

ӘОЖ 338.47

С.Е. Жолдыбаева

Т. Рысқұлов атындағы Қазақ экономикалық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

E-mail: saule_dse@mail.ru

Ұлттық экономиканың дамуындағы көліктің рөлі

Аңдатпа. Қазіргі уақытта кез келген мемлекеттің экономикасында көлік саласының маңыздылығы артуда, себебі көліктің даму деңгейі экономиканың бәсекеге қабілеттілігі мен елдің қауіпсіздігіне сөзсіз ықпал етеді. Көлік ЖІӨ құрылымында алар үлесі зор Қазақстанның ішкі экономикасының маңызды секторы болып табылады. Көліктің инфрақұрылым мен саланың негізгі қорларының қазіргі дамуын талдаудың нәтижелері қазір бар мәселелер жүйелік сипатқа ие болып, оларды шешуде кешендік әдіске жүгінуді талап ететінін көрсетеді.

Түйін сөздер: көлік қызметі, тиімділік, экономика, стратегия, инвестиция.

Республика аумағының ауқымдылығы мен халықтың аз тыңыздалуы, соңғы жылдары қол жеткізіліп отырған Қазақстан экономикасының жоғары даму қарқыны тасымалдаудың артып отырған қажеттіліктерін қалыптастыруда. Сәйкесінше, халық пен жүк ағымдарының қозғалысы шаруашылықаралық байланыстардың, экономикалық даму мен Қазақстан аймақтарының өзара байланысы аясында жылдан жылға мейлінше сұранысқа ие қызмет түріне айналуға. Экономикалық қызметтерінен өзге, көлік әлеуметтік қызметті де атқарады, туыстық, достық қатынастағы халықтың байланысын қамтамасыз етіп, демалысты, білім беруді, мәдени дамуды ұйымдастыруға қатысады және де түрлі әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпалдасады.

Қазақстан негізгі әлемдік нарықтардан тыс қары қалған. Осы себептен де Қазақстанның экономикасы жоғары жүк сыйымдылығымен ерекшеленеді. Жүк тасымалдарының 80%-дан астамы құрлықтағы көлік түріне келеді [1 16-б.]. Көлікке мемлекет аралық байланыстарды шешуде ерекше рөл беріледі. Олардың интенсивті өсімі жаңа, көлік кешенінің дамуына жоғары талаптар қояды, олардың жағдайына республиканың ішкі экономикасының дамуымен мемлекетаралық байланыстың даму нәтижелері байланысты. Сала әлі де жетік қолданылмай отырған халықаралық әлеуетке ие.

Әлемдік экономика соңғы екі онжылдықта жоғары қарқынмен дамуда. Еуропа мен Азия

арасындағы жыл сайынғы тауар айналымы қазіргі кезеңде 400 млрд \$ құрап отыр, 2015 жылға таман 1 трлн \$ жетуі ықтимал. Осыған байланысты, Қазақстанның тиімді географиялық орналасуы Еуропа мен Азия арасындағы жүк ағымдарының өтуіне мақсатты түрде тиімді қолдану көлік компаниялары мен Қазақстанның мемлекеттік бюджетінің табыстарының артуына әсер етеді.

2015 жылы ҚР көлік және байланыс Министрлігі жүк транзитінің көлемін 25 млн. тоннаға дейін жеткізуді жоспарлауда, ал транзиттен түсетін жалпы табыс 1,5 млрд. \$ құрайды [1 с. 16]. Алайда бұл жағдайда Қазақстанға Шығыс пен Батыс арасындағы жүк транзитін қамтамасыз ететін, дамыған мемлекеттердің көлік интеграциясына қатысушылардың деңгейіне жауап беретін заманауи көлік инфрақұрылымын қалыптастыруы тиіс. Өзіміздің табиғи географиялық артықшылықтарын қолдану мүмкіндігі Қазақстанның көлік жүйесін сәйкес халықаралық талаптар мен стандарттарға сәйкестендіруді талап етеді, бұл саланың жандандырылуына келу қажеттілігін меңзейді. Оған қоса, бұл жұмыстарды бәсекелестер артықшылықтарын қолданып кетпеулері үшін қысқа уақыт аралығында жүргізуге тура келеді, ол үшін ауқымды халықаралық тасымалдауларға баламалы қазақстандық көлік жолдары мен халықаралық талаптарға жауап беретін жүк пен жолаушылардың тасымалына қызмет

көрсететін талаптардың дейгейін арттыру қажет болады. Осыған орай Қазақстанның қазіргі экономикалық даму кезеңі көлік кешенін дамытудың мүмкіндіктерін, міндеттері мен келешегін жоғары бағалаумен сипатталады.

Қазақстандағы көлік кешенінің жағдайы отандық және шетелдік мамандардың ерекше назарларында, олар негізгі кемшіліктермен алаңдаулы. Олардың ішінде көлікте қолданылатын ескірген технологиялар мен көлік қызметтерінің төмен қызмет көрсету деңгейі, халықаралық тасымалдаулардың қанағаттандырылмайтын ұйымдастыру мәселелері бар. Дамыған мемлекеттерде көлік ағымдарын тиімді ету себебінен табыстың үлкен бөлігін қамтамасыз ететін логистика, олардың өзара тиімді әрекеттесуі Қазақстанда дамудың алғашқы кезеңінде.

Экономикалық дағдарыс кезі экономиканы құрылымдық қайта құруда маневрлеу мүмкіндіктерін төмендететін республиканың көлік кешенінің сәйкессіздігі мен мәселелерін анық көрсетіп берді. Сәйкесінше, дағдарыстың салдарынан елдің үкіметі мен аймақтардың басшылығы Қазақстандағы заманауи көліктің дамуы мен келешегіне аса назар аудара бастады. Мұны мақсаттар мен міндеттер негіздей түседі және де мемлекеттік даму бағдарламаларын жүзеге асыруда оның жалпы және жеке өлшемдерін көлік кешенін кемелдендіру бойынша нақты міндеттер қарастырылған.

Осы кезеңде саланың қайта құрылуы мен кейінгі дамуына байланысты жүргізіліп отырған жұмысқа сәйкес негізгі құжат «Қазақстан Республикасының 2010-2014 жылдарға арналған көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша бағдарлама» болып табылады [1, 18-б.]. Қазіргі таңда республикада жолдардың сапасымен байланысты күрделі мәселелер мен көлік кешенінің толықтылығын қамтамасыз ететін көлік құралдардың алмастырумен байланысты мәселелер бар.

2011 жылы Қазақстанның көлік дәліздері бойынша жүктердің транзиті 15 млн. тоннаны құрады, транзиттен түскен жалпы табыс көлік кешенінің жоғары санатты мамандарымен және ғылыми мекемелерімен 970 млн. \$ құрады [1, 18-б.]. Мәселелер Қазақстан көлігінің қызмет ету тиімділігін дамыған мемлекеттермен салыстырғанда төмендетеді де жүк және жолаушылар тасымалының қауіпсіздігін төмендетуге әсер етуге ықпалдасады.

Өзінің сыртқы жағдайында көлік жүйесі Қазақстанның ауқымды аймағын және оның Үкіметінің республиканың экономикалық әлеуетін кейінгі дамыту бойынша зор жоспарларын ескере отырып экономиканың қажеттіліктерін толық қамтамасыздандыра алмайды. Қазақстанның көлік саласының дамуының келер кезеңінің міндеттері қызмет тиімділігінің артуын көлік инфрақұрылымының жаңа объектілердің салынуы, ағымдағы инфрақұрылымдардың жаңартылуын, тауар қозғалысының артуы мен көлік шығындарының азаюын, қауіпсіздіктің ұлғаюы мен сала қызметінің тұрақтылығы және де халыққа арналған көлік қызметтерінің қол жетімділігін қарастырады.

Қазақстан көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамытады, оған сәйкес елге жаңа техника мен технология келуде, халықаралық тәжірибенің енгізілуі жүзеге асырылуда. Инфрақұрылымды дамыту мен кемелдендіруге бағытталған мемлекетпен қарастырылған Бағдарламаларды жүзеге асыру үшін, жаңа көлік объектілерінің құрылысы мен ағымдағы көлік жүйелерінің қайта жөндеуіне мемлекеттік және жеке инвестициялар тартылуда. Жалпы алғанда, елдің көлік жүйесін дамыту бағдарламаларын орындауға 2014 жылға дейін 2,8 трлн. теңге инвестициялау қарастырылған. Республикалық жолдардың 85 %-мен жергілікті аймақ жолдарының 70%-ын қанағаттанарлық деңгейге жеткізуге, теміржолдар бойынша жүк хабарламаларының жылдамдығын 15-20%-ға дейін, оның ішінде халықаралық дәліздер бойынша 20-30%-ға жеткізу жоспарлануда.

Қазақстанның көлігі – өз қызметін барлық салалармен өзара әрекетте және республиканың экономикалық салаларымен жүзеге асыратын күрделі сала. Көліктің әртүрлі түрлерін басқару бірнеше министрліктер мен ведомствалардың аясында жүзеге асырылады, ол тығыз бағдарланды қамтамасыз етіп, даму стратегиясына әдістердің бірлігін қамтамасыз етеді. Қазақстанда соңғы жылдары көлік саласының дамуын талдауға арналған жарияланымдар аз болды. Осыған байланысты ұсынылатын баспа қазіргі жағдайдың қолданбалы талдау зерттеулерінің нәтижелерін және де Қазақстанның көлігінің даму келешегі мен оның негізгі түрлерін қамтиды. Жүргізілген зерттеудің мақсатты дамудың, факторлардың, тәуекел мен негізгі мәселелердің қазіргі бағыттарын талдау мен анықтау және де олардың

шешімін табу бойынша ұсыныстар жасау болып табылады.

Қазақстанның көлік кешені көліктің барлық түрімен берілген: теміржол, автомобиль, құбыр жолы (мұнай, газ, сутегі) және де су (өзен және теңіз) мен әуе жолы. Соған сәйкес республиканың көлік инфрақұрылымы автомобиль және теміржолдардың, өзен, құрлық жолдарының желілерін, көлік инфрақұрылымының көптеген объектілерін: вокзалдар мен бекеттер, әуежайлар, қызметтік кәсіпорындар мен көлік құралдарын жөндеу қызметтерін, көлік қызметкерлеріне қызмет пен жолаушыларға қызмет көрсетуді қамтиды. Қазақстандағы көліктің әр түрі тасымалданатын жүктер мен тасымалдау қызметтерінің сипаттамасына байланысты өзінің тиімді қолдану саласына ие.

Көлік кешенінің құрылымында теміржол мейлінше кең тарағаны болып табылады. Қазақстанның бүкіл жол жүйесінің «қаңқасы» іспеттес. Олар еліміздің аймақтарын біртұтас жүйеге біріктіріп, климат пен жыл маусымдарына қарамастан тұрақты түрде жұмыс істейді. Қозғалыс жылдамдықтары да едәуір, сонымен бірге тасымалдау құны да көп емес. Теміржолдар – алыс қашықтықтардың ең қолайлы, әмбебап көлігі. Ол барлық жүк түрлерін тасымалдауға жарамды, ал «болат» артерияларды кез келген бағытта жүргізуге болады. Қазақстандық теміржолдар жүктасымалының үлкен көлемін (70%-дан астамы) және жолаушылар тасымалының 10%-ын құрайды. Алайда автокөлік әлеуетін біртіндеп арттыруда және жалпы жүк айналымының 20 %-ын құрайды. Республиканың ауыл, қашық және қиын қол жетімді аймақтарында қазіргі таңға дейін көлік-арбаны (аттар, есектер мен түйелер көлік құралы ретінде) қолданады. Мұндай көлік тек қана нақты бір үй шаруашылықтарында үлкен мәнге ие, тасымалдаудың мұндай түрі шаруашылық субъектілерінің экономикасында, ауыл және орман шаруашылығымен қамтылған салада, туризмде, құтқару қызметтерінде, қиын қол жетімді, таулы, шөл және орманды жерлерде кеңінен қолданылады.

Көлік дамуының негізгі экономикалық даму көрсеткіштері ҚР статистика Агенттігімен есептелінеді: қосылған құн салығы (ҚҚС), негізгі капиталға инвестициялар, жұмыспен қамтылғандар саны, көлік қызметкерлерінің орташа жалақысы. Саланың ауқымы мен тиімділігі тауарлар мен жолаушылардың тасымалдаулары

жайлы, қозғалмалы құрамның саны мен жағдайы мәліметтерді сипаттайды. Қазақстан көлігі республиканың аумағы бойынша тең дамымаған және сол себептен де жағдайдың ахуалы нақты бір аймақтарда республика бойынша жағдаймен салыстырғанда аз мәнге ие емес. Көлік дамуының негізгі аймақтық ерекшеліктері ауылдық жерлердің және халқы тығыз аймақтардың (Батыс және Орталық Қазақстан) көлік инфрақұрылымымен төмен қамтамасыздандырылуы болып табылады. Қазақстанның көлік саласының ауқымы мен даму деңгейі келесідей негізгі өлшемдермен сипатталады. Қазақстанның көлік-байланыс кешені елдің ЖІӨ 11 % үлесіне ие. Алайда ЖІӨ көліктің таза үлесі 2006-2011 жылдар аралығында төмендеу үдерісінде болды (9,3 тен 7,9-ға дейін), бұл экономикалық дағдарыстың әсерімен және де саланың жеткіліксіз тиімділігімен түсіндіріледі [2, 12-б]. ЖІӨ көлік үлесінің төмендеуіне ресми емес көлік секторының қызметіне әсер етеді, оның нәтижелері ҚР статистика Агенттігімен толық емес көлемде ескеріледі. Қазіргі таңда Қазақстанда 58 жоба іске асырылуда, ол көлік-байланыс кешенінің негізгі көрсеткіштерін арттыруға бағытталған, олар 2015 жылға таман көлік бойынша жалпы қосымша құн салығын (ҚҚС) 63 % арттыруға мүмкіндік береді. Қазақстанның көлік саласында 580 мың адам қамтылған (экономикалық белсенді халықтың 7%-ы). Қазақстанның көлік саласында жұмыспен қамтылғандардың 93 %-ы тұрақты жұмысшылар, ал 78 %-ы жасы 25-54 жасқа дейінгілер болып табылады. Мұндайда жалданбалы жұмысшылардың саны салада қамтылған жұмысшылардың жалпы санының 50 %-ы кем емес. Яғни Қазақстанның көлігі жеке кәсіпкерлердің, заңды тұлғалардың жоғары қамтылу деңгейімен көрініс табады. Олардың негізгі үлесі жүктер мен жолаушылардың автотасымалдауларында жұмыс жасайды. Жеке кәсіпкерлердің басым бөлігі ресми емес қамтылғандығын айта кеткен жөн. Көлік қызметкерлерінің жалақысының деңгейі орташа республикалық деңгейден жоғары. 2006 жылы жоғары мөлшері 40 % құрады, ал 2011 жылы 23% құрады, яғни экономика саласында жалақы мөлшері бойынша саланың беделділік деңгейінің төмендеу қарқыны орын алды. Бұл үдеріс экономикалық дағдарыстың салдары мен автомобильді ресми емес тасымалдаулардың қызметінің салдары деп қабылданады. Мұндай

нарықтық жағдай көлік қызметтері мен жалақы деңгейлері құнының төмендеуіне салыстырмалы әсер етеді. Энергия тасымалдаушылардың көлік қызметтерінің құрылымында үнемі артып отыратын жоғары құны да көлік қызметкерлерінің жалақыларының деңгейінің экономиканың басқа салаларымен салыстырмалы төмендеуіне өз үлесін қосады. Алайда 2011 жылы көліктегі номиналды жалақының деңгейі 2010 жылмен салыстырғанда 10 % артты, ал шынайы жалақы деңгейі 7,4% артқан. Бұл көрсеткіштер, жұмысшыларды орналастыру көзқарасы тұрғысынан, салада қамтылған, отбасылардың әл-ауқатын бекіте түседі [3, 21-б.].

«Жол тамақтандырады» деген қанатты сөз мәні бойынша, көлік саласы айналасындағы жұмыс орындарының құрылу үдерісін көрсетеді және бұрын қолданылмаған қорлардың экономикалық айналымын тартуды білдіреді, себебі тауарлар мен қызметтерге сату нарығы ашылады, шикізат көздеріне қол жеткізу, жұмысшылардың қозғалымдылығы артады және т.б. Мұндай үдерістер саланың дамуын оң сипаттап, оның экономика саласында бекітілуіне әсер етеді. Алайда негізі қорлардың жаңару үдерісі көлікке мейлінше баяу жүреді, ол экономикалық тиімділікті төмендетіп, тасымалдаулардың қауіпсіздігі қоршаған ортаның деградациялық өсіміне ықпал етеді.

Соңғы жылдары қол жеткізілген Қазақстандағы экономикалық өсімнің жоғары қарқыны көлік саласында да жеке жағдайларда, шикізат экспортының өсіміне негізделеді де, жанармай-энергетикалық қорларға баға артады. Алайда шикізат қорларының экспорты әлемдік нарықтардағы шикізат бағасының құбылмалылығымен бекітілген. Осы себептен де бұл фактор көлік саласының дамуын тұрақтандырудың негізгі тәсілі ретінде қарастырыла алмайды. Қазақстандағы көлік дамуының қосымша даму қарқынына Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамытудың мемлекеттік Бағдарламаларының (ҚРҮИИД) жүзеге асуы қосымша қарқын берді. ҚРҮИИД бағдарламасының негізгі міндеттері экономиканың әртараптандырылуы мен құрылымдық қайта құрылуы, шикізаттық тәуелділіктен арылу, республиканың жетекші экономика салаларын жаңарту, экономикалық жетекші салаларының бәсекеге қабілеттілігінің

артуы мен дамуы болып табылады, оның ішіне көлік те енген болатын [2, 12-б.].

Қазақстанның көлікті дамытудағы халықаралық ынтымақтастығы маңызды рөлге ие, себебі саланың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға және көлік қызметтерінің сапасының көтерілуіне ынталандырады. Жүктасымалдауларының өсім қарқыны бойынша Қазақстан ТМД мемлекеттерінде көшбасшы. Қазақстанда Кеден одағы мен БЭК (Ресей мен Беларусь) әріптес елдері бойынша тарифтік келісімдерді қалыптастыру бойынша жұмыс басталды.

Алайда мұндай халықаралық келісімдердің болғаны жөн және басқа да ұқсас мемлекеттермен, ортақ көлік жүйесімен біріккен елдерде болуы аса қажет. Қазақстан арқылы жалпы ұзақтығы 23 мың км құрайтын 5 халықаралық автокөлік маршруттары өтеді [2, 12-б.]:

- Алматы-Астана-Қостанай (М-36 жолы) Челябинскіге шығады;
- Алматы-Петропавловск, Омбыға шығатын жолымен;
- Алматы-Семей-Павлодар (М-38 жолы) Омбыға шығатын жолымен;
- Алматы-Шымкент (М-39 жолы) Ташкентке шығу жолымен;
- Шымкент-Ақтөбе-Орал (М-32 жолы) Самараға шығу жолымен.

Қазақстан Үкіметінің 14.04.2010 жылы №303 жарлығымен қабылданған Қазақстанның 2010-2014 жылдарға арналған индустрияландыру картасы 101 инвестициялық жобаны қамтиды [5 13-б.].

Бірыңғай тарифтерді қалыптастыру бойынша жұмысты 2013 жылға дейін аяқтау көзделген. 2009 жылы Қазақстанда «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» халықаралық авто дәлізінің құрылысы басталды, оны 2013 жылы аяқтау көзделіп отыр. Авто дәліздің жалпы ұзақтығы 8445 км құрады, олардың 2787 км Қазақстан аумағынан өтеді (Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстары). Жолдың құрылысы жолдың толық жөндеусіз 25 жылдан кем емес қолданыста болу мерзімін қамтамасыз етуге қабілетті және халықаралық жолдарда қабылданған қозғалыстың жылдамдықты тәртібін, жаңа технологиялар мен заманауи материалдарды қолданумен жүргізілуде.

Жобада автожолдық көпірлердің, жол-эксплуатациялы кешендердің, аялдама аумақтарының, жүргізушілер мен жолаушыларға

арналған қызметтік объектілердің құрылысы да қарастырылған. Автодәліздің салынуымен қатар жолдан тыс орналасқан облыс аудандарын жақындастырушы жолдарын салу мен жөндеу жүргізу қарастырылған.

Қазақстандағы жаңа теміржол құрылысы республиканың сыртқы экономикалық көлік байланыстарын кеңейту үшін екі Халықаралық теміржол көліктік дәліздерін қамтиды.

«Қорғас-Жетіген бекеті» бұл теміржол аймағының ұзақтығы 298,4 километрді қытайлық тауарлардың ағымы Қазақстан арқылы жылына 5,6 млн тоннаға арттыратын болады, Қытаймен екінші халықаралық шекаралық өтпелді қалыптастырады. Оның өзінде Қытайдан Қазақстанның оңтүстік аймақтары мен Орталық Азия елдері үшін қашықтық 500 км-ге қысқаратын еді. Мамандардың болжауынша, жол автокөлікке бәсекелес болуға қабілетті. Сәйкесінше, жыл сайынғы жүк айналымының бір бөлігі 450 мың тоннасы мейлінше арзан теміржол тасымалдарына бағытталуы ықтимал.

«Өзен-Түрікменстанның мемлекеттік шекарасы», бұл 146 километрге созылатын темір жол аумағы Қазақстанның Иранға шығу жолын қамтамасыз ететін және де Парсы Шығанағының кейбір елдері мен теңіз порттарына жол ашатын Халықаралық көлік дәлізінің бір бөлігі болып табылады. Тасымалдардың болжанатын көлемі 2012 жылы 5,5 млн тоннаға дейін, ал 2007 жылы-6,3 млн. тоннаға, ал 2020 жылы 7,4 млн. тоннаға жетеді [4, 14 б.]. Жаңа маршрут жолды солтүстіктен оңтүстікке дейін ағымдағы магистралдармен салыстырғанда 600 км-ге дейін қысқарады. Халықаралық ынтымақтастық саласында көлік пен логистика саласындағы қазақстандық кәсіпкерлердің бәсекегеқабілеттілігін арттыруға бағытталған Еуропалық Одақ пен Қазақстанның біріккен Жобасын атап өту қажет. Жоба 2011 жылдың наурызында басталып, халықаралық ISO сапа стандарттарын, басқаруды енгізуге бағытталған.

2010 жылы жүк тасымалдарының көлемі 2003 жылмен салыстырғанда 1,4 есеге артқан, жолаушылардың тасымалы шамамен 1,5 есеге артқан. Дәл солай теміржолдардың өткізілу қабілеті 1,5 есеге артты, шамамен 740 км жаңа теміржол салынды және көрші мемлекеттердің аумағына кіруін қысқартып, ол ел ішіндегі тасымалдардың қашықтығын 700 км-ге қысқартуға мүмкіндік берді. Республикада шама-

мен 39 мың км автожолға бейімделген, көптеген әуежайлардың қайта жаңартылуы жүргізілді, теңіз порттарының қуаттылығы артты.

Еңбекті өтеудің саладағы үлесі ЖҚҚ 37,8% құрады, бұл көлік қызметкерлерінің жалақы деңгейі экономиканың басқа салаларының көбісімен салыстырғанда жалақы деңгейі айтарлықтай жоғары екендігін анықтайды. Қазақстанның көлік саласы жалпы алғанда мейлінше табысты сала болып табылады. ЖҚҚ құрылымындағы таза табыс үлесі қарастырылатын кезеңде құрылды.

