DOI: 10.17117/na.2016.10.01.487

<http://ucom.ru/doc/na.2016.10.01.487.pdf>

Поступила (Received): 13.10.2016

Айдаров Т.А.-Б., Сулейменова И.А., Сиязбеккызы Б. Направления государственной транспортной политики

Aydarov T.A.-B., Suleimenova I.A., Siyazbekkyzy B.
Areas of public transport policy

В статье рассматриваются государственной транспортной политики. Даны пути повышения эффективности государственного регулирования транспортного комплекса, среди которых безопасность движения, доступность всему населению и развитие инфраструктуры. Приводится социально-экономический результат от реализации предлагаемых предложений

The article deals with the state transport policy. Given the way of increase of efficiency of state regulation of the transport complex, including road safety, the availability of the entire population and infrastructure development. We present socio-economic results of the implementation of the proposed suggestions

Ключевые слова: транспорт, система, политика, эффективность, инфраструктура

Key words: transport, system, policy, efficiency, infrastructure

Айдаров Тофик Ага-Балаевич

Кандидат экономических наук, доцент
Южно-Казахстанский государственный
университет им. М. Ауезова
Казахстан, г. Шымкент, пр. Тауке-хана, 5

Aydarov Tofik Aga-Balaevich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
South Kazakhstan state university named M. Auezov
Kazakhstan, Shymkent, Tauke-han ave., 5

Сулейменова Индира Аскербековна

Магистр, старший преподаватель
Южно-Казахстанский государственный
университет им. М. Ауезова
Казахстан, г. Шымкент, пр. Тауке-хана, 5

Suleimenova Indira Askarbekovna

Master, Senior Lecturer
South Kazakhstan state university named M. Auezov
Kazakhstan, Shymkent, Tauke-han ave., 5

Сиязбеккызы Болган

Магистр, старший преподаватель
Южно-Казахстанский государственный
университет им. М. Ауезова
Казахстан, г. Шымкент, пр. Тауке-хана, 5

Siyazbekkyzy Bolgan

Master, Senior Lecturer
South Kazakhstan state university named M. Auezov
Kazakhstan, Shymkent, Tauke-han ave., 5

Организация государственной работы по транспортному направлению требует разработки единых городских транспортных планов. Разработка и реализация подобных планов должна предусматривать тесное взаимодействие и координацию действий различных органов власти, осуществляющих государственное регулирование в транспортном комплексе (таблица 1).

Комплексное развитие транспортной системы и поставленные перед ней цели и задачи позволяют выделить следующие основные направления государственной транспортной политики, в равной степени важные для каждого вида транспорта: [2. с. 75]

- совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта;
- формирование и развитие транспортной инфраструктуры;
- развитие рынка транспортных услуг;
- повышение безопасности транспортных процессов;
- инновационное развитие в сфере транспорта;

Таблица 1. Пути повышения эффективности государственного регулирования транспортного комплекса

№	Параметр	Мероприятия
1	Транспортные услуги и транспортная инфраструктура должны быть доступными	Стоимость транспортных услуг должна быть соразмерна с уровнем доходов граждан, в том числе малообеспеченных слоев населения и инвалидов. Охват транспортным сообщением должен осуществляться в такой степени, чтобы каждый гражданин независимо от места проживания имел гарантированный доступ к объектам социальной инфраструктуры города
2	Транспорт должен быть безопасным для жизни и здоровья	Должно быть сведено к минимуму влияние транспорта как источника повышенной техногенной и экологической опасности.
3	Транспорт должен развиваться в рамках интегрированной системы отдельных отраслей и экономики в целом	Отдельные отрасли транспорта должны развиваться в единой структуре транспортной системы. Развитие транспорта и транспортной инфраструктуры должно быть увязано с программами перспективного размещения производительных сил и территориального развития [1. с. 34]
4	Транспортная инфраструктура и транспортные услуги должны быть в максимальной степени самокупаемыми	Прямые и косвенные сборы, взимаемые с пользователей транспортной инфраструктуры, включая транзитное движение, должны в максимальной степени компенсировать затраты на ее содержание и текущий ремонт, а также вносить вклад в капитальные инвестиции. Стоимость услуг транспорта должна в полной мере покрываться за счет пользователей, за исключением случаев, когда обеспечение минимального уровня транспортных услуг гарантируется государством
5	Функции государства должны быть сведены к разработке транспортной политики, регулированию и финансированию	Прямое предоставление транспортных услуг государственными предприятиями должно быть сведено к минимуму. Должны быть завершены все структурные реформы на транспорте с передачей государственным предприятиям функций по управлению инфраструктурой. Вопросы оказания транспортных услуг и содержания инфраструктуры должны находиться в ведении частного сектора. Государством будет также поощряться привлечение частного сектора к реализации инфраструктурных проектов.

Наиболее важными условиями развития и эффективного функционирования транспортной системы являются ее сбалансированность и самодостаточность. Именно выполнение этих двух условий позволяет обеспечивать способность транспортной системы 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. [3. с. 57]

Вместе с тем, с одной стороны, самодостаточность транспортной системы не исключает участия государства, с другой стороны, излишнее и неоправданное вмешательство в хозяйственную деятельность субъектов транспорта может привести к дисбалансу в развитии и снижению эффективности транспортной системы. [4. с. 36]

Наряду с нормативным правовым обеспечением и правоприменением фискальная политика государства является одним из наиболее действенных и эффективных инструментов государственного регулирования и будет способствовать развитию транспортной системы

Ожидаемый социально-экономический результат от реализации предлагаемых предложений:

В области транспорта:

- обеспечение повышения качества перевозок на городских маршрутах общего пользования;
- создание условий для организации гарантированного транспортного обслуживания населения
- обновление парка подвижного состава и совершенствование его структуры;
- совместная покупка транспортных средств для пригородных и междугородних перевозок пассажиров значительно сэкономит средства муниципальных бюджетов
- обеспечение взаимодействия различных видов пассажирского транспорта (электро-, автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта) и сокращение времени поездки пассажиров между конечными пунктами назначения.

В области безопасности движения:

- повышение уровня безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте общего пользования;
- улучшение транспортно-эксплуатационных качеств улично-дорожной сети и совершенствование организации дорожного движения на улицах и дорогах;
- усовершенствование системы подготовки и переподготовки руководителей и специалистов автомобильной сферы, а также подготовки и повышения профессионализма водителей.

Список используемых источников:

1. Шадиев А.К. «Вопросы повышения эффективности использования транзитного потенциала РК в целях устойчивого развития». Алматы. // Экология и промышленность Казахстана №1. 2009. С 32-36.

2. Овчинникова Н.А. «Национальная транспортная система Республики Казахстан». Доклад. Алматы. КазНУ им. Аль-Фараби, 2013. С. 83.
3. Блинкин М.Я. «Планирование и управление городскими транспортными системами». Учебное пособие. Актобе. Урбанистика, 2013.
4. Ахметова Ш.Д., Ахметов К.Д. «Современное состояние транспортной системы». Доклад. Алматы. КазНТУ им. Сатпаева, 2012. С. 42.

© 2016, Айдаров Т.А.-Б., Сулейменова И.А.,
Сиязбеккызы Б.
Направления государственной транспортной
политики

© 2016, Aydarov T.A.-B., Suleimenova I.A.,
Siyazbekkyzy B.
Areas of public transport policy