

ЛИТЕРАТУРА

1. Дятлов А.Н. Роль менеджера в управлении стратегическими изменениями //Бизнес-Образование, 2000, № 2, с. 20-27.
2. М.Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. Основы менеджмента. М., Дело, 2000, 523 с.

УДК 338.47

Кулаков Оралхан Райханович – соискатель (Алматы, КазАТК)

**ПОТЕНЦИАЛ УГЛУБЛЕНИЯ РЕФОРМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА**

На основе анализа реализации целей и эффективности реформ на железнодорожном транспорте Казахстана определены направления их дальнейшего развития. Для завершения процесса отделения, приватизации объектов и структур, занятых в сфере деятельности, сопутствующей основному перевозочному процессу необходимо:

- организовать в АО «НК «ҚТЖ» Транзитную комиссию, включив помимо руководителей АО «НК «ҚТЖ», представителей таможенных и пограничных структур, Ассоциации национальных экспедиторов для эффективного использования транзитного потенциала страны.
- Продолжить продажу грузоотправителю (грузополучателю) тех подъездных путей, которые предназначены только для обслуживания данного конкретного юридического или физического лица.
- Определить производственную и имущественную перспективу АО «Центр транспортного сервиса», его роль и место на рынке транспортных услуг.
- разработать Порядок предоставления услуг по грузовой работе на местах общего пользования (грузовых терминалах).
- разработать программу демополизации рынка грузовых услуг, имея в виду роль «Кедентранссервис», как одного из участников этого рынка.

Для полного отделения, приватизации объектов, предоставляющих неперевоочные услуги населению и хозяйствующим структурам необходимо:

- определить роль и задачу АО «Транстелеком» в формировании информационной системы управления перевозочным процессом, учета и контроля деятельности железнодорожного транспорта в целом;
- обеспечить раздел имущества, сфер деятельности, прав и ответственности между АО «Транстелеком» и структурами АО «НК «ҚТЖ».
- провести имущественное разделение в хозяйстве энергоснабжения, организовать самостоятельные подразделения по обеспечению потребностей, не связанных с перевозочным процессом.

Программой реструктуризации на 2004-2006 годы необходимо было создать организационно-правовые и экономические условия для предоставления магистральной железнодорожной сети в пользование самостоятельным перевозчиком. Однако транспортные компании пока не могут использовать магистральную железнодорожную сеть как юридически оформленные перевозчики. В этой связи необходимо:

- разработать Положение о деятельности оператора магистральной сети, в котором необходимо отразить весь спектр прав и обязанностей на всех уровнях управления;

- определить имущественный комплекс, который находится в непосредственном ведении оператора МЖС;
- разделить Дирекцию перевозок на Дирекцию-оператора МЖС и Дирекцию-перевозчик и построить между ними договорные отношения.

Для обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы в конкурентных условиях необходимо: переработать действующие Правила технической эксплуатации железных дорог Казахстана с учетом состояния технических средств всех участников перевозок; подготовить Правила проверки соблюдения требований безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях, сделав их комплексными и прямого действия.

Одним из основных условий обеспечения эффективной и безопасной работы железнодорожного транспорта является постоянное повышение технического уровня, внедрение достижений научно-технического прогресса и современной технологии. Для достижения этих целей всеми без исключения участниками транспортной деятельности необходимо: принятие и периодическое обновление Технической политики государства на железнодорожном транспорте обязательные для всех хозяйствующих структур; создание организационных, нормативно-правовых и финансово-экономических условий для внедрения новой техники и передовой технологии, технических решений на мировом уровне; формирование системы требований и контроля со стороны уполномоченного органа государственного управления и Национальной компании с тем, чтобы на магистральной железнодорожной сети использовались современные технические средства.

Рынок услуг железнодорожного транспорта не ограничивается только транспортировкой по магистральной железнодорожной сети. Однако в действующих нормативных документах не определены в достаточной мере услуги, которые всегда имели место при осуществлении операций транспортировки грузов. При этом:

- нормативно-правовыми положениями не охвачены деятельности целого ряда лиц, оказывающих услуги грузоотправителю и грузополучателю на подъездных путях;
- отсутствует понятие услуги и работ обслуживания грузоотправителей и грузополучателей, их состав и условия предоставления, разграничение между выполнением транспортировки и сопутствующих работ.

