

Шеденов Ө.Қ., Аскаров Ғ.А.
**Қазақстан Республикасында
автомобиль көлігінің дамуы
мен негізгі мәселелері**

Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық модернизациялауының жаңа кезеңі қарсаңында транспорт кешенінің динамикалық дамуы мен тиімді қызмет етуі экономикалық өсудің жоғарғы қарқынды дамуының, ұлттық қауіпсіздікті, халықтың әлеуметтік жағдайын жоғарылату, әлемдік экономикаға рационалды түрде енудің, сәйкесінше 30 бәсекеге қабілеті елдердің қатарына өтудің басты шарттарының бірі. Қазақстанның Еуразия континентінің орталығында географиялық орналасуы – ел экономикасына тиімді әсер етеді.

Қазір әлемде әр мемлекет экономикасында көлік саласының маңызы артуда. Көлік саласының дамуы ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігіне және мемлекеттік қауіпсіздікке тікелей әсер етеді.

Осыған орай, бұл мақалада Қазақстан Республикасының көлік логистикалық кешенінің даму ерекшеліктері, автомобиль көлігінің даму мәселелері талданған, мемлекеттік бағдарламалардың жүзеге асырылуы қарастырылған. Сонымен қатар, аталмыш саланың мәселелері мен оны шешу бойынша ұсыныстар берілген.

Түйін сөздер: транспорттық-логистикалық инфрақұрылымдар, хаб, транзиттік тасымалдау, автомагистраль.

Shedenov U.K., Askarov G.A.
**Main problems and development
of road transport in the Republic
of Kazakhstan**

Development and implementation of an integrated strategy aimed at ensuring the sustainable competitiveness of the economy is the main direction of state policy, in order to ensure successful integration of Kazakhstan into the world economy.

At the turn of the new stage of socio-economic modernization of Kazakhstan's dynamic development and efficient operation of the transport sector is one of the key conditions for achieving high and sustainable economic growth, national security and defense capability of the country and improving the living standards of the population, rational integration into the world economy and, consequently, becoming one of the 30 most competitive countries in the world.

The geographical location of Kazakhstan in the central part of the continent of Eurasia – a positive effect on the economy. Today, the economy of each country, the role of transport.

The development of the transport sector has a direct impact on the competitiveness of the economy and national security of the country.

In this regard, this article reveals the peculiarities of the development of road transport in the Republic of Kazakhstan, reviewed the implementation of the state program. Also in this paper we consider the problem in the industry, provides recommendations to address these problems.

Key words: tariffs, transport and logistics infrastructure, hubs, transit, motorway.

Шеденов У.К., Аскаров Ғ.А.
**Основные проблемы
развития
автомобильного транспорта
в Республике Казахстан**

На рубеже нового этапа социально-экономической модернизации Казахстана динамичное развитие и эффективное функционирование транспортного комплекса являются одним из ключевых условий для достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения уровня жизни населения, рациональной интеграции в мировую экономику и, соответственно, вхождения в число 30-ти наиболее конкурентоспособных стран мира.

Географическое расположение Казахстана в центральной части континента Евразии положительно влияет на экономику страны.

На сегодняшний день в экономике каждой страны повышается роль транспорта. Развитие транспортной отрасли напрямую влияет на конкурентоспособность экономики и государственную безопасность страны.

В связи с этим в настоящей статье раскрываются особенности развития автомобильного транспорта в РК, рассмотрена реализация государственной программы. Также в работе изучаются проблемы в данной отрасли, даны рекомендации по решению этих проблем.

Ключевые слова: тарифы, транспортно-логистическая инфраструктура, хабы, транзитные перевозки, автомагистраль.

**ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫНДА
АВТОМОБИЛЬ
КӨЛІГІНІҢ ДАМУЫ
МЕН НЕГІЗГІ
МӘСЕЛЕЛЕРІ**

Барлық мемлекет үшін, соның үшінде территориясы үлкен Қазақстан үшін көлік жүйесінің даму деңгейі өте маңызды. Қазақстан – жер көлемі үлкен, 2,7 миллион шаршы шақырымды құрайтын, халықының тығыздығы өте төмен, ірі ауыл шаруашылық және өнеркәсіп орталықтарының арақашықтығы алыс мемлекет. Сонымен қатар, Қазақстан әлемдік нарықтан алыс, сондықтан көлік жүйесін дамыту бұл – әлемдік саудаға қатысу деңгейін анықтайтын, экономикалық дамуының кепілі.

Қазақстанның Еуразия континентінің дәл кіндік ортасында географиялық орналасуы, экспорттық-импорттық операциялардағы көлік құраушысының сөзсіз өсуіне жетелейді жән әлемдік экономикалық жүйеге интеграциялануына себеп болады.

Логистиканы дамыту – ел экономикасының дамуына үлкен серпін береді. Сол үшін мемлекетімізде атқарылып жатқан жұмыстар көп.

2005 жылы маусымда Қазақстан Үкіметінің Қаулысы бойынша «Көлік логистикасы» кластерін құру туралы жоспары бекітілген. 2006 жылы елдегі көлік саласындағы мәселелерді шешу үшін «2015 жылға дейінгі Қазақстан Республикасының транспорт стратегиясы қабылданды. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымдарды дамыту – Қазақстан Республикасы Президенті Н.Ә. Назарбаевтың «Нұрлы жол – болашықтың жолы» халыққа Жолдауындағы басты міндеттердің бірі [1]. Жолдауда анықталған міндетке жету үшін 2015-2019 жылдарға арналған инфрақұрылымдарды дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы қабылданды [2].

Қазіргі таңда, Қазақстанның көлік кешені, қатты жабындылы 115 мың шақырымнан асатын автомобиль жолдарынан, жалпы қалданыстағы 14,4 мың шақырымға жуық темір жолдарынан, 7,4 мың шақырым өндірістік кәсіпорындардың иелігіндегі жолдарынан, мың шақырым мұнай және мұнай өнімдері, газ тасымалы үшін құбыр магистралінен, 4 мың шақырым өзен жолдарынан, мыңға жуық темір жол бекеттерінен, ондаған теңіз порттарынан, автобекеттер мен әуежайлардан және т.б. тұрады.

2015 жылы республикада 3 728,6 млн. тонна жүк тасылды, бұл 2014 жылғы деңгейден 0,4%-ға төмен, осы кезеңдегі жүк айналымы 512,1 млрд. ткм құрады, 21 843,4 млн. жолаушы тасымалданды, жолаушылар айналымы 254,0 млрд. жкм құрады.

Тасымалданған жүктердің жалпы көлемінде автомобиль көлігінің үлесі 85,13%, теміржол көлігі – 8,99%, құбыр көлігі – 5,78%, көліктің басқа түрлері (әуе, ішкі су, теңіз) – 0,10% құрады. Жүк айналымында теміржол көлігінің үлесі 46,00%, автомобиль көлігі – 31,12%, құбыр көлігі –

22,56%, көліктің басқа түрлері (әуе, ішкі су, теңіз) – 0,32% құрады [3].

Қазақстанның халық шаруашылық маңыздылығы жағынан темір жол көлігінен кейінгі маңызды орынды автомобиль көлігі алады (1,2 кестелер).

1-кесте – 2010-2015 ж.ж. аралығындағы тасымалданған жүк, млн. тонна [3].

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Барлығы	2 430,08	2 964,96	3 221, 63	3 497, 92	3 745, 27	3 728, 59
оның ішінде:						
темір жолда	265,66	277,15	290,87	289,35	390,74	335,14
автомобиль және қалалық электр	1 971,61	2 475,49	2 718,11	2 982,67	3 128,51	3 174,29
ішкі суда	1,12	1,08	1,27	1,09	1,29	1,22
Теңізде	4,66	4,56	4,05	3,98	3,63	2,48
Құбырда	187,00	206,67	207,30	220,81	221,09	215,45
Әуеде	0,029	0,029	0,019	0,024	0,019	0,017

2-кесте – 2010-2015 ж.ж. аралығындағы жүк айналымы, млрд. ткм [3].

