

ҚАЗІРГІ КӨЛІК ӨНДІРІСІН ҰЙЫМДАСТЫРУДАҒЫ МЕНЕДЖМЕНТТІҢ РОЛІ*Игенбаева Ш.А.* *«Логистика және транспорт академиясы» АҚ, Қазақстан, Алматы қ.**e-mail: sharbat89@mail.ru*

Мақалада экономиканың әртүрлі деңгейлеріндегі көлікті басқару тұжырымдамасы қарастырылады, басқарудың негізгі компоненттері, басқару принциптері және басқару әдістемесі сипатталған. Көлік әлеуметтік-экономикалық және әлеуметтік процестерде маңызды рөл атқарады. Көлікті дербес сала ретінде, ал көлікті дамыту жобаларын дербес бизнес – жобалар ретінде қарастыруға болатынына қарамастан, көліктің әсер ету спектрі әлі толық зерттелмеген. Көліктің әсер ету салаларын сапалы қарау оның қоғамдағы әлеуметтік-экономикалық қатынастардың барлық маңызды аспектілеріне әсерін көрсетеді. Елдің көлік кешенін басқаруды ұйымдастыруды жетілдіру мәселелері қаралды. Тәжірибе көрсеткендей, классикалық тәсілдерді қолдану қазіргі заманғы көлік өндірісін ұйымдастырудағы менеджменттің тиімділігін сенімді бағалауға мүмкіндік бермейді. Бағалау тәсілдерін таңдау мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық моделіне тікелей байланысты. Атап айтқанда, Қазақстанға бастапқыда қоғамдық игілікті қалыптастыруға бағытталған әлеуметтік бағдарланған модель тән. Сондай-ақ, ұлттық экономиканың қазіргі даму жағдайында көлік кешенін басқаруға байланысты әртүрлі әдістердің сипаттамалары келтірілген. Зерттеудің мақсаты: көлік өндірісін дамытудағы менеджменттің рөлін және тұтастай алғанда елдің бүкіл көлік құрылымының маңыздылығын анықтау. Зерттеу әдістері - жалпы ғылыми әдістер қолданылды – (талдау, синтез), сонымен қатар ұйымдастырушылық әдістер (салыстырмалы әдіс).

Кілт сөздер: көлікті басқару, жүк тасымалдау процестері, көлік жүйесі, логистикалық схемалар, басқару принциптері, басқару әдістемесі.

Кіріспе

Көлік елдің ЖІӨ-нің едәуір үлкен үлесін құрайды және басқа салалардың жұмыс істеуі мен дамуын қамтамасыз ете отырып, ұлттық экономиканың инфрақұрылымдық саласы болып табылады. Қазіргі әлемде кез-келген мемлекеттің экономикасындағы көлік саласының рөлі артып келеді, өйткені көліктің даму деңгейі ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігіне тікелей әсер етеді. Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, ұлттық экономиканың серпінді өсуі ішкі және халықаралық көлік қатынастары бағыттарында жүк және жолаушылар ағыны көлемінің айтарлықтай өсуіне алып келеді. Өнеркәсіптік өндірістің 1% - ға өсуі тасымалдау көлемінің 1,5-1,7% - ға өсуін тудырады .

Қазақстан Республикасы Үкіметінің (ҚР) қаулыларында және басқа да мемлекеттік құжаттарда ҚР Бірыңғай көлік жүйесін дамытуға, оның барлық элементтерін жаңғыртуға, экономиканың негізгі салаларына қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін көлік кешені жұмысының тиімділігін арттыруға ерекше назар аударылады. Сондай-ақ, Үкіметтің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы қаулысымен Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі Тұжырымдамасы бекітілді. Тұжырымдаманың стратегиялық мақсаты тиімді тасымалдауға ішкі және сыртқы қажеттіліктерді қамтамасыз ететін көлік-транзиттік әлеуеттің даму деңгейі бойынша Қазақстанның 2030 жылға қарай өңірлік көшбасшылар қатарына кіруімен қолжетімді, тиімді және қауіпсіз көлік-логистикалық қызметтерді дамыту арқылы елдің экономикалық өсуіне және халықтың өмір сүру сапасын арттыруға жәрдемдесу болып табылады [1].

