

1. С.Фишер, Р. Дорбуш. Экономика. – Москва. - Дело-ЛТД. - 1995.
2. К. Маркс. Капитал.-т.1. - Политиздат. – Москва.-1963г.
3. Д. Джой-Меттьюз. Развитие человеческих ресурсов. – Москва. - 2006г.

Г.Қ. Нұрғалиева

ТӘУЕЛСІЗДІК ЖЫЛДАРЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК КЕШЕНІНІҢ ДАМУЫ БАҒЫТТАРЫ МЕН ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

Мемлекеттің ролі нарық экономикасы жағдайында бұрынғы әкімшілдік-әміршілдік экономика жағдайына қарағанда өзгеше екендігі белгілі. Рецессия кезеңіне дейін мемлекет нарық экономикасы жағдайындағы нарықтың дамуына кедергі жасамауы қажет деген пікір қалыптасқан [1].

Бүгінде әлем мемлекетпен нарық бірге дамуы қажет және мемлекет бақылауды қаржы секторында немесе жол салудағы құрылыстың сапасын бақылау үшін, инновациялық технологияларды енгізудегі, транспортты бақылаудағы қазақстандық стандарттарды халықаралық стандарттарға жеткізуді бақылау саласын қатаң қадағалауы керек [2].

Көптеген дамыған елдерде экономиканың нарықтық секторлары субсидияланады, транспорттық инфрақұрылымды қаржыландыру кең түрде жүргізіледі. Бұл тенденция уақытша, кризис аяқталғанға дейінгі шаралар ғана. Бірақ, әлемдік кризис көрсеткеніндей, мемлекеттік реттеудің күшейтілген модельдерін ірі компанияларының қызметін тұрақтандыру үшін әлемнің көптеген елдері пайдалануда. Таза нарықтық реттеудің идеологиясы кризистен шығудың дайын жолдарын бермейтіндігін бүгінгі кризис көрсетіп бергендей.

«Қазақстан темір жолы» ҰК АҚ тасымалдау қызметінің, ҚР транспорт және көлік Министрлігінің мәліметтері бойынша, жүктерді тасымалдау көрсеткіштерін терең талдау арқылы даму тенденцияларын анықтап, алдағы жылдарға болжамдар жасауға мүмкіндік береді. Төмендегі 1-кестеде жүкті темір жолмен тасымалдау мәліметтері берілген [3]:

1-кесте

Темір жолмен жүк тасымалдау динамикасы, млн. тоннамен

Қатынас түрлері / жылдар	2003 ж.	2004 ж.	2005 ж.	2006 ж.	2007 ж.	2008 ж.
Тасымалданған жүк-барлығы	202,7	215,5	222,7	246,9	260,6	268,9
2003 ж. өсім %	100	106,3	109,9	121,8	128,6	132,7
Ішкі қатынаста	113,6	122,5	129,8	135,1	140,3	145,6
2003ж. салыстырғанда өсім %	100	107,8	114,3	118,9	123,5	128,2
Жүкті шығару-экспорт	72,3	72,2	69,0	83,8	84,8	85,8
2003ж. салыстырғанда өсім %	100	100	95,4	115,9	117,3	118,7
Жүкті енгізу- импорт	10,1	12,7	15,0	17,7	22,3	25,0
2003ж. салыстырғанда өсім %	100	125,7	148,5	175,2	220,8	24,7
Жүк транзиті	6,7	8,0	8,9	10,3	13,2	14,6
2003ж. салыстырғанда өсім %	100	119,4	132,8	153,7	197,0	218

Шынайы өндіріс сферасындағы кризистік төмендеуге қарамастан, мамандардың болжамы бойынша 2011 жылға Қазақстандағы темір жол тасымалының болжамды көлемі едәуір өсуі тиіс. Шынайы өндірістің төмендеу кезеңіндегі мұндай болжам өткір болжам деп айтуға болады, бірақ интенсивті дамып жатқан экономика жүк тасымалдары қарқынының өсуін көрсетеді [4].

Жоғарыдағы кесте мәліметтері көрсеткендей, тасымалданған жүктің жалпы көлемі 32,7 % өскен және ол жыл сайын алдыңғы жылмен салыстырғанда едәуір өсіп отырған. Мұнда қатынастың әр түрлері бойынша тасымалдау қарқыны әр түрлі өсімді көрсетеді. Ішкі қатынас бойынша тасымалдау 28,2 %, енгізу-импорт 2,5 есеге өскен, бұл төмендеуге байланысты кризиске қарсы шаралардың жүзеге асыруымен шикізаттарды, құрылыс материалдарының және жабдықтарды тұтыну қарқынының азайуына қайшы еліміздің

экономикасының дамуының жалғасуымен түсіндіріледі. Ресей және Орталық Азия, Қытай елдерімен сауда-экономикалық байланыстардың белсендірілуіне байланысты транзит екі еседен артық көбейген.

Талдаудың тағы бір аспектісі тасымалдың жалпы алғандағы көлеміндегі қатынастың жеке түрлері бойынша үлес салмағының өзгеруі. Мысалы, ең алдымен транзиттің 3,5 % дан 5,2 % өсуі. Болашақта транзиттік қатынастағы жоғарғы қарқынды өсімі абсолютті көрсеткіштерде де, жалпы мөлшердегі қатысты көрсеткіштерде де сақталады деген болжамдар бар. Өткен 5 жылдың ішінде ішкі қатынас бойынша жүк тасымалдау көлемі азайған, азаю жылдар бойынша біркелкі төмендеген. Халықаралық және транзиттік қатынастағы тасымалдаудың жоғарғы қарқындарының есебінен кіші-гірім төмендеулер алдағы уақытта да болатындығын болжауға болады.

Еліміздің экономикасы құрылыс саласындағы қиыншылықтарды жеңіп, және жақын уақытта рецессиядан шығады деп сенеміз. Бұл сала шынай өндірісті кеңейту үшін қажетті өнімдерді тұтынуды қайтадан қамтамасыз етуді бастайды, нәтижесінде жүк тасымалдаудың жалпы көлеміндегі жүкті елімізге енгізудің үлес салмағы өседі.

Жалпы жүк айналымы коэффициенті (жүк айналымының тасымалданған жалпы жүк бойынша және жекелеген түрлері бойынша жүк санына қатынасы) алғашқы жылдары 2003 жылдан бастап өскен, ал соңғы 2006 – 2008жж. өзгермеген, яғни 0,77 тең. Яғни, тасымалданған жүктің әрбір тоннасы 770 тарифтік тонна-километрге тең жүк айналымына тең екенін көрсетеді. Болашақта жүк айналымы қарқыны тасымалданған жүк көлемі көрсеткіштеріне қарағанда жоғары болады, бұл қатынастың әрбір түрлері үшін жүк айналымы коэффициенттері мәндері әр түрлі екендігімен түсіндіріледі.

Ішкі қатынаста, талданатын әрбір жылда жүк айналымын тасымалданған жүк санына бөлу арқылы 0,6 мәнін аламыз. Бұл жүктің әр тоннасы 600 тарифтік тонна-километрді көрсетеді. Жалпы талдау үшін 0,6 цифрын ішкі қатынас бойынша тұрақтандырылған коэффициент ретінде бүгінге және перспективаға қарастырамыз. Мұндай тұрақтандырылған коэффициенттің мәндері жүкті енгізу-импорт бойынша 1,0 тең, ал транзиттік тасымалдау бойынша 1,7 деп алуға болады. Көріп отырғанымыздай, 1 тонна жүкті транзиттік қатынаста тасымалдау ішкі қатынастағы 1 тонна жүкті тасуға қарағанда 3 есе көп жүк айналымын береді. Егер Халықаралық тасымалдаудағы тарифтер ішкі қатынастарға қарағанда әлдеқайда жоғары екендігін ескеретін болсақ, онда транзитті барынша жоғарлату керек екендігін әлемдегі темір жол тәжірибесі бойынша түсінуге болады [4,5].

Өкінішке орай, 1990-2002жж. Қазақстанның және бұрынғы социалистік елдер экономикасындағы кризистік жағдайлар мен сауда-экономикалық, кооперациялық байланыстардың үзілуі темір жолмен тасымалдаудың көлемінің қарқынды төмендеуіне әкелді. 2003 ж. бастап «Қазақстан темір жолы ҰК АҚ» тасымалдау қызметінде тұрақты өсім байқалды, болжамның эксперттік әдістері, жыл сайынғы мониторинг негізінде темір жол транспортының даму көрсеткіштерін келтіруге болады (2-кесте) [3,5]:

2-кесте

Жүкті тасымалдаудың жалпы және қатынастың жеке түрлері бойынша болжамдық көрсеткіштері (млн. тоннамен)

Қатынас түрлері / жылдар	2007 ж.	2008 ж.	2011 ж.	2014 ж.	2017 ж.	2020 ж.
Жүк айналымы, барлығы:	260,6	276,9	315,1	350	380	400
өсім (%)	100	106	121	134	146	153
Ішкі қатынаста	140,3	146,2	161	177	192	200
өсім (%)	100	104,2	114,7	126,2	136,8	142
Жүкті шығару-экспорт	84,8	90,0	101,0	108,0	114,0	119,0
өсім (%)	100	106,1	119,1	127,4	134,4	140
Жүкті енгізу-импорт	22,3	24,0	29,5	34,5	38,0	41,0
өсім (%)	100	107,6	132,3	154,7	170,4	184
Жүк транзиті	13,2	16,8	23,5	30,5	36,0	40,0
өсім (%)	100	127,3	178,0	231,1	272,7	303

2-кестеден көріп отырғанымыздай, тасымалдаудың жалпы көлемінің өсімі жоғары. Он жыл ішінде 46%, ал болжанатын мерзімге 2007-2020 жж. 53% өседі деп болжайды. Тасымалдаудың алдағы кезеңдегі тасымалдау көлемін игеру, еліміздің экономикасымен шынайы өндірісті осындай жүк тасымалы мөлшерімен қамтамасыз ету орасан күшпен қаражатты, жылжымалы құраммен техниканы талап етеді. Пайымдаулар бойынша болжамды мерзімде транзиттік тасымалдар 3 есе жоғары қарқынмен өседі. Мұнда жүктің жалпы көлеміндегі транзиттік тасымалдаудың үлесі 5,2% дан 10% өсуі керек. Бұл Қазақстанның темір жолының транзиттік потенциалының тиімділік көрсеткіші болады.

2003-2008жж. жүк тасымалдаудың жоғары өсуі қарқыны байқалды. Жүк ағымының бөлінуімен бағыттарына, өсіміне Ақсу – Дегелен және Хромтау – Алтынсарин жаңа темір жол желілерінің іске қосылулары әсер етті, бұл Ресей арқылы тасымалданып жүрген жүктің бір бөлігін еліміздің ішкі желілеріне бағыттауға мүмкіндік туғызды.

Транспорт саласындағы мемлекеттің кризиске қарсы реттеу шараларын талдау негізінде мынадай бірнеше кризиске қарсы ерекшеліктерімен тұрақтандыру бағыттарын көрсетуге болады:

1. Индустриалды-инновациялық даму бойынша транспорттық профильдегі зауыттарды салу. Олар көлік кешені үшін қажетті өнімдерді шығарады, мысалға алатын болсақ, жолдарды салуда қажетті материалдардың басым бөлігі басқа елдерден алынады, ал бұл сол елдерді қаржыландырудың көзі.

Перспективада елімізде Ақтау қаласында битум өндіруші зауыт салу жоспары бар. Еліміздегі бүгінде жалпы тұтынылатын битумның 25 пайызы ғана өндіріледі екен.