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Барлығы	385,3	448,8	478,0	495,4	490,8	512,1
оның ішінде:						
темір жолда	213,2	223,6	235,9	231,3	216,6	335,1
автомобиль және қалалық электр	80,3	121,1	132,3	145,3	155,7	317,5
ішкі суда	0,08	0,08	0,06	0,03	0,03	0,03
Теңізде	88,6	100,7	106,9	116,0	116,0	159,7
Құбырда	3,1	3,2	2,8	2,7	2,5	11,6
әуеде, млн. ткм	90,1	92,6	59,5	63,1	49,3	42,5

Жоғарыдағы мәліметтерден, Республика бойынша көлік кешенінің құрылымындағы тасымалданған жүктердің көлемі мен жүк айналымындағы автомобиль көлігінің үлесін көріп отырғанымыз.

Автомобиль көлігі – көліктің әр түрлі түрлерін байланыстыратын және Қазақстан аймақтарының арасында және халықаралық тауар айналымының құралы, ел көлік кешенінің ажыратылмайтын және аса маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Ол:

– ең көп таралуымен және қол жету мүмкіндігімен;

– жолаушылар мен жүктерді жеткізудегі жоғары маневрлікпен (икемділікпен) және жылдамдықпен;

– жүкпен ешқандай қосымша аралық операциялар жасаусыз, тасымалды «есіктен есікке дейін» орындау мүмкіндігімен;

– қысқа қашықтықтарға іс жүзінде баламасыз қызме көрсетулер ұсынумен (қала үшіндегі және қала маңындағы тасымалдар, ауылдық жерлердегі тасымалдар);

– өндірістегі, сондай-ақ қызмет көрсетулер саласындағы түрлі технологиялық үдерістерге бейімделудің жоғары дәрежелілігімен;

– салыстырмалы түрдегі жоғары емес капитал сыйымдылығымен сипатталады.

Осы жағдайларға қарай автомобиль көлігі, құрама және мультимодальды тасымалдарды қосқанда, осы заманғы барлық көлік технологияларының ажыратылмас сыңары ретінде қаралады [4].

Автомобиль көлігі қысқа және орта (1000 шақырымға дейін) қашықтыққа адам және жүк тасымалдауда экономика қажеттілігін жоғары тиімділікпен қамтамасыз етуде. Алайда, әлемдік тәжірибеде, үлкен арақашықтықтағы транзиттік тасымалдауларда автомобиль транспортының үлесі артуда.

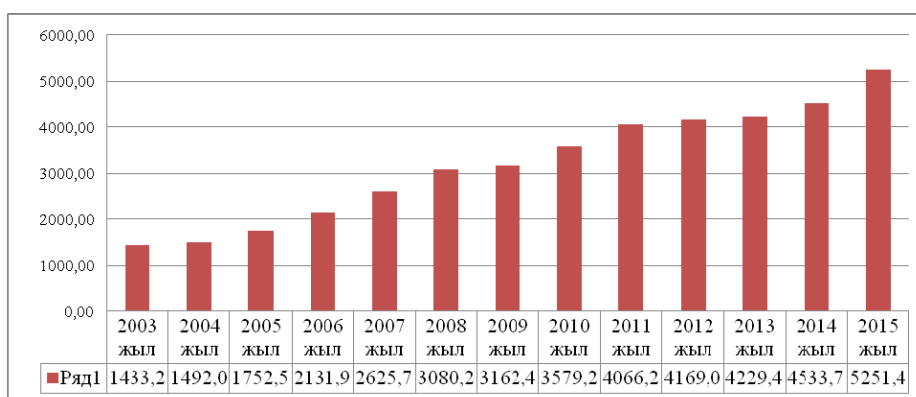
Жалпы жүк айналымы бойынша басқа көлік түрлерінен кейін тұрғанымен, жүк тасымалдау

бойынша автомобиль көлігі барлық көлік түрлерімен тасымалданатын жүктерді қосқаннан 3-4 есе артық тасымалданады. Автомобильдер тауар өндіруші мен тұтынушы арасындағы тасымалданатын жүктердің барлық үрдісіне, басынан соңына дейін немесе басқа көлік түрлерімен байланыса тасымалдаудың басында, ортасында немесе соңында қатысады. Көріп отырғанымыздай, барлық тасымалдау үрдісі автомобиль көлігімен басталып және аяқталады. Автомобиль көлігін қолдану жүкті жеткізуді тездетеді. Қазіргі таңда кез-келген саланың қызметі автомобиль көлігінсіз мүмкін емес.

