

ЭОК 338.41

Нұрғалиева Гүлнар Қазыбекқызы - э.ғ.к., доцент (Алматы, М. Тынышбаев атындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясы)

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК КЕШЕНІН БАСҚАРУ ЖҮЙЕЛЕРІ

Мемлекет көлік инфрақұрылымының жағдайы мен дамуын реттеу құралдары арқылы ішкі және сыртқы нарыққа қатысушылардың халықаралық бөліну және кооперативтік еңбектің бәсекеге қабілетті өнімдерін көліктік алмасу негізінде қалыптасатын әрекеттерін үйлестіреді; қызмет түрлерін ішкі және сыртқы экономикалық тұтыну құрылымын жетілдіруге ықпал етеді.

Әлемдік тәжірибе бірқатар елдерде (АҚШ, Канада, Австрия) өндірістік және тұтынушылық тұтыну құрылымы көлік қызметтерінің даму деңгейімен анықталған. Скандинавияда, Германияда, Оңтүстік Кореяда және басқа да мемлекеттерде көлікті ұйымдастыру жүйесі көбіне ірі көлік жобаларын мемлекеттің инвестициялауымен, тендерлік сатып алуды өткізу тәртібі мен ережелерін, көліктегі ақпарат құралдары мен техникалық базасын жаңарту мен инновациясын, уәкілетті органдар мен ұйымдар тарапынан жоспарлау және мемлекеттік реттеу сапасын реттеумен байланысты.

Туындаған әлемдік қаржы дағдарысында барлық мемлекеттер экономикадағы реттеуші рөлді күшейтті. Сыртқы экономикалық байланыстардың интеграциялануы жағдайында Қазақстан тұрақтандыру мақсатында экономикадағы мемлекеттік реттеу рөлін күшейтеді [1]. Көлік тасымалдары әлемдік шаруашылықтағы ұлттық экономиканы біріктіретін дүние жүзілік шаруашылық байланыстарын жүзеге асыруға көмектеседі. Барлық елдер ғаламдық көлік кеңістігінің қатысушылары болып табылады. Елдің көлік саласы дағдарыстық құбылысқа қарамастан жолаушылар мен жүктерді үздіксіз тасымалдауды қамтамасыз етуі тиіс. Халықаралық бәсекеге қабілеттілік рейтингіне сәйкес Қазақстан жолдардың сапасы бойынша 109 орынға ие, теміржолдың жағдайы бойынша – 39; порттардың инфрақұрылымы бойынша – 88; әуежайлар бойынша – 92 орынға ие [2].

Әртүрлі елдердің халықаралық қатынастарының көп қырлы кешені экономикаға фирмалар, компаниялардