 2006. – № 4. – С. 47-48.
- [8] Российский энциклопедический словарь Интернет-ресурс: http://enc.mail.ru/encycl.html?encycl_id=res.
- [9] Исаев А.С. От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. – М.: Транспорт, 1961. – С. 97.
- [10] Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. – Алматы: ТОО «Print-S», 2013. – 456 с.

REFERENCES

- [1] Ukaz Prezidenta RK «O transportnoy strategii Respubliki Kazahstan do 2020 goda» // www.zakon.kz
- [2] Syirtanov S.K. Sovremennaya ekonomika passazhirskih perevozok transportnogo kompleksa Kazahstana. Almaty, 2004. P. 90.
- [3] Kuharskaya N.I., Semenov A.G. Problemy ryinka passazhirskih avtobusnyih perevozok v megapolise // Avtomobilnaya promyshlennost. 2006. N 5. P. 22-25.
- [4] Afanasev L.L. Avtomobilnyie perevozki. Uchebnik. M.: Progress, 1965. 279 p.
- [5] Statisticheskii sbornik Komiteta po statistike Ministerstva natsionalnoy ekonomiki. Astana, 2016.
- [6] Chichagov P.K., Artemov M.L. O finansovom mehanizme deyatelnosti po obsluzhivaniyu passazhirov // Ekonomika zheleznyih dorog. 2009. N 7. P. 15-25.
- [7] Balabaeva I. Sistema avtobusnogo skorostnogo soobscheniya BRT shagaet po planete // Avtomobilnyiy transport. 2006. N 4. P. 47-48.
- [8] Rossiyskiy entsiklopedicheskiy slovar Internet-resurs: http://enc.mail.ru/encycl.html?encycl_id=res.
- [9] Isaev A.S. Ot samobegloy kolyaski do ZIL-111. M.: Transport, 1961. P. 97.
- [10] Bekmagambetov M.M. Avtomobilnyiy transport Kazahstan: etapy stanovleniya i razvitiya. Almaty: TOO «Print-S», 2013. 456 p.

Г. Муханова

НАРХОЗ университеті, Алматы, Қазақстан

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ӨНІРЛІК АВТОМОБИЛЬ ЖОЛАУШЫЛАР КӨЛІГІ ДАМУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Аннотация. Мақалада кейбір өңірлік даму ерекшеліктері, автомобиль көлігі. Бұл міндеттерді шешу ұлттық экономиканы дамыту шешуші ерекше рөл атқарады, көлік кешені мемлекет ретінде стратегиялық маңызды компоненті ұлттық өндіріс көрсететін тікелей әсер етеді дамыту және өндіргіш күштерді орналастыру, өсіру елдің өндірістік әлеуетін қамтамасыз ететін, сөзсіз халықтың өмір сүру деңгейін арттыру. Тиімді дамуымен байланысты көлік толыққанды жұмыс істеуі барлық экономикалық жүйенің табысты Қазақстанның әлемдік экономикаға ықпалдасуы, тұрақты әлеуметтік-экономикалық жағдайы. Жай-күйі мен жұмыс сапасын кешенді қалалық қоғамдық жолаушылар көлігі маңызды фактор болып табылады, айқындаушы деңгейі қолайлы тұру жағдайларын қалалар мен елді мекендерде. Мақалада негізгі кеңестер есепке алу бойынша өңірлік даму ерекшеліктерін, жолаушылар көлігі және қалыптастыру кезінде бірыңғай Қазақстан Республикасының стратегиясы.

Түйін сөздер: жолаушылар көлігі, жолаушылар тасымалы, көлік инфрақұрылымның объектері, жоспарлау, дамыту, автомобиль жолаушылар көлігі, пассажиропотоки.

Сведения об авторе:

Муханова Г.К. – к. э. н., доцент университет Нархоз, ganita73@mail.ru

Publication Ethics and Publication Malpractice in the journals of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan

For information on Ethics in publishing and Ethical guidelines for journal publication see <http://www.elsevier.com/publishingethics> and <http://www.elsevier.com/journal-authors/ethics>.

Submission of an article to the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan implies that the described work has not been published previously (except in the form of an abstract or as part of a published lecture or academic thesis or as an electronic preprint, see <http://www.elsevier.com/postingpolicy>), that it is not under consideration for publication elsewhere, that its publication is approved by all authors and tacitly or explicitly by the responsible authorities where the work was carried out, and that, if accepted, it will not be published elsewhere in the same form, in English or in any other language, including electronically without the written consent of the copyright-holder. In particular, translations into English of papers already published in another language are not accepted.

No other forms of scientific misconduct are allowed, such as plagiarism, falsification, fraudulent data, incorrect interpretation of other works, incorrect citations, etc. The National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan follows the Code of Conduct of the Committee on Publication Ethics (COPE), and follows the COPE Flowcharts for Resolving Cases of Suspected Misconduct (http://publicationethics.org/files/u2/New_Code.pdf). To verify originality, your article may be checked by the Cross Check originality detection service <http://www.elsevier.com/editors/plagdetect>.

The authors are obliged to participate in peer review process and be ready to provide corrections, clarifications, retractions and apologies when needed. All authors of a paper should have significantly contributed to the research.

The reviewers should provide objective judgments and should point out relevant published works which are not yet cited. Reviewed articles should be treated confidentially. The reviewers will be chosen in such a way that there is no conflict of interests with respect to the research, the authors and/or the research funders.

The editors have complete responsibility and authority to reject or accept a paper, and they will only accept a paper when reasonably certain. They will preserve anonymity of reviewers and promote publication of corrections, clarifications, retractions and apologies when needed. The acceptance of a paper automatically implies the copyright transfer to the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan.

The Editorial Board of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan will monitor and safeguard publishing ethics.

Правила оформления статьи для публикации в журнале смотреть на сайте:

www.nauka-nanrk.kz

ISSN 2518-1467 (Online), ISSN 1991-3494 (Print)

<http://www.bulletin-science.kz/index.php/ru/>

Редакторы *М. С. Ахметова, Д. С. Аленов, Т. М. Апендиев*
Верстка на компьютере *Д. Н. Калкабековой*

Подписано в печать 30.10.2016.
Формат 60x881/8. Бумага офсетная. Печать – ризограф.
12,4 п.л. Тираж 2000. Заказ 6.