ЖАӨ құрылымында сала бойынша «көлік және байланыс» 1998-2010 жылдар аралығында жыл сайынғы өсім орташа есеппен 19,5% құрады. Осы себептен де «көлік пен байланыс» саласының ЖАӨ үлесі жеке аймақтарда өзгеріске ұшырады. Мейлінше өсім Алматы мен Астана қалаларында байқалды, төмендеу Павлодар, Қарағанды, Қостанай мен Қарағанды облыстарында байқалды, бұл аймақтардың құрылымдық қайта құрылуымен және ақпарат пен байланыс секторының үлесінің артуымен байланысты. Көлік саласының қызметінің қаржылық нәтижелерін талдау жалпы алғанда және көлік түрлері бойынша тиімділікте айтарлықтай дифференциацияны уақыт бойынша да, жеке түрлері бойынша да анықтайды.

Жылдар бойынша қажетті тиімділіктің теңсіздігі экономикалық дағдарыстың әсерімен анықталады және де бұл үрдіс көліктің барлық түрлеріне тән. Жоғары тиімділікке құбыр жол көлігі ие, ал тиімділіктің төмендеуі автомобиль, өзен және әуе көлігіне тән. Келтірілген көрсеткіштер, Қазақстанның көлік саласы, кейбір қол жеткізілген жетістіктерге қарамастан, әлі де тұрақтылығымен және қызмет тиімділігімен ерекшеленбейді, сондықтан да реттеудің бағытталуы мен саланың қолдауын қажет ететіндігін көрсетеді.

Саланың тиімділік деңгейіне көлік қызметтеріне деген тарифтердің мөлшері мен негізделуі айтарлықтай әсер етеді. Қарастырылатын кезеңде жүк тасымалдауларына тарифтердің үнемі өсіп отыруы теміржол көлігінде байқалды. Көліктің басқа түрлеріне тарифтер мейлінше тұрақты болды. 2010 жылы ішкі су көлігімен жүк тасымалдау индексі бірден артып кетті (32,5%). Саланың тарифтері мен аз табыстылығын сақтағанда, су көлігінің тиімділік деңгейі 2010 жылы 178,3%-ға дейін төмендеді [5, 13-б.].

Көліктік қызметтер саласындағы тарифтік саясат аймақтық кезеңде белгілі бір тұрақтылықпен сипатталынады. Оған қоса, 2003 жылдан 2010 жылға дейін көліктің барлық түрімен жүктердің тасымалдауына тарифтердің өзгеріске ұшырауы барлық аймақтарда орын алды. Тарифтердің өсім деңгейі жүктердің тасымалдау ерекшеліктеріне, жүк ағымдарының ауқымына және де аймақтағы өнім өндірісінің көлемінің артуына байланысты болды. Алайда, тарифтік саясаттың саладағы өзгерісі тасымалдаулардың өсім қарқынына айтарлықтай әсер еткендігін айта кеткен жөн, бұл көлік рөлінің өнімді тұтыну нарықтарына қалыптасқан өндіріспен өнімді тұтынудың аймақтың орналасуына айтарлықтай рөлінің басымдылығымен негізделді. Жалпы алғанда көлік аймақтардың әлеуметтік-экономикалық даму деңгейін қолдауда маңызды рөлге ие. Қазақстандағы көлік қызметінің нәтижелері айтарлықтай деңгейде мемлекеттің инвестицияларымен және саланы дамытудағы қоғамның бизнесімен анықталды. Қарастырылатын кезеңде мейлінше инвестициялық тартымдылыққа құбыр жол көлігі ие болды, оның үлесіне жылдар бойынша саладағы барлық инвестициялар көлемінің 43-81% тиесілі болды. Нәтижесінде 2010 жылы құбыр жол көлігінің негізгі қорларының құны жалпы көлемде көлік саласының негізгі қорларының 44% астам үлесін қамтыды. Екінші орында инвестициялаудың мәні мен мөлшері бойынша темір жол тұр, одан кейін сәйкесінше, теңіз көлігі. Жағдай мұнай өнімдерінің экспортының қажеттілігімен анықталды, бұл республика экономикасы үшін бұл кезеңде әуе көлігі болпы табылды. Соңғы орынды алдында автомобиль көлігі алды, ескеретін болсақ, мемлекет көліктің осы түрін дамытуға аз қатысады, себебі мемлекет басымдылықты қоғамдастық бизнесі мен жеке кәсіпкерлерге береді. Инвестициялардың төмен көлемі өзен көлігіне тиесілі, ол Қазақстанда соңғы жылдары жетекші сала ретінде қарастырылмаған болатын. Орташа есеппен алғанда сала бойынша тозу деңгейі шамамен 30% құрайды, оның өзінде қарастырылатын кезеңде тозу мөлшерінің төмендеу үрдісі байқалады. Сала құрылымында тозудың жоғары деңгейі автомобиль көлігіне тиесілі, кейінірек- темір жол көлігіне тиесілі. Тозудың ең төмен деңгейі құбыр жол көлігіне тән. Ол өзен көлігі мен әуе көлігіне де тиесілі, олардың негізгі қорларының

тозу көрсеткіштері жылдан жылға айтарлықтай өзгерістерін сипаттайды, ол көрсеткіштердің ескерелітен статистикасының объектілігіне күдік туғызады. Алайда мұндай үрдіс көліктің осы түрлерінің қызметінің тұрақтылық сипатының жеткіліксіздігімен негізделеді.

Қазақстандағы қазіргі көліктің ең маңызды мәселелерінің бірі көлік қызметтерінің қымбаттылығы болып табылады, ол дамыған мемлекеттердің көлік жүйелерімен салыстырғанда оның бәсекеге қабілетсіздігінің төмендегін көрсетеді. Қазақстандағы көліктік құрама тауарларға, теміржолмен тасымалданатын тауарларда 8 % құрайды және де автомобиль көлігінде 11 % дамыған мемлекеттермен салыстырғанда 4-4,8 %. Орташа есеппен көліктік құрама соңғы шегінде (Еуропалық Одақ) ЕО 8-9 % құрайды. ЕО жоспары бойынша 2013 жылы көрсеткіш 5-7 %-дан аспайтын болады. Әлемдік банктің (ӘБ) мәліметтері бойынша, Белоруссиядағы бір жүк контейнерінің экспорт құны 1,8 мың \$ сомасына бағаланады, ал Ресейде – 1,85 мың \$, ал Қазақстанда – 3 мың \$ [5, 13-б.].

