

Алдабергенов Н., Касымова А.

**Қазақстанның туризм
саласындағы көлік
инфрақұрылымын талдау**

Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, туризм саласы экономиканы дамытудың бірден-бір көзі болып табылады. Ал бұл сала өз кезегінде дамудың кешендік іс-шараларын талап етеді. Яғни, көліктік, инфрақұрылымдық, сауда орындары, денсаулық сақтау және т.б.. Және де осылардың ішіндегі аса назар аударуды көлік инфрақұрылымы талап етеді. Негізінде Қазақстан экономикасының қарқынды дамуы, өндірістің ауқымды индустриялануы мен жаңғыртылуы – сыртқы экономикалық байланыстарды ынталандырып, мемлекеттік көліктік-логистикалық әлеуетті күшейтеді. Біздің мемлекеттің бірегей географиялық орналасуы мен Еуразия кеңістігіндегі негізгі көліктік бағыттардың әлеуетін ескере отырып, Қазақстан үлкен іскерлік-транзиттік хаб құру туралы бастама көтерді. Еліміз Еуразия материгінің ортасында орналасқандықтан және әлемдік нарықтардан алшақ орналасқандықтан, жүк тасымалының үлкен көлеміне, транзиттік әлеуетке ие және халықаралық көлік жүйесіне бірігуі тиіс. Халықаралық экономикалық жүйеге ену мақсатында ХХІ ғасырдың Ұлы Жібек жолы атағын алған – «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық тас жолының Қазақстандағы бөлігін салу қолға алынған.

Түйін сөздер: көлік инфрақұрылымы, транзиттік әлеует, туризм инфрақұрылымы, автокөлік қызметі нарығы.

Aldabergenov N., Kasymova A.

**An analysis of the transport
infrastructure of Kazakhstan in
the field of tourism**

As international experience shows the development of the tourism sector of the economy is a source of economic development. But the industry is, in turn, requires a set of measures for development. These include transport, infrastructure, trade, health, etc. In turn, from vyssheskazannogo special attention must be paid to transport infrastructure. The rapid development of the economy promotes the growth of large-scale industrialization and modernization of foreign economic relations of production, transport and logistics capabilities. Taking into account the unique geographical position of our country, as well as the convenience of major transport routes in Eurasia, Kazakhstan has to take the initiative on the creation of a large transit hub. The country is located in the center of the Eurasian continent with great transit potential of the large volume of freight traffic, and sootvntstvenno should be integrated into the international transport system. In order to enter into the international economic system began construction of the road, naming the Great Silk Road of XXI century «Western Europe - Western China».

Key words: transport infrastructure, transit potential, tourism infrastructure, transport services market.

Алдабергенов Н., Касымова А.

**Анализ транспортной
инфраструктуры Казахстана
в сфере туризма**

Как показывает мировой опыт, развитие туристического сектора экономики является одним из источников экономического развития. Но эта отрасль, в свою очередь, требует комплекса мероприятий, в области транспорта, инфраструктуры, торговли, здравоохранения и т.д. В свою очередь, из высшесказанного особое внимания должно уделяться транспортной инфраструктуре. Быстрое развитие экономики страны содействует росту крупномасштабной индустриализации и модернизации внешнеэкономических связей производства, транспорта и логистического потенциала. Принимая во внимание уникальное географическое положение нашей страны, а также удобность основных транспортных маршрутов в Евразии, Казахстан должен взять на себя инициативу по созданию большого транзитного хаба. Страна расположена в центре Евразийского континента с большим транзитным потенциалом из-за большого объема грузовых перевозок, и соответственно должна быть интегрирована в международную транспортную систему. Для того чтобы войти в международную экономическую систему, начато строительство участка автодороги, называющейся Великий Шелковый путь ХХІ века «Западная Европа – Западный Китай».

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транзитный потенциал, туристическая инфраструктура, рынок транспортных услуг.

¹Алматы Менеджмент Университеті,
Қазақстан, Алматы қ.

²Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,
Қазақстан, Астана қ.

* E-mail: aldabergenov_85@mail.ru

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТУРИЗМ САЛАСЫНДАҒЫ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫ- ЛЫМЫН ТАЛДАУ

Туризм саласы көптеген елдер тәжірибесі көрсеткендей, экономиканы дамытудың бірден-бір көзі болып табылады. Қазақстанда туризмді дамыту үшін барлық қажет алғышарттар бар. Мәселен, байтақ отанымыздың Еуразия материгінің дәл ортасында орналасуы, сан түрлі көрініске ие бай табиғаты, ғасырдан ғасырға жалғасқан мол мәдени мұрасы, тамыры сақ, сармат, үйсіндерден басталатын тарихы және т.б. Тәуелсіздік алғаннан кейін мәдени және тарихи құндылықтарды жаңғырту мақсатында жұмыстар жүргізілді. Ал бұл жұмыстар өз кезегінде көліктік, инфрақұрылымдық, сауда орындары, денсаулық сақтау қызметтерін жетілдіруді қажет етеді.