Республиканың едәуір аумағы және халықтың тығыздығының төмендігі, Қазақстанның соңғы жылдары қол жеткізген экономикалық дамуының жоғары қарқыны

тасымалдарға өсіп келе жатқан қажеттіліктерді қалыптастырады. Тиісінше, шаруашылық аралық байланыстар, экономикалық даму және Қазақстан өңірлерінің өзара іс-қимылы шеңберінде халық пен жүк ағындарының қозғалысы жыл сайын сұранысқа ие қызметке айналуға. Экономикалық функциядан басқа, көлік әлеуметтік функцияны жүзеге асырады: туыстық, достық қарым-қатынас шеңберінде халықтың байланысын қамтамасыз етеді, демалысты, білім беруді, мәдени дамуды ұйымдастыруға, сондай-ақ әртүрлі әлеуметтік мәселелерді шешуге қатысады. Қазақстан негізгі әлемдік нарықтардан алыс. Осы себепті Қазақстан экономикасы жоғары жүк сыйымдылығымен ерекшеленеді. Жүк тасымалының 80% - дан астамы құрлық көлігіне тиесілі. Мемлекетаралық байланыстарды жүзеге асыруда көлікке маңызды рөл беріледі. Олардың қарқынды өсуі көлік кешенін дамытуға жаңа, өсіп келе жатқан талаптарды қояды, оның жай-күйіне Республиканың ішкі экономикасы мен халықаралық ынтымақтастықтың даму нәтижелері едәуір дәрежеде тәуелді. Саланың айтарлықтай халықаралық әлеуеті бар, ол әлі жеткілікті түрде тартылмаған. Әлемдік сауда соңғы екі онжылдықта жоғары қарқынмен дамып келеді. Қазақстанның тиімді географиялық орналасуын Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағындарының өтуі үшін пайдалану орынды, бұл көлік компанияларының бюджеттеріне және Қазақстанның мемлекеттік бюджетіне кірістердің ұлғаюына ықпал етеді.

Материалдар мен әдістер

Қазақстанда көлік өте маңызды орынғы ие. Елдің орасан зор аумақтары (2,7 млн км²), халықтың тығыздығының төмендігі, өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы орталықтарының бытыраңқылығы, сондай-ақ әлемдік нарықтардан қашықтық орналасу дамыған көлік жүйесіне ие болуды Қазақстан үшін өмірлік маңызды етеді.

Көлік жүйесі Қазақстан инфрақұрылымының негізгі құрамдас бөлігі болып табылады және ел экономикасының даму деңгейіне айтарлықтай әсер етеді. Осылайша, тиімді көліктік-логикалық желілер ел ішіндегі өнеркәсіп орталықтарын жақындастыру есебінен индустрияландыруды жеделдетіп қана қоймай, сонымен қатар өңірлік орталық Азия Еуразиялық экономикалық ынтымақтастығын тереңдету және Қазақстанның әлемдік экономикаға одан әрі интеграциялануы үшін база құруға қабілетті.

Транзиттік әлеуетті елдің экономикалық өсу нүктесі ретінде қарастыру қажет. Ол үшін тартымдылықты арттыруды және ТМД-да ең заманауи тиімді көлік-логистикалық жүйені құруды қамтамасыз ету қажет. Сондай-ақ қызметтердің кең спектрін ұсынуды, бәсекеге қабілетті тарифтерді ұсынуды ескере отырып, көліктің кез келген түріндегі көліктік-логистикалық операцияларды жетілдіру.

Негізгі бөлім

Көлік халықтың және қоғамдық өндірістің тасымалдау қажеттіліктерін қанағаттандыруға арналған. Көлік саласындағы мемлекеттік басқарудың мақсаты халықтың және қоғамдық өндірістің тасымалдау қажеттіліктерін және мемлекет қорғанысының қажеттіліктерін уақтылы, толық және сапалы қанағаттандыру, көлікке қызмет көрсету кезінде олардың құқықтарын қорғау, көліктің қауіпсіз жұмыс істеуі, қажетті қарқындар мен пропорцияларды сақтау және т. б. болып табылады.

Республика экономикасының инновациялық даму жолына өту жағдайында өнеркәсіптік және ауыл шаруашылығы өндірісінің мамандану, шоғырлану және кооперация процестері күшейтіледі, бұл жүктерді тасымалдау көлемінің үздіксіз өсуіне әкеледі және жүк және тауар жылжыту жүйесін басқару әдістерін одан әрі жетілдіруді, жүктерді жеткізудің прогрессивті логистикалық технологияларын енгізуді талап етеді.