Қазақстанда қазіргі кезеңде көлік желісін дамытуда экономикалық қажеттіліктерге аймақтық сәйкессіздіктер бар. Мұндай сәйкессіздіктердің ішінде бірінші кезекте көлік жолдарының жүктелуінің сәйкессіздігін атап өту қажет. Бір жағынан, мұндай айтарлықтай жүктемелер ірі қалалар мен негізгі республикалық магистралдарға тән. Бір жағынан, перифериялық облыстардың, аудандар мен елді мекендердің негізгі көлік байланыстарына қол жетімсіздік мәселесі. Көліктік инфрақұрылымның аймақтық теңсіз қамтамасыздандырылуы аймақтардың әлеуметтік-экономикалық дамуының дифференциясын сақтайды. Жол желілерінің жалпы жеткіліксіз дамуы мен көлік түрлерінің өзара тығыз байланыспауы әзірге жүктер мен жолаушыларды тасымалдаудың балама жолдарын тез табу мен жүзеге асыруға мүмкіндік бермейді.

Еңбектің қазіргі нарығы азаматтардан мобильді және жұмыс іздеу жағдайында болуын, басқа аймақта жұмыс жасауға дайын болуларын талап етеді. Жергілікті маңыздылықтағы жолдардың дамымауы азаматтардың еңбектік белсенділігін тежейді және де халыққа өмірлік маңызды қызметтердің: өз уақытында көрсетілетін медициналық көмек, білім беру мекемелерінің қол жетімділігі, мәдени-тұрмыстық мәндегі объектілер, сауда орталықтары мен т.б. қол

жетімділігін анықтайды. Шығыс Қазақстан, Алматы, Қызылорда мен Қарағанды облыстарында жырақ орналасқан аймақтар берілген сипаттамаларға сәйкес келетін мейлінше әдеттегі аймақтар болып табылады.

Қазақстандағы көлік жүйелерінің қолданыстағы технологиялық деңгейі жеткіліксіз. Қазақстанның көліктік инфрақұрылымында осы кезеңде айтарлықтай артта қалушылық заманауи көлік құралдарын қолдануда және де саланы ақпараттандыруда білінеді.

Көптеген эксплуатацияланатын көлік құралдарының техника-экономикалық сипаттамалары, соның ішінде, республиканың көліктік машина жасауымен жеткізілетін жаңаларының өлшемдері дамыған мемлекеттегілері мен салыстырғанда айтарлықтай төмен болып табылады. Отандық машина жасауда өндірілетін және таяу шетелдерден әкелінетін төмен техникалық сипаттамалар, ескірген сән үлгісі, көлік құралдарының қолайсыздығы көлік құралдарын дамыған мемлекеттерден алуға басымдық танытуға әкеліп соғады.

Қазақстан халқының жеткіліксіз төлемқабілеттілік сұранысы азаматтарға шағын мекемелерге және шағын компанияларға жаңа көлік құралдарын сатып алуға мүмкіндік бермейді. Нәтижесінде Қазақстанда соңғы жылдары ұсталған көлік құралдарын алудың асқан көрсеткіші орын алды (ұшқыштар, автобустар, жүк көліктері, арнайы көлік техникасы, бірақ көбісіне жеңіл автокөліктер).

Қазақстандағы көлік дамуының осындай арнайы барлық ерекшеліктерінің салдары болып [5, 15-б.]:

- ұсынылатын қызметтердің жеткіліксіз сапасы;
- көлік шығындарының жоғары мөлшері;
- көліктік апаттардың жоғары деңгейі мен көліктің қоршаған ортаға адам денсаулығына экологиялық теріс әсер етуі табылады.

Халықаралық көлік нарықтарында, көлік құралдарына халықаралық техникалық талаптардың үнемі өзгеріске ұшырап отыратын жағдайында, Қазақстанда ескірген көлік техникасы мен технологияны қолдану отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі болып табылады. Бұл кейде қазақстандық көлік компанияларына еуропалық көліктік кеңістікте жұмыс жасауларына әкеліп соғады (әуекомпаниялары, көлік компания-

лары, жүктердің халықаралық тасымалдарын ұйымдастырушылар).

Қазақстанның көлік жүйесі ортақ экономикалық кешеннің бір бөлігі болып табылады, тежеуші физикалық емес факторлардан жапа шегеді: парақорлық мен бюрократиялық кедергілер, заңнаманың шикілігі, мамандардың төмен санаты мен өмір бойғы қайта оқыту мен қайта дайындау деңгейінің төмендігі. Қазақстандағы мамандардың санаттарының төмендігі жайлы мәселе шетелдік мамандардың баяндамалары мен жарияланымдарында бірнеше мәрте көтерілген болатын. Жеке жағдайларда ЕДБ Басшысы Томас Миров 2011 жылдың 11 мамырында Астанада ҚР Президенті жанындағы шетелдік инвесторлардың Кеңесінің отырысында, Қазақстан қол жеткізген жетістіктердің көбісі әлі де бірнеше мәселелерді шешуі тиіс деп мәлімдеді. Ондайлардың бірі жоғары санатты жұмыс күшінің болмауы болып табылады, ол Қазақстанның экономикалық дамуы үшін кедергі болып табылады. Қазақстанның үнемі тәуекел мен жоғары қауіп жағдайында қызмет ететін көліктік саласы үшін, бұл мәселе қауіпсіздік көзқарасы тұрғысынан да, саланың бәсекеге қабілеттілігі мен тиімділігін арттыру көзқарасы тұрғысынан мейлінше маңызды болып табылады.