Сонымен қатар, автомобиль көлігі – қала ішінде, қала маңына және аймақаралық жолаушылар тасымалдауда да жетекші орынды алады (1 сурет).



1-сурет – Тасымалданған жүктер мен жолаушылар серпіні [3]



2-сурет – 2003-2015 ж.ж. Қазақстан Республикасында тіркелген автомобильдер саны [3]

Жоғарыдағы суреттен, автомобиль көлігімен адам және жүк тасымалдау жыл сайын өсіп келе жатқанын байқауымызға болады.

Соңғы онжылдықта автомобиль көлігі белсенді даму үстінде. Республикада жыл сайын жүк және жеңіл автомобиль парктері толықты-

рылуда (6-сурет), автомобиль жолдары жүйесі, автосервис қызметтері дамуда, автомобильдердің техникалық деңгейін, инфрақұрылымын халықаралық талаптарға сай болуы үшін шаралар жүзеге асырылуда.

Суретте көріп отырғандарымыздай, елімізде автомобильдердің саны жыл сайын артып келеді. Оған себеп:

– автомобиль көлігі басқа көлік түрлерімен (темір жол, әуе жолдары) салыстырғанда бағасының қол жетімділігі;

– автомобиль саласына инвестициялардың артуы, 2010 тартылған инвестиция көлемі 7 481 млн. теңге болса, ал 2014 жылы 27 778 млн. теңгені құрады [3];

– автомобиль құралдарын жасау өндірісінің артуы (3-кесте);

3-кесте – 2010-2014 жылдардағы автомобиль өндірісі, бірлік [3]

	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобильдер – барлығы	3 729	9 187	21 132	40 684	39 974
соның ішінде					
Жүк	510	901	1 747	2 306	2 372
Жеңіл	3 176	8 195	19 186	37 469	37 160
Автобустар	43	91	199	909	442

– автомобиль жолдарының басқа көлік түрлері жолдарынан тығыздығы (1000 шаршы шақырымға 32,4 шақырым). Қазіргі таңда Қазақстанда 115 мың шақырымнан аса қатты жабындысы бар автомобиль жолдары бар. Оның жалпы ұзындығы 23 мың шақырым болатын 5 халықаралық бес автокөлік жолдары.

Қазақстанда 2001 – 2012 жылдар аралығындағы кезеңде автожолдардың тозуын төмендету үшін жалпы пайдаланымдағы 45,2 мың км автожол жөнделді, оның ішінде 14,8 мың км толық қалпына келтірілді, бұл жалпы пайдаланымдағы автожолдар жай-күйінің 31 %-ға жақсаруына алып келді. Сондай-ақ осы кезеңде жергілікті желінің төрттен бірінен астамында жөндеу-қалпына келтіру жұмыстары жүргізілді [2].

2009 жылдан басталған еліміздің аумағындағы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» автомагистралінің құрылысы іске асуда. Жолдың ұзындығы 8445 шақырымды құрайды, оның ішінде 2787 шақырым Қазақстан аумағы арқылы өтеді [5].

Астананың өңірлермен қатынасын жақсарту үшін республикалық трассалар салу бойынша жұмыстар жүргізіліп жатыр. Айталық, «Орталық-Оңтүстік» бағыты бойынша 273 км автожолда жұмыстар жүргізіліп жатыр, «Орталық-Шығыс» жобасы бойынша 570 км жол реконструкциялаумен қамтылған, батыс бағытында Ақтау – Бейнеу жолында жұмыстар жүргізіліп жатыр, оны 2016 жылы аяқтау жоспарланып отыр [2].