Установлено, что причина несовершенства нормативно-правовых регламентов заключается в отсутствии единой модели новых технологических и экономических связей между субъектами, хозяйствующими в сфере железнодорожного транспорта. В этой связи необходимо: определить технологические связи всех участников рынка железнодорожных услуг в виде Альбома технологических карт сегментов рынка; переработать положения Правил перевозки грузов, в которой четко изложить правовые основы деятельности участников перевозочного процесса и их взаимоотношения; подготовить правила работы на подъездных путях.

Анализ структуры частного вагонного парка позволяет сделать противоречивые выводы. За счет политики, проводимой на железнодорожном транспорте, удалось привлечь частные инвестиции в обновление и увеличение вагонного парка страны. Но расширение вагонного парка происходит стихийно, что приводит к росту компаний, владеющих незначительным количеством вагонов, что имеет негативную сторону. Для окончательного формирования рынка услуг в этом секторе необходимо определить число грузовых вагонов, необходимых для бесперебойного обслуживания перевозок государственно и социально значимых грузов, чтобы оставить их в ведении «Казтеміртранс»; максимально приблизить экономические и технологические условия участия в перевозках частного и инвентарного парков вагонов.

В работе определены механизмы эффективной реализации стратегии корпоративной инвестиционной деятельности, инновационной стратегии как комплекса формирования новой рыночной ниши, позволяющие создать устойчивое конкурентное преимущество на рынке и снизить уровень неопределенности внешней среды. В настоящее время конкуренция создана не во всем железнодорожном секторе, а лишь в ограниченной его части - между частными компаниями. С другой стороны, в стратегическом плане дезинтеграция АО «НК «ҚТЖ» - это выбор между стабильностью и экономической эффективностью [1]. Поиск границ конкуренции, эффективно работающей на естественную монополию в сочетании с мерами государственного регулирования, необходимо рассматривать как магистральное направление стратегии реформирования казахстанских железных дорог. Геополитическое положение Казахстана делает его важнейшим элементом процессов, происходящих в мировом и субрегиональном пространствах.

#### **Выводы**

Одним из направлений специализации, наиболее органично вписывающимся в общую задачу устойчивого экономического роста, является развитие сферы транспортных услуг и, в первую очередь, услуг по организации международного транзита. В этой связи, определены основные направления дальнейшего развития транзитного потенциала железнодорожной отрасли: устранение физических и нефизических барьеров; совершенствование системы инвестирования в отрасль; совершенствование фискальной политики; содействие улучшению функционирования интеграционных объединений; совершенствование транспортной безопасности; в долгосрочной перспективе создание международных объединений.

#### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Фляйшер К., Бенсуссан Б. Стратегический и конкурентный анализ. Методы и средства конкурентного анализа в бизнесе. М., БИНОМ, Лаборатория знаний, 2005, 54 с.

**УДК 338.41**

**Нұрғалиева Гүлнар Қазыбекқызы – э.ғ.к., доцент (Алматы, ҚазККА)**

### **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК КЕШЕНІН МЕМЛЕКЕТТІК РЕТТЕУДІҢ СТРАТЕГИЯЛЫҚ БАҒЫТТАРЫ**

Мемлекеттің нарыққа кіру шегі нарықтағы тұрақсыздық жағдайдағы мемлекеттің қаншалықта нақты әрекет етуімен өлшенеді. Бұл салаларда мемлекеттің араласу шегі экономикалық мүмкіндіктермен және қоғамның әлеуметтік қажеттіліктерімен анықталуы тиіс [1]. Мемлекеттің реттеушілік қызметінің айрықша салалары да бар. Бірінші кезекте, халықаралық нарықтағы ұлттық экономика мүдделерін қорғау жайында болып отыр. Ол капитал, жұмыс күшінің миграциясын бақылау, елдің төлем балансын қамтамасыз ету, валюта бағамын ұстап тұру және ақша айналымын ұйымдастыру және т.б. жөніндегі шаралардан тұрады [2].

Тұрақты, қолайлы және бәсекеге қабілетті экономикалық ортаны қалыптастыру мемлекеттік реттеудің басты мазмұнын құрайды. Әлемде экономикалық қызметтің тұрақты, қолайлы (қолдаушы) және бәсекеге қабілетті шарттарын құруға мемлекеттің күш салуын шоғырландыру тенденциясы үстемдік етеді [3]. Мемлекет нарықтық субъект ретінде адамдардың бірлескен қызметін және олардың өзара қатынастарын ұйымдастыратын, бағыттайтын және бақылайтын экономикалық және