Көліктің барлық түрлерімен тасымалдауда болжанып отырған сұраныстың артуы, көлік саласының артта қалуына қарамастан, экономикалық өсім мен көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігіне және Қазақстан экономикасының дамуына, елдің транзиттік әлеуетін жүзеге асыруға, жалпы алғанда, қауіп туғызады. Осыған орай көлік жолдарының ұзақтығын арттыру мен орналасуын тиімді ету, олардың техникалық деңгейін арттыру, көлік үдерістерін ұйымдастыруды кемелдендіру, ел аумағы шегінде бірыңғай жол желісін қалыптастыру мен халықаралық көлік дәліздерін дамыту, жол қозғалыстарының қауіпсіздік жүйесін қамтамасыздандыру мәселелерін шешу қажет. Қазақстанның көлік кешенінің жетекші бағыттарын кемелдендіруін анықтау үшін, дамыған мемлекеттердің тәжірибесі бойынша және сала зерттеуінің нәтижелері бойынша қолданыстағы көлік желілерінің кешенді бағалауы мен қолдану тиімділігін талдау қажет. Бұл материалдар бастапқы ақпараттық аналитикалық негіз ретінде қызмет етеді, оның негізінде көлік жолдарының құрылымын тиімді

ету аумаққа сәйкес жоспарымен жүргізіледі, еңбек өнімділігін арттыруда көлік рөлін олардың экономикалық әлеуетінің өсімімен, тиімді аумақтың дамуымен бағалау жүргізіледі.

Көлік техникасының бұзылуы мен жиі істемей қалуы жөндеу жұмыстарына шығындардың артуына әкеліп соғады. Көлік саласының дамуын қамтамасыз ету мен ел экономикасын жалпы арттыру үшін, көлік қызметтерінің тиімділігін арттырып, жаңарту үшін, көлік активтерін жандандыруға инвестициялар тарту үшін көліктік экономикалық үлгісін қайта қарап, саланың институтталған құрылымын кемелдендіру қажет. Көлік кешенінің техника-технологиялық және ұйымдастырушылық жаңартуды мақсатты үш бағытта жүргізу қажет: көліктік парктің қайта жабдықталуы; көлік инфрақұрылымын техника және техникалық кемелдендіру; логистикалық әдістерді, саланы басқару мен көлік компанияларын енгізу арқылы тасымалдарды ұйымдастыруды жетілдіру. Мұндай міндеттерді жүзеге асыру үшін көліктің барлық түрлерін кешенді және бағытты түрде дамыту қажет және де құрылыстың, жөндеу мен жолдарды салудың кешенді жоспарымен ұзақмерзімді жоспар негізінде көлік инфрақұрылымын кешенді дамыту қажет. Негізгі мәселе көлік инфрақұрылымын қаржыландырудың тұрақты көздері мен жеткілікті көлемін қалыптастыру болып табылады (мемлекеттік инвестицияның артуы мен жеке инвестицияларды тарту). Үздік көлік желісі бар дамыған мемлекеттердің шетелдік тәжірибесі, бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымының дамуы, ең алдымен, жол құрылысы инновациялық материалдар мен технологияларды қолдану арқылы жүру қажеттілігін көрсетеді. Сәйкесінше, Қазақстанның бюджетімен қарастырылған көлік кешенін дамыту бағдарламаларын қаржыландыру көлемін арттыру жол құрылысының елдің климаттық және геофизикалық жағдайын ескеретін заманауи технологияларын енгізген жағдайда инновациялық технологиялар мен заманауи техника мен технологияны қолданумен ғана жүзеге асатын болады.

Қазақстанда көлік жүйелері мен жер серіктік жүйелерінің мониторингін дамытуда жаңа ақпараттық технологияларды қолдану басталып кетті. Республика аумағының көлемі, климаттық-табиғат жағдайларының қатандығы осы тәжірибенің жүктер мен жолаушыларды

транзиттік тасымалдаудың шегінде ғана емес, аймақаралық және аймақтық тасымалдардың тәжірибесінде де кеңейтуді қажет етеді. Заманауи мультимодельді көліктік технологиялардың дамуы көліктік шығындарды тиімді ету мен төмендетуге, көлік инфрақұрылымын қолдану тиімділігін арттыруға, тасымалдаудағы кезеңдер мен қажеттіліктердің салалық пен өндірістік түрлерін өзара байланыстыруға мүмкіндік береді. Тасымалдаулардың бұл түрі шетелдік тапсырыс берушілердің арасында сұранысқа ие.

Осыған байланысты саланың басшылығына басты назарды мультимодельді көліктік тасымалдау мен жоғары санатты мамандарды осы кешенде жұмыс жасауға республикада дамыту мен қалыптастыруға назарды бұрған жөн. Осылайша өндірістік үдерістің экономикалық, ұйымдастырушылық және технологиялық үлгілерінің өзгеруі көлік кешенінің келешекте тиімді дамуын анықтайтын мүмкіндіктердің қатарына кіреді.

Халықаралық сауданың қазақстандық үлгісін қалыптастыру көлік дамуының объективті шарты болып табылады. Жеке жағдайларда бұл халықаралыққа өтуі болып табылады. Өндірісте, ауыл шаруашылығында, қызмет саласында, табиғат зоналарын кешенді дамытуда халықтың қозғалысын арттыру мен білім әлеуетін арттыруға ықпалдасады, яғни аймақаралық саудада интеграциялық сауда байланыстарын қалыптастыру негізінде жүргізіледі. Сауда байланыстарының тұрақтылығы, жоспарлы және басқарылатын сипатты көлік операциялары мен тасымалдаулардың көлемін тиімді етуге мүмкіндік береді, құрлықтық көлік желілерінің ұзақтығын арттыруға әсер етеді, тауарларды жеткізу уақытын қысқартуға мүмкіндік береді. Интеграциялық одақтар қолданыстағы желілерді тиімді қолдануға және жаңа халықаралық көлік дәліздерін салуға мүмкіндік береді. Соңғы екі онжылдықтағы посткеңестік мемлекеттердегі оқиғалардың тәуелсіз дамуы Орталық Азия мен Каспий аймағын сыртқы ортамен және осы аймақтағы елдерді өзара байланыстырушы көлік маршруттарының айналасында жағдайды қайта бағалауға мүмкіндік береді.

Мұндай жаңа көліктік маршруттар мен халықаралық дәліздердің мәселелері аймақ елдерінің назарына ғана емес, саудалық және әлеуметтік-экономикалық байланыстарын дамытуға мүдделі мемлекеттердің, бизнес саласының

субъектілерінің және өзге де шаруашылық субъектілерінің әртүрлі байланыстағы мемлекеттерінің назарына ілікті. Бұл аймаққа жаһандық немесе аймақтық сыртқы күштердің экономикалық және саяси бағыттарына халықаралық ұйымдардың, жеке мемлекеттердің, халықаралық компаниялар мен өзге де мүдделі тұлғалардың деңгейінде бағдарланған. Мұндайда, олардың көлік жолдарын қалыптастыруға қатысу мақсаттары мен қағидалары немесе оларды ұйымдастыру үдерісіне әрекеттесуі жекебастылыққа ұмтылуға, бәсекелесті жоюға, шикізат немесе өткізу нарығына қол жетімділікті алуға жиі негізделеді.

Бизнес ретінде жарнамаланған жобалардың, көлік магистралдарының бір бөлігі әлі де жүзеге аса қойған жоқ, Оған себеп, жобаның жетекші құраушысының саяси құраушысы болып табылады. Жарқын мысалдардың бірі ретінде «Набукко», «Еуразиялық көлік дәлізі» жобалары, бағдарламалардан «ТРАСЕКА», «ИННОГЕЙТ» және т.б. болып табылады.

Орталық Азия мен Кавказ аймағында көлік саясатын қалыптастыру тарихи тұрғыдан үнемі жетекші саясат пен мемлекеттердің мүддесінің әсерін әрқашан сезінді. Әлеуметтік экономика кезеңінде Әзірбайжан мен Қазақстан, Орталық Азия республикалары мен мемлекеттері, олардың шекарасынан оңтүстікке қарай орналасқан елдер арасындағы көлік байланыстарының дамуы біраз тежеліп қалды. Қазіргі даму кезеңі Каспий аймағының барлық мемлекеттері мен Орталық Азия мемлекеттерінің сауда-экономикалық байланыстарын бір деңгейлендіруге талпынысымен сипатталынады, ол жаңа көлік инфрақұрылымының қалыптасуын қажет етеді. Бұдан өзге, бұл аймақтың мемлекеттері географиялық орналасуларын транзиттік мақсатты ұтымды қолдану тиімділігімен жүзеге асыруға талпынады. Қазақстан бұған орай экономикалық және көлік байланыстарының көпвекторлы даму бастамасын жүзеге асырады, ол мемлекеттің сыртқы әлеммен байланыста экономикалық және саяси мүдделерінің тепе-теңдігін қолдауға мүмкіндік береді.

Қазақстанның көлік әлеуетінің даму кешенін жалпы талдаудың жалпыланған нәтижелері келесідей негізгі үрдістерде атап өтілгені жөн:

1. Қазақстан Республикасының көлігі соңғы онжылдықта ішкі экономиканың қажеттіліктерін қамтамасыздандыру мен Қазақстанның

халықаралық байланыстарға қатысуын есепке алу үшін айтарлықтай интенсивті дамыды. Сала республика экономикасы мен аймақтардың экономикасында маңызды экономикалық және әлеуметтік қызметтерді жүзеге асырады. Көліктік аймақтың таралуы әрқалай. Тасымалдауларды салмағының тасымалдаулардың жалпы саны, біріктірілген тасымалдаулардың жүйесінің дамуы есебінен қысқаруы ықтимал.

2. Дамыған мемлекеттермен салыстырғанда, Қазақстан көлігі әлі де бәсекеге қабілеттілігі төмен сала болып табылады, көліктің ЖІӨ үлесінің төмендеуі үдерісі байқалады және инвестициялардың жалпы көлемінде сала тұрақты дамуымен ерекшеленбейді.

3. Көлік кешенін дамытудағы негізгі кедергі келтіруші факторлар:

- әлсіз дамыған көлік инфрақұрылымы мен жаңартылуы дереу жүргізілетін ескірген көлік паркі

- көлік пен логистика үшін халықаралық оқыту стандарттарымен дайындалған жоғары санатты мамандардың жеткіліксіздігі мен өмір бойы санаттылықты арттыру мен қайта оқыту жүйелерінің дамымауы;

- шетелдік тәжірибедегі инновациялардың жеткіліксіз қолданылуы;

4. Көліктің келешекте жемісті дамуын қамтамасыз ету үшін, көлік қызметтерінің тиімділігін арттыру үшін саланың дамытудың келешектегі стратегиясын анықтау мен талдауға кешенді тәсілді қолдану қажет, шараларды экономикалық үлгінің жүйесі бойынша жасау мен жүзеге асыру, институтталған құрылымын кемелдендіру, көліктің мемлекетпен дамуын жүзеге асыруды тиімді ету.

5. Көлік қызметкерлері мен логистика саласындағы мамандарды оқыту, қайта оқыту мен өмір бойы санатын көтеру жүйесін қайта қарау қажет.

Әдебиеттер

1 Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 г. – Астана, 2010.

2 Постановление Правительства РК № 303 «Карта индустриализации Казахстана на 2010 – 2014 годы» от 14 апреля 2010 года – <http://www.government.kz/>

3 Стратегический план развития Республики

Казахстан до 2020 г. от 01.02.2010 г. №922. – 12 с.
4 Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г. – Астана, 2006. – 14 с.

5 Можарова В. Транспорт в Казахстане: Современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы, 2011. – 214 с.

С.Е. Жолдыбаева

Роль транспорта в развитии национальной экономики

Транспорт Казахстана – сложная отрасль, осуществляющая свою деятельность во взаимодействии с другими отраслями и экономическими секторами республики. Управление разными видами транспорта осуществляется в рамках нескольких министерств и ведомств, что предполагает тесную координацию и обеспечение методологического единства в подходах к стратегии развития.

Ключевые слова: транспортные услуги, эффективность, экономика, стратегия, инвестиция.

S.E. Joldybaeva

The role of transportation in the national economic development

The Transport system of Kazakhstan is a complex industry, operating its activity in conjunction with all industries and economic sectors of the republic. Managing the different types of transportation is implemented by several ministries and departments of the country, which will require close coordination and provision of methodological unity in approach to strategy development.

Keywords: transportation services, efficiency, economy, strategy, investment.