Біздің мемлекеттің бірегей географиялық орналасуы мен Еуразия кеңістігіндегі негізгі көліктік бағыттардың әлеуетін ескере отырып, Қазақстан үлкен іскерлік-транзиттік хаб құру туралы бастама көтерді. Алға қойылған мақсаттардың жемісті орындалуы Қазақстанның 30 дамыған мемлекеттердің қатарына енуі үшін қажетті инфрақұрылымның қалыптасуына септігін тигізеді. Қазақстан экономикасының қарқынды дамуы, өндірістің ауқымды индустриялануы мен жаңғыртылуы – сыртқы экономикалық байланыстарды ынталандырып, мемлекеттік көліктік-логистикалық әлеуетті күшейтеді.

Еліміз Еуразия материгінің ортасында орналасқандықтан және әлемдік нарықтардан алшақ орналасқандықтан, жүк тасымалының үлкен көлеміне, транзиттік әлеуетке ие және халықаралық көлік жүйесіне бірігуі тиіс. Бірақ оны дамыту және бәсекелестік ортасын қалыптастыру қажет. Халықаралық жүйеге ену мақсатында ХХІ ғасырдың Ұлы Жібек жолы атағын алған – «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық тас жолының Қазақстандағы бөлігін салу қолға алынған.

Көлік – жолаушылар тасымалы мен жүк тасымалын жүзеге асыратын, экономика инфрақұрылымының маңызды саласы. Көлік мемлекеттік және халықаралық еңбек бөлінісінің материалдық негізін құрайды. Барлық байланыс жолдары, көлік кәсіпорындары мен көлік құралдары дүниежүзілік көлік жүйесіне бірігеді. Көлік жүйесін дамытудың, әсіресе, аумағы өте үлкен елдер үшін маңызы ерекше. Сондықтан көлік жүйесінің салаларын дамытуға бұл елдер көп қаржы жұмсайды. Ғылыми-техникалық революция көліктің барлық түрлерінің қарқынды

дамуына негіз болды. Бұл көліктер жылдамдығының артуынан, олардың жүк көтеру және тасымалдау мүмкіншіліктерінің кеңеюінен айқын көрінеді.

Көлік қатынасы жоғары дамыған елдерде жақсы жолға қойылған. Шығыс Еуропа елдері мен Ресейдің көлік жүйесі жолдардың жиілігі мен сапасы, жүк айналымының мөлшері жөнінен Батыс Еуропа елдері мен АҚШ-тан әлдеқайда төмен дәрежеде. Дамушы елдер бойынша осы заманғы көлік жүйелері тек жекелеген елдерде ғана жоғары дамыған, ал көпшілік елдерде атарба, адам күшімен жүк тасу әлі де болса, кең орын алып келеді. Ауғанстан, Непал, Бразилия сияқты елдерде теміржол мүлдем жоқ. Сол сияқты Парсы шығанағы жағалауындағы мұнай

өндіруші елдер мен Мұхит аралдары, Кариб теңізі алабындағы кейбір елдерде де теміржол жоқ [1]. Осы мақсатта «Қазақстан Республикасы көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы» жасалынған.

Көптеген алпауыт елдер тәжірибесіне сүйенсек, кез-келген жұмыстың бастамасы деп жол салуды жөн көрген екен. Бұл ақылға қонымды іс деп түсіне отырып, өз елімізде де сол шара қолға алынған. Қазақстан Республикасы Ұлттық Экономика Министрлігі Статистика Комитетінің мәліметі бойынша [2], еліміздігі көлік дамуының негізгі көрсеткіштері, әсіресе жүктерді тасымалдау мен жүк айналымының соңғы 4 жылдағы мәліметтері осындай:

1-кесте – Қазақстан Республикасындағы жүктерді тасымалдау

	2012	2013	2014	2015
Барлығы	2 974,9	3 231,8	3 508,0	3 634,4
оның ішінде:				
темір жолмен	279,7	294,8	293,7	245,3
автомобиль және қалалық электр көлікпен	2 475,5	2 718,4	2 983,4	3 129,1
ішкі сумен	1,1	1,3	1,1	1,3
құбырмен	214,1	213,2	225,9	225,0
Теңізбен	4,6	4,0	4,0	3,6
әуемен, мың тонна	31,6	22,0	23,9	19,1

2-кесте – Қазақстан Республикасындағы жүк айналымы

	2012	2013	2014	2015
Барлығы	448,8	478,0	495,4	490,8
оның ішінде:				
темір жолда	223,6	235,9	231,3	216,6
автомобиль және қалалық электр	121,1	132,3	145,3	155,7
ішкі суда	0,08	0,06	0,03	0,03
теңізде	100,7	106,9	116,0	116,0
құбырда	3,2	2,8	2,7	2,5
әуеде, млн. ткм	92,6	59,5	63,1	49,3

ҚР автомобиль жолдарының ұзындығы 128 мың. км. құрайды. Жалпы қолданыстағы автомобиль жолдарының ішінде

– 23,5 мың. км республикалық маңыздағы
– 73,6 мың. км облыстық маңыздағы
– 30,9 мың. км жергілікті жүйеге жатады.

Қазақстан арқылы жалпы ұзындығы 23 мың км. құрайтын 5 халықаралық автомобиль маршруты өтеді:

Алматы – Астана – Қостанай (М-36 трассасы) Челябинске шығатын;

Алматы – Петропавл Омскке шығатын;

Алматы – Семей – Павлодар (М-38 трассасы) Омскке шығатын;

Алматы – Шымкент (М-39 трассасы) Ташкентке шығатын;

Шымкент – Ақтөбе – Орал (М-32 трассасы) Самараға шығатын [3].

Сонымен қоса, ел Президенті 2014 жылы Қазақстан халқына жолдаған «Нұрлы Жол» жолдауында «Көліктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту. Ол макроөңірлерді хабтар қағидаты бойынша қалыптастыру аясында жүзеге асырылатын болады. Оның үстіне, инфрақұрылымдық қаңқа Астанамен және макроөңірлерді магистралды автомобиль, теміржол және әуе жолдарымен шұғыла қағидаты бойынша өзара байланыстырады. Бірінші кезекте, негізгі автожолдар жобасын жүзеге асыру қажет. Бұлар Батыс Қытай – Батыс Еуропа; Астана – Алматы; Астана – Өскемен; Астана – Ақтөбе – Атырау; Алматы – Өскемен; Қарағанды – Жезқазған – Қызылорда; Атырау – Астрахань. Сондай-ақ, елдің шығысында логистикалық хаб және батысында теңіз инфрақұрылымын құруды жалғастыру қажет. Батыс бағытта Каспий порты арқылы экспорттық әлеуетті арттыруға Құрық портынан ауқымды паромдық өткел және Боржақты – Ерсай теміржол желісі ықпал ететін болады. Үкіметке Қытайдың, Иранның, Ресей мен ЕО елдерінің «құрғақ» және теңіз порттарында терминалды қуаттар салу немесе жалға алу мәселесін ойластыруды тапсырамын» [4], – деп, ең бірінші атап өткен болатын. Президентіміздің «Көліктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамытуды» бірінші ретте атап өтуі, осы саланың ел экономикасы мен өміріндегі маңызын білдіреді.

Қазіргі уақытта республиканың транзиттік көліктік әлеуетін жүзеге асыру, ел экономикасына сапалы түрде енудің маңызды мәселесі. Республикада транзиттік бағыттың дамыған жүйесі қызмет етуде. Қазақстан арқылы өтетін халықаралық магистральдар жүйесінің заманауи концепциясына 3 негізгі бағыт жатады: Ресей, Еуропа және Балтика елдері; Қытай, Жапония және Оңтүстік-Шығыс Азия елдері; Орталық Азия және Оңтүстік Кавказ елдері, Парсы шығанағы және Түркия. Аталған әр бағыт бойынша қалыптасқан халықаралық дәліздер бар. Жекелеп алғанда, республика аумағында халықаралық қо-

ғаммен 6 теміржол, 6 автокөлік және 4 әуе көлігі дәлізі анықталып, мойындалған.

Қазіргі кезде көлік шаруашылығы еліміздің жалпы ішкі өнімінің 7,3 пайызын қамтамасыз етеді. Сондай-ақ, осы салада 572 мың адам жұмыспен қамтылған. Яғни, ел экономикасы үшін көлік саласының орны бөлек. Сондықтан да, Мемлекет басшысы «Қазақстан – 2050» Стратегиясында еліміздің көлік және коммуникация саласын дамытудың басты бағыттарын да айқындаған болатын. Шындығында экономиканың күретамыры саналатын көлік инфрақұрылымы саласын дамыту елдік өсуге үлкен әсер ететіні белгілі [5].