2. Транзиттік корридорлар. Дағдарыстан кейін әлемде олардың потенциалы өседі деп болжанады. «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» мегажобасының құрылысын нақты жүзеге асыру басталды. Оның жалпы құны 825 миллиард теңге, оның 422 миллиарды – халықаралық қаржы институттарының қарыздары. 2010 жылдан бастап оның толық масштабты жұмыстары басталады. Алматы-Қорғас және Шымкент-Өзбекстан шекараларындағы учаскесінің концессионерлерін анықтау жоспарлануда [6].

3. Темір жолдың транзиттік потенциалын жоғарлататын жобаларды іске асыру. 2009 жылы ұзындығы 298 км болатын Қорғас-Жетіген құрылысы басталды. Бұл жаңа маршрут Қытай арқылы өтетін екінші шекаралық жолды ашуға мүмкіндік береді, жүк айналымын әлдеқайда көбейтуге және тасымалдау мерзімдерін қысқартуға мүмкіндік береді.

Қазақстан, Түркіменістан және Иран мемлекеттерімен Өзен (Қазақстан) – Қызылқая – Берекет – Этрек (Түркіменістан) – Горган (Иран) темір жол линиялары құрылыстарын салудағы бірлесіп қызмет ету туралы бірлескен декларацияға қол қойылған. Бұл жол «Солтүстік – Оңтүстік» коридорының бөлігі ретінде үш елді біріктіріп, Персид қағанатына жүк ағымын көбейтеді.

4. Көліктік машина жасауды дамыту, темір жол техникасын өндіруші өз зауыттарын салу. Астанада локомотив құраушы зауыт, Екібастұзбен Петропавловскіде жүк вагондарын, Атбасарда электровоздар, Алматыда жолаушылар вагондарын жасау зауыттарын іске қосу жоспарлануда.

Болашақ көліктік жобаларды жүзеге асыру үшін инвестицияларды шоғырландыру отандық көліктік машина жасауды дамытуға мүмкіндік береді, ол еліміздің экономикасының нағыз локомотиві болады.

5. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» коридорын құрудың қазақстандық индустрияға мультипликативтік әсері. Транспорттық коридор республиканың бес облысы арқылы өтеді, осы облыстар өзінің дамуы үшін қосымша мүмкіндіктер алады. Мұнда зауыттар мен қоса құрылыс барысында бірнеше қосымша кәсіпорындар салынады. Стратегиялық трасса бойында жүк ағымының көбейуімен елді мекендер қосымша қызмет көрсету пункттерімен - кафе, қонақ үй, автокөлік жуумен жанар-жағар май құю т.с.с пункттері ашылады. Кіші және орта бизнесті дамытудың перспективаларымен қосымша жұмыс орындарын ашуға мүмкіндіктер туады.

1. Назарбаев Н. Через кризис к обновлению и развитию. Послание Президента Республики Казахстан народу Казахстана. // Казахстанская правда от 3 марта 2009 года.
2. Назарбаев Н. Ключи от кризиса. //Российская газета от 2 февраля 2009 года.
3. Касымбек Ж. М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса Республики Казахстан, автореферат. - Алматы, 2009.
4. Сабетов А. Общие принципы и технология оказания услуг грузового перевозчика. Вестник Казахской Академии транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева. - Алматы, 2005, №1.
5. Единый мультикоридор. // Казахстанская правда от 11 апреля 2008.
6. План комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2007-2010 годы. Утвержден приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 10.09.2007 г. № 197.

Одним из уроков кризиса стало изменение представления о роли государства в рыночной экономике. Сегодня мир признал, что государство и рынок должны сосуществовать, и государство может осуществлять надзор, например, в финансовом секторе и в сфере контроля за качеством строительства дорог, внедрения инновационных технологий, гармонизации казахстанских стандартов с международными стандартами управления транспортом.

To one of crisis lessons became representation change about a state role in market economy. Today the world recognised that the state and the market should co-exist, and the state can carry out supervision, for example, in financial sector and in sphere of the control over quality of a construction of roads, introduction of innovative technologies, harmonisation of the Kazakhstan standards with the international standards of management of transport.