Бүгінде Қазақстан аумағы бойынша 11 халықаралық транзиттік дәліз – 5 теміржол және 6 автомобиль өтеді. Жібек жолы жобасы қарқынды дамып келеді, ол Шығыс пен Батыс арасындағы ең үлкен транзиттік көпірге айналды.

Көлік саласы ел экономикасын дамытудың маңызды драйвері болып табылады, мұнда 400 мыңнан астам қазақстандық жұмыс істейді [2].

Қазақстанда көліктің барлық түрлері дамыды: теміржол, авиация, автомобиль, теңіз, өзен, құбыр және электронды. Көлікті басқаруды Көлік және коммуникация министрлігі, сондай-ақ "Қазақстан темір жолы", "Эйр Астана" ұлттық компаниялары жүзеге асырады. Республикада 2000-нан астам көлік кәсіпорындары жұмыс істейді.

Қазақстанда қоғамдық өндіріс пен ұлттық қауіпсіздік талаптарына жауап беретін, тармақталған инфрақұрылымы бар, елдің сыртқы экономикалық байланыстарын қамтамасыз ететін бірыңғай көлік жүйесі жұмыс істейді. Бұл технологиялық тұрғыдан өзара байланысты біртұтас білім.

Контейнерлік технологияларды ескере отырып, инфрақұрылымның өткізу қабілетін арттыру және еуразиялық көлік дәліздерін дамыту үшін соңғы онжылдықта көліктік-логистикалық инфрақұрылымның негізгі жобаларына шамамен \$30 млрд инвестицияланды. Жетіген - Қорғас, Жезқазған - Сексеуіл - Бейнеу сияқты жаңа теміржол магистральдары салынды, олар транзиттік маршруттарды 1000 км-ге қысқартты және ел ішінде Шығыстан Батысқа дейінгі көлік байланысын қамтамасыз етті. Қазақстан-Түрікменстан-Иран теміржол желісі Парсы шығанағының теңіз порттарына жүк тасымалының шығуын қамтамасыз етті, ал болашақта Қазақстанның көлік-логистикалық кешеніне Үндістанның сауда ағындарына қол жеткізуге болады. Жалпы, елде магистральдық темір жолдардың базалық желісі құрылды, Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының басым бөлігі жаңғыртылды, Каспийдегі порт инфрақұрылымының қуаты ұлғайтылды, әуе кемелерінің паркі жаңартылды, ұшу-қону жолақтарын, жолаушылар және жүк терминалдарын салу және жаңғырту бойынша ауқымды бағдарлама іске асырылды.

Жалпы, соңғы 15 жылда Қазақстанның көлік-логистикалық кешені мен транзиттік әлеуетін дамытуға 10 трлн теңгеден астам инвестиция салынды, бұл қазақстандық инфрақұрылымды жаһандық көлік-логистикалық ағындарға интеграциялауды жеделдетуге және жүктерді жеткізудің төмен құны мен жоғары жылдамдығын қамтамасыз ететін бәсекеге қабілетті жаңа транзиттік дәліздерді қалыптастыруға мүмкіндік берді. Іске асырылған бағдарламалар шеңберінде салада 600 мыңға жуық жұмыс орны құрылды.

2015-2021 жылдары көліктің барлық түрлерімен транзиттік тасымалдардың орташа жылдық өсімі 14,8% - құрады, оның ішінде соңғы 3 жылда жыл сайынғы өсім 13,4% құрады [3].

Осыған орай, көлік саласындағы менеджмент ерекше зерттеуді талап етеді. Менеджмент мәселелері олардың зерттеуінің әртүрлілігімен, күрделілігімен және түсініксіздігімен ерекшеленеді. Менеджменттің көптеген аспектілері бар: экономикалық, саяси, әлеуметтік, қаржылық, ұйымдастырушылық, психологиялық және т.б. көбінесе "менеджмент" ұғымы басқару ғылымы, басқару процесі, басқару өнері, ұйымды басқаратын адамдар тобы ретінде түсіндіріледі.

Менеджменттің мәні мен мазмұнын анықтау кезінде ол, ең алдымен, интеграциялық процесс ретінде сипатталады, оның көмегімен кәсіби дайындалған мамандар мақсаттар қою және оларға жетудің тәсілдері мен әдістерін әзірлеу арқылы ұйымдарды қалыптастырады және басқарады.