Еліміздің – елдігін, жеріміздің – кеңдігін көрсететін, жаһанға Қазақстанның әлеуетін паш ететін ЕХРО-2017 жәрмеңкесіне дайындық та айта кететін жайт. Астана ЕХРО-2017 Халықаралық мамандандырылған көрмесін өткізу кезеңі – 2017 жылғы 10 маусымнан 10 қыркүйекке дейін. 141 елге шақыру жіберілген, бұл жәрмеңкеге дайындық та ауыр болмақ. Астанаға 5 миллионға жуық турист келеді деп күтілуде. Өзірге аумағы 113 гектар алаңға көрмелік павильон құрылысы басталып кеткен. «Астана – ЭКСПО 2017» құрылыс барысы екіге бөлінген: көрмелік (125 мың шаршы) және көрмелік емес (500 мың шаршы). Екінші аумақта көрмеге келушілер, қатысушылар және ұйымдастырушылар орналасады [6]. Өзірше ұйымдастырушыларға ұшырасқан қиындықтың бірі – ол:

– Құрылыс барысында объектілерді жол-көлік инфрақұрылымымен және де инженерлік желілермен айқын қамтамасыз ету;

– Жылу беру жүйесі автономды болғандықтан, ол құрылыс жұмыстары және әрі қарай пайдалану кезеңінде қомақты шығындарға ұрындырады.

Жоғарыда атап өткеніміздей, көптеген дамыған елдер бастамаларының бірі етіп, жол салудан бастаған. Сол секілді Қазақстан да өзінің географиялық орналасу ерекшелігіне байланысты «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық тас жолының Қазақстанға тиесілі бөлігін салу кіріскен. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» транзиттік жолының жалпы ұзындығы 8445 шақырымды құрайды. Оның 2233 шақырымы – РФ еншісінде, 2787 шақырымы ҚР аумағынан өтеді. ҚХР-ға 3425 шақырым тиесілі. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» транзиттік жолы Қазақстан бойынша 5 облысты қамтыды (Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстары). Бұл аймақтарда 5 миллионға тарта халық тұратынын ескерсек, қаншама адам жұмысқа тартылатынын көз алдыңызға елестете беріңіз.

Қаржы дағдарысы кезінде мұндай үлкен жобаны қолға алу – халықты бір жағынан жұмыспен қамту деген сөз. Ұлы Жібек жолының бойында құм астында тұншыққан көне шаһарлар қаншама (Отырар, Сайран, Сауран, Тараз, Алтын төбе т.б.). Өз дәуірінде өркениеттің шыңы болған бұл қалаларды біреу білсе, біреу білмес. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жолы салынар болса «өлген қалалар» тіріліп, туристердің «көз құртына» айналарына сенім мол. Одан бюджеттің қалтасына түсер қаржы да қомақты болмақ. Қазақстан аумағынан өтетін жобаның құны — 825,1 млрд. теңге. Оның 1390 шақырым жолы 4 қозғалыс жолағы бар, I техникалық санатқа жатады. Қалған 1387 шақырымы II, III категория болып саналады. Айтулы жобаға әлемге данқы жайылған банктер қол ұшын созып жатқанын айта кетуіміз керек. «Еуропалық қайта құру және даму банкі» (ХҚДБ) 2125 млн. доллар, «Азия даму банкі» I транш (АЗБ) 340,0 млн. доллар, «Ислам даму банкі» (ИДБ) 170 млн. доллар несие бөлген. Айта кетер нәрсе – несиенің 20 жылға ең төменгі пайызбен берілгендігі. Ағымдағы жылдың екінші жартысында 3-транш бойынша «Азия даму банкі» 173 млн. доллар, 2-транш бойынша «Ислам даму банкі» 224 млн. доллар және 2-транш бойынша Жапон халықаралық ынтымақтастық агенттігімен (ЖХЫА) 68,0 млн. доллар сомасындағы қарыз келісіміне қол қою жоспарланып жатыр [7].