Алайда, еліміздің көлік логистикасы саласында, соның ішінде автомобиль көлігі кешенінде әлі де болса мәселелер көп:

– соңғы өнімнің құнындағы автомобильмен тасымалдау шығыны үлесі жоғары. Экономикасы дамыған елдерде ол көрсеткіш 4,5 пайызға жуық болса, Қазақстанда 11 пайыз;

– Қазақстандық автомобиль жолдары мен теміржолдардың басым бөлігі кеңес заманында жобаланып, салынған. Айталық, автомобиль жолдары мен теміржолдар жүйесі негізінен елдің оңтүстігі мен солтүстігін байланыстыруға бағытталған, бұл елдің басқа өңірлерімен байланыстың нашар дамуына себеп болды [2];

– Бүгінгі таңда 33 %-ды құрайтын тозу деңгейінің жоғарылығы және өткізу қабілетінің төмен болуына байланысты қазақстандық дәліздердің танымал болмауы [2];

– жол жабындыларының қанағаттанарлықсыз жағдайы тасымалдау жылдамдығын төмендетіп, қосымша шығындарға және апаттық жағдайларға алып келеді [6];

– автомобильдер санының өсуіне байланысты елде жол жүрісі қауіпсіздігінің мәселесі өткір қойылып отыр. Жол жүру қауіпсіздігінің көрсеткіші бойынша халықаралық деңгейге сай келмеуі. Елдің автомобиль жолдарында жол көлік оқиғасы 2010 жылы 12 008 болса, 2014 жылы 20378 орын алған. Жыл сайын жол апатынан 3 мыңға жуық адам қайтыс болады, бұл көрсеткіш дамыған елдердің көрсеткішінен екі еседен асады [3];

– Көліктің кәсіпорындары бойынша негізгі құралдардың тозу деңгейі. Ол өз кезегінде жол апаты жағдайына және қоршаған ортаға кері әсерін тигізеді. Бірақ ол көрсеткіш, 2010 жылы 36,8 пайыздан 2014 жылы 26,2 пайызға төмендеген [3];

– Қазақстанның көлік кешеніндегі техникалық құралдарының импортының жоғары болуы, қазіргі уақытта 90 пайызға жуық.

– көлік саласындағы ғылыми әлеуетті қаржыландыру деңгейінің төмендігі. Сарапшы-

лардың бағалауы бойынша, ол көрсеткіш көлік табысының 0,1 пайызынан аз, ал дамыған елдерде 2-2,5 пайыз [6];

– қалалық жолаушылар тасымалдау көлігінің төмен рентабельдігі және залалдығы [7].

Қазақстанның тиімді географиялық орналасуы логистиканың дамуына мүмкіндік береді. Сол себептен, қазіргі таңда орын алған мәселелерді шешу тез арада жүргізілуі тиіс.

Әдебиеттер

- 1 Назарбаев Н.Ә., «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» Жолдауы, Астана, 2014
- 2 www.adilet.zan.kz 2015-2019 жылдарға арналған инфрақұрылымдық дамытудың «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы
- 3 www.stat.gov.kz Қазақстан Республикасы Ұлттық Экономика Министрлігі Статистика комитетінің ресми сайты
- 4 Бекмағамбетов М., Қазақстанның автомобиль көлігі: қалыптасу және даму кезеңдері\\ Монография, Алматы, 2005
- 5 www.europe-china.kz «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жобасының ресми сайты
- 6 Турсымбекова З.Ж. / Проблемы и перспективы развития транспортной системы Республики Казахстан.// Вестник Национальной академии наук Республики Казахстан, 2014 г.
- 7 www.kazlogistics.kz/ Книга проблем транспортной отрасли Республики Казахстан (на декабрь 2015 года)

References

- 1 Nazarbayev N., «Nurly zhol – bolashakka bastar zhol» Missive, Astana, 2014
- 2 www.adilet.zan.kz The state program of infrastructure development «Nurly Zhol» on 2015-2019 years
- 3 www.stat.gov.kz The official website of the Ministry of National Economy of the Republic of Kazakhstan Committee on Statistics
- 4 Bekmagambetov M., Road transport in Kazakhstan: the formation and development stages\\ monograph, Almaty, 2005
- 5 www.europe-china.kz The official website of the project «Western Europe – Western China»
- 6 Tursymbekova Z. / Problems and prospects of development of transport system of the Republic of Kazakhstan //Bulletin of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, 2014 г.
- 7 www.kazlogistics.kz/ The book challenges the transport sector of the Republic of Kazakhstan (December 2015)