П. Друкердің айтуынша, менеджменттің негізгі міндеті-адамдардың ортақ мақсаттар қою, ұйымның дұрыс құрылымы, қажетті еңбек дағдыларын тәрбиелеу және біліктілікті арттыру арқылы бірлескен іс-әрекеттерін қамтамасыз ету.

Менеджмент менеджерлер ұйымдағы жұмысшылардың тиімді жұмыс жағдайларын қамтамасыз ететін функцияларды орындауды және қойылған мақсаттарға сәйкес нәтижелерді алуды қамтиды. Демек, менеджмент-бұл еңбекті, интеллектті, ұйымда жұмыс істейтін адамдардың мінез-құлық мотивтерін тиімді пайдалану арқылы алға қойылған мақсаттарға жету мүмкіндігі, яғни бұл әр қызметкерге, әр топқа және ұйымға белсенді әсер ету процесі.

Соңғы жылдары көлік қызметін ұйымдастырумен байланысты негізгі проблемаларды шешуге бағытталған көлік саясаты туралы көбірек айтыла бастады, мысалы, тасымалдау құнын төмендету, көлік қызметтерінің сапасын арттыру, қоршаған ортаға теріс әсерді азайту, жолаушылар тасымалын басқаруды ұйымдастыруды жетілдіру және т. б.

Көліктегі менеджменттің ерекшелігі күрделі құрылым ретінде көліктің мәні мен тұжырымдамасына сүйене отырып анықталады, оның негізгі өнімі өндіріс (тұтыну) өнімдерін немесе адамдарды едәуір қашықтыққа жылжыту саласында қызмет көрсету

болып табылады. Дамыған инфрақұрылым, көлік коммуникацияларының үлкен ұзындығы, көлік ұйымын басқару процесінде шешілетін әртүрлі міндеттер бірегей тәжірибе береді және қазіргі менеджмент саласында айтарлықтай білімді қажет етеді.

Теориялық әдебиеттерде көлікті басқаруды анықтауда әртүрлі тәсілдер бар. Бұл жүктерді сыртқы және ішкі тасымалдауды жоспарлау, басқару және бақылау, жүктерді тасымалдауды ұйымдастыруға қажетті ақпаратты дайындау және бөлісу деп түсінуге болады [4]. Алайда, бұл анықтамада біз тек жүктерді тасымалдау туралы айтып отырмыз, ал жолаушылар тасымалын басқару сияқты аспектілер назардан тыс қалады.

О.Г. Остапец көлікті басқарудың көмегімен көлік ұйымдарының да, олардың қызметшілерінің де субъект пен басқару объектісі арасындағы қатынастарды, олардың арасындағы байланыстарды ретке келтіру мақсаттарының орындалуын қамтамасыз ететін бірлескен қызметін үйлестіруге қол жеткізілетінін көрсетеді. Сондай-ақ, ол көлікті басқарудың экономиканың барлық салаларының тыныс-тіршілігімен байланысты елдің көлігін одан әрі дамыту мен жетілдіруді уақтылы және сапалы қамтамасыз ету және осы негізде қоғамның материалдық және мәдени қажеттіліктерін неғұрлым толық қанағаттандыруға жәрдемдесу міндеті бар екенін атап өтті [5].

Экономиканың әртүрлі деңгейлерінде көлікті басқару ұғымын қарастыру қажет:

1. микро деңгейде көлікті басқаруға мыналар жатады:

- тікелей көлік құралдарын басқару (жеке автомобильдер, ұшақтар, пойыздар және т. б.)
- жеке кәсіпорын деңгейіндегі көлікті басқару жүйелері;

2) мезо деңгейде көлікті басқаруға жатады:

- көлік кәсіпорындары (вокзалдар, порттар және т. б.) жиынтығының жұмысын үйлестіретін жекелеген көлік тораптары мен терминалдарды басқару;
- жекелеген көлік желілері мен айырбастардың (каналдардың, құбырлардың, су жолдарының және т. б.) жұмысына қызмет көрсету;

3) макро деңгейде басқаруға жатады:

- көлікті халық шаруашылығы, ел экономикасы саласы ретінде басқару (салаға инвестициялау, саланы дамыту, қауіпсіздік стандарттарын қолдау және т. б.);
- көлік инфрақұрылымын басқару [6].

Осыған байланысты басқару өзінің ерекше ерекшеліктерін алады. Ең қиын бағыт-бұл макро деңгей, алайда микро деңгейде тиімді басқарусыз дұрыс жұмыс істейтін макро жүйені құру мүмкіндігі туралы айту мүмкін емес.

Басқарудың жекелеген бағыттарының ішінде көлік түріне және оны жіктеудің басқа тәсілдеріне байланысты өз ерекшеліктерін ажыратуға болады. Сонымен, жүктерді тасымалдау әдісіне және жылжымалы құрамның түріне байланысты автомобиль, теміржол, құбыр, су (өзен, теңіз) және әуе көлігі бөлінеді. Көліктің белгілі бір түрін пайдалану бірқатар факторларға, соның ішінде тасымалданатын жүктің құрамы мен сипатына, оның нақты көлеміне, тасымалдау қашықтығына, көлік құралының жүкті белгілі бір нүктеге жеткізу қабілетіне, жиынтық шығындарға, жеткізу уақытына және т. б. байланысты.

Зерттеу барысында келесі әдістері қолданылды - жалпы ғылыми әдістер (талдау, синтез), сонымен қатар ұйымдастырушылық әдістер (салыстырмалы әдіс).

Көлік алдында тұрған міндеттер неғұрлым күрделі болса, осы міндеттердің ауқымы неғұрлым кең болса, соғұрлым оларды мақсатты және өзара байланысты, яғни жүйелі түрде шешу қажеттілігі сезіледі.

Жүйелік тәсіл диалектикалық әдістің ажырамас бөлігі болып табылады. "Жүйелік", "диалектикалық", "күрделі" ұғымдары негізінен барабар.

Біз, ең алдымен, көлік өндірісін басқару кезінде ескеру қажет кейбір жалпы ережелерді тұжырымдаймыз, олар түбегейлі сипатта болады және көліктің барлық түрлері мен тасымалдау процесін басқару деңгейлері үшін маңыздылығын сақтайды.

Көлік өндірісін сәтті басқару үшін басқару объектісін оның қазіргі жағдайын, тарихын және өзгеріп отыратын әлеуметтік-экономикалық және өндірістік-технологиялық

ортадағы даму тенденцияларын жақсы білу қажет. Басқару объектісі ішкі әртүрлі (құрылымдық) болып көрінуі керек, оның бөліктері мен қатынастары өзгермелі.

Көлік жүйелеріндегі басқару критерийлері объективті және оларды ерікті түрде таңдау мүмкін емес, оларды құру формальды актіні емес, объектінің даму заңдылықтарын зерттеу негізінде мазмұнды және маңызды тәсілді қажет етеді.

Объектіні басқару жүйесінің тиімділігін бағалау критерийі тек тәжірибе бола алады, бірақ бүгінгі күнге дейін қалыптасқан емес, бірақ объект өзінің дамуында шығуы керек.

Көліктің ішкі мүмкіндіктерін және сыртқы ортаның даму тенденцияларын білу көлік жүйесін мақсатты түрде дамып, жоғары өнімділік пен тиімділікке ие етуге мүмкіндік береді.

Көлік өндірісі маңызды ерекшеліктерге ие, бұл оның материалдық-техникалық базасының құрылымында, өндірістік қызметтің сипатында және басқаруды ұйымдастыруда көрінеді.

Көліктегі жылжымалы өндіріс құралдарын басқару, мысалы, машина жасаудағы стационарлық станок жабдықтарын басқаруға қарағанда әлдеқайда күрделі.

Жүктерді және жолаушыларды үлкен қашықтыққа тасымалдау тасымалдау процесінің үздіксіздігін қамтамасыз ету үшін көлік және көлік техникасы қызметкерлерінің іс-қимылын үйлестіруге жоғары талаптар қояды. Бұл көлік кәсіпорындарының жұмысын бақылауды қиындатады және тек көлік өндірісіне тән бірқатар басқару міндеттерін тудырады, мысалы, жылжымалы құрам парктерінің (локомотив, вагон, кеме, ұшақ және автомобиль) орналасуын бақылау, жылжымалы құрамның бос ағындарын реттеу және т. б.

Тасымалдау процесі энергия сыйымдылығының жоғарылауына ие, бұл қозғалыс жүзеге асырылатын ортаның кедергісін жеңуге, сондай-ақ жылжымалы құрамның қозғалтқыштары мен жүріс бөліктеріндегі кез-келген үйкелісті жеңуге байланысты тасымалдау сипатымен түсіндіріледі [7].

Қорытынды

Тасымалдау процесі құрлықтың, әуе бассейнінің және дүниежүзілік мұхиттың кең кеңістігінде жүзеге асырылады, сондықтан көлік саласы ашық аспан астындағы үлкен цех ретінде жұмыс істейді. Демек, оның өндірістік процестері мен аумақтық ұйымының табиғи-географиялық факторларға тәуелділігі артады. Климаттық жағдайлар, ауа-райының жағдайы, жер бедерінің сипаты тасымалдаудың пайдалану-экономикалық көрсеткіштеріне (қозғалыс жүйелілігі, көлік құралдарының орташа тәуліктік жүгірістері, еңбек өнімділігі, тасымалдау құны және т.б.) айтарлықтай әсер етеді. Көліктің жекелеген түрлерінде (әсіресе әуе, су және автомобиль) осыған байланысты тасымалдау мүмкіндіктерінің жоғалуы кемінде 10-15 % құрайды.

Көлік қауіптілігі жоғары өндіріс салаларының қатарына жатады. Бұл көлікте әлі де жоғары болатын апаттық және өндірістік жарақаттануды ғана емес, сонымен қатар көліктің қоршаған ортаға, соның ішінде адамға кері әсерін де білдіреді. Көліктің әлеуметтік-экономикалық табиғаты жалпы алғанда көлік өндірісінің ерте және жоғары шоғырлануына әкелді. Монополиялауға деген ұмтылыс экономиканың басқа салаларына қарағанда көлікке тән. Бұл әртүрлі елдерде және әртүрлі көлік түрлерінде ерекшеленеді: ең жоғары теміржолда, ең аз автомобиль көлігінде.

ӘДЕБИЕТТЕР:

1. Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 Қаулысы // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116#z363>
2. Маркетинговый анализ транспорта и логистики в Республике Казахстан // https://mafgroup.kz/media/attachments/2022/02/demo_transport.pdf
3. Нурбаева А. Т. Управление инновационным развитием транзитных перевозок на прострпнстве ЕАЭС // «Тұран» университетінің хабаршысы» ғылыми журналы.- 2022. - No 3(95).-С.116-120

4. Цвирицько І.А. Методологічні проблеми управління логістичними бізнес-процесами в автотранспортних системах: дисертація доктора економічних наук: 08.00.05. [Мәтін] / Санкт-Петербург., 2004. – 255 б.

5. Остапєц О.Г. Організаційно-правові основи державного управління транспортом в Російській Федерації [Електронний ресурс] - Қол жеткізу режимі: http://www.edit.muh.ru/content/mag/trudy/01_2009/03.pdf

6. Гаврилов, Д. С. Совершенствование управления на транспорте / Д. С. Гаврилов, В. А. Грановский. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2009. — № 12 (12). — С. 40-42. — URL: <https://moluch.ru/archive/12/983/> (дата обращения: 17.09.2023).

7. С. А. Алпысбаев, Р. К. Сатова, Д. Г. Состояние и перспективы развития транспортного комплекса Казахстана // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-transportnogo-kompleksa-kazahstana/viewer> (дата обращения: 17.09.2023).

REFERENCES:

1. Qazaqstan Respublikasynyñ kölik-logistikalyq äleuetn damytudyñ 2030 jylğa deingi tūjyrymdamasyn bekitu turaly. Qazaqstan Respublikasy Ūkimetiniñ 2022 jylғы 30 jeltoqsandaғы № 1116 Qaulysy [On approval of the Concept of development of transport and logistics potential of the Republic of Kazakhstan until 2030. Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 30, 2022 No. 1116] // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116#z363>

2. Marketiñovyı analiz transporta i logistiki v Respublike Kazahstan [Marketing analysis of transport and logistics in the Republic of Kazakhstan] https://mafgroup.kz/media/attachments/2022/02/demo_transport.pdf

3. Nurbaeva A. T. Upravlenie innovacionnym razvitiem tranzitnyh perevozok na prostranstve EAES [Management of innovative development of transit transportation in the EAEU space] // «Tūran» universitetiniñ habarşysy» ğylymi jurnaly.- 2022. -No 3(95).-S.116-120

4. Svirinko İ.A. Metodologicheskie problemy upravleniya logisticheskimi biznes-prosesami v avtotransportnyh sistemah: disertasiya doktora ekonomicheskikh nauk: 08.00.05. [Methodological problems of logistics business process management in road transport systems: dissertation of the Doctor of Economics] [Mätin] / Sankt-Peterburg., 2004. – 255 b.

5. Ostapes O.g. Organizasionno-pravovye osnovy gosudarstvennogo upravleniya transportom v Rosiskoi Federasii [Organizational and legal bases of public transport management in the Russian Federation] [Elektronnyi resurs] / O. g. Ostapes. - Qol jetkizu rejimi: http://www.edit.muh.ru/content/mag/trudy/01_2009/03.pdf

6. Gavrillov, D. S. Sovershenstvovanie upravleniya na transporte [Improving transport management] / D. S. Gavrillov, V. A. Granovski. — Teks : neposredstvennyi // Molodoi uchenyi. — 2009. — № 12 (12). — S. 40-42. — URL: <https://moluch.ru/archive/12/983/> (data obraşenia: 17.09.2023).

7. S. A. Alpybaev, R. K. Satova, D. G. Sostoianie i perspektivy razvitiya transportnogo kompleksa Kazahstana [The state and prospects of development of the transport complex of Kazakhstan] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-transportnogo-kompleksa-kazahstana/viewer> (data obraşenia: 17.09.2023).

РОЛЬ МЕНЕДЖМЕНТА В ОРГАНИЗАЦИИ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Игенбаева Ш.А.

*АО "Академия логистики и транспорта", Казахстан, г. Алматы
e-mail: sharbat89@mail.ru*

В статье рассматривается понятие управления транспортом на разных уровнях экономики, описаны основные компоненты управления, принципы управления и методология

управления. Транспорт играет важнейшую роль в социально-экономических и общественных процессах. Несмотря на то, что транспорт можно рассматривать как самостоятельную отрасль, а проекты развития транспорта – как самостоятельные бизнес-проекты, спектр влияния транспорта до сих пор не изучен в полной мере. Качественное рассмотрение сфер влияния транспорта показывает его воздействие на все значимые аспекты социально-экономических отношений в обществе. Рассмотрены вопросы совершенствования организации управления транспортным комплексом страны. Как показывает практика, использование классических подходов не позволяет достоверно оценить эффективность менеджмента в организации современного транспортного производства. Выбор подходов к оценке находится в прямой зависимости от социально-экономической модели государства. В частности Казахстану свойственна социально ориентированная модель исходно направленная на формирование общественного блага. Также даны описания различных методов в привязке к управлению транспортным комплексом в современных условиях развития национальной экономики. Цель исследования: выявление роли менеджмента в развитии транспортного производства и в целом значение всей транспортной структуры страны. Методы исследования - использовались общенаучные методы – (анализ, синтез), а также организационные методы (сравнительный метод).

Ключевые слова: управление транспортом, процессы грузоперевозки, транспортная система, логистические схемы, принципы управления, методология управления

THE ROLE OF MANAGEMENT IN THE ORGANIZATION OF MODERN TRANSPORT PRODUCTION

Igenbayeva Sh.A.

JSC "Academy of logistics and transport", Kazakhstan, Almaty, Baimagambetov Str., 346a
e-mail: sharbat89@mail.ru

The article discusses the concept of transport management at different levels of the economy, describes the main components of management, management principles and management methodology. Transport plays a crucial role in socio-economic and social processes. Despite the fact that transport can be considered as an independent industry, and transport development projects – as independent business projects, the spectrum of the impact of transport has not yet been fully studied. A qualitative examination of the spheres of influence of transport shows its impact on all significant aspects of socio-economic relations in society. The issues of improving the organization of management of the transport complex of the country are considered. As practice shows, the use of classical approaches does not allow to reliably assess the effectiveness of management in the organization of modern transport production. The choice of approaches to assessment is directly dependent on the socio-economic model of the state. In particular, Kazakhstan is characterized by a socially oriented model initially aimed at the formation of the public good. The descriptions of various methods in relation to the management of the transport complex in modern conditions of the development of the national economy are also given. The purpose of the study: to identify the role of management in the development of transport production and, in general, the importance of the entire transport structure of the country. Research methods - general scientific methods were used – (analysis, synthesis), as well as organizational methods (comparative method).

Keywords: transport management, cargo transportation processes, transport system, logistics schemes, management principles, management methodology