Қорыта келе, еліміздің көлік инфрақұрылымын дамыту тек туризм саласы үшін ғана емес, республика экономикасын көтеру үшін, сауданың өсуіне, құрылымдағы көлік шығынының үлесін төмендетуге маңызы зор. Қазіргі таңда еліміздегі көлік инфрақұрылымының кездесіп отырған бірінші, әрі маңызды мәселесі – ол көлік (туристерді тасымалдау) құралдарының ескіруі. Уақытынан көп жұмыс істеген тасымалдау құралдары адамдар өмірі мен қоршаған ортаға зиянды қалдықтарымен қауіп тудыруда. Сонымен қоса, ескі көліктермен жол-көлік апаттары

жылдан-жылға жиі ұшырасатын болды. Барлық дамыған өркениеттер адамдардың бір-бірімен қарым-қатынас пен байланысқа ұмтылуынан тұрған, сондықтан да адамдар дамуы үшін қозғалыс құрылдары аса маңызды. ЕХРО-2017 Бүкіләлемдік жәрмеңкесіне дайындық ретінде – көрмеге келетін туристер мен қатысушыларды тиімді, ыңғайлы тасымалдау көздерін ұйымдастыру және сол көліктерге тұрақтар салу болып табылады. Жаңа, заманауи техникамен жабдықталған және туристерге ыңғайлы көлік түрлерімен қамтамасыз ету керек.

Көлік саласы халықаралық үлкен мүмкіндікке ие, бірақ толықтай тартылмаған. Халықаралық сауда соңғы екі онжылдықта жоғары жылдамдықпен дамуда. Еуропа мен Азия арасындағы тауарайналым қазіргі уақытта 400 млрд. \$ сәйкес және осы жылдың соңына дейін 1 трлн. \$-ға дейін өспек. Көлік инфрақұрылымының бәсекеге қабілеттілігін арттырудың бірден-бір амалы, ол жеткізілімді жеделдету түрі. Бұл белгі көп жағдайда бағадан маңыздырақ. Тағы қолға алатын мәселе, шығындарды азайтып, қызмет ету сапасын арттыру.

Көлік кешенінің инфрақұрылым мен негізгі құрал жағдайы мемлекет пен жеке сектор тарапынан үлкен инвестицияларды қажет етеді. Бәсекеге қабілетті тасымалдаушылар нарығын қалыптастыру үшін инфрақұрылымды жедел қалпына келтіріп, жылжымалы құрамды инвестиция салу арқылы жағымды жағдай жасау керек.

Мемлекеттік көлік саясатын орындау үшін, келесі мәселелер бойынша шешім шығару керек:

1. Көлік инфрақұрылымын құру мен дамыту.
2. Автокөлік қызметі нарығын дамыту.
3. Транзиттік әлеуетті қолдану.
4. Маман әлеуетін құру мен инновациялық дамыту.

Көлік жүйесінің әсерлілігін арттыру арқылы, оны Қазақстан экономикасының бәсекеге қабілетті элементін жасауға болады. Адам тасымалы мен жүк тасымалының өсімі қамтамасыз етіледі.

Әдебиеттер

- 1 https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D3%A9%D0%BB%D1%96%D0%BA#cite_note-g1-1 http://akta.gov.kz/kz/news/novosti_v_kazakhstane/?title=elbasy:_ulattyik_kolyiktyik-logistikalyik_kompaniyanin_kuryilyuyi_-_kazakstannin_yiskerlyik-tranzittyik_aleuetyin_kusheytydy_190
- 2 http://stat.gov.kz/faces/homePage?_afzLoop=7095038793939493#%40%3F_afzLoop%3D70_95038793939493%26_adf.ctrl-state%3D1dbufun78z_4
- 3 https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильные_дороги_Казахстана
- 4 <http://strategy2050.kz/president/message/> http://fpge.tarsu.kz/ru/news/62-transportnaya-infrastruktura_-kazakhstananovye-tehnologii
- 5 <http://www.inform.kz/kaz/article/2546885> http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31434954

6 <http://azh.kz/kz/news/view/13648>

7 http://kz.zaman.com.tr/kz/newsDetail_getNewsById.action?newsId=52902

References

1 https://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D3%A9%D0%BB%D1%96%D0%BA#cite_note-g1-1 http://aktau.gov.kz/kz/news/novosti_v_kazahstane/?title=elbasyi:_ulttyik_kolyikyik-logistikalyik_kompaniyanyin_kuryiluyi_-_kazakstannyin_yiskerlyik-tranzittyik_aleuetyin_kusheytedyi_190

2 http://stat.gov.kz/faces/homePage?_afLoop=7095038793939493#%40%3F_afLoop%3D70_95038793939493%26_adf.ctrl-state%3D1dbufun78z_4

3 https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильные_дороги_Казахстана

4 <http://strategy2050.kz/president/message/> http://fpge.tarsu.kz/ru/news/62-transportnaya-infrastruktura_-kazakhstana-novye-tehnologii

5 <http://www.inform.kz/kaz/article/2546885> http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31434954

6 <http://azh.kz/kz/news/view/13648>

7 http://kz.zaman.com.tr/kz/newsDetail_getNewsById.action?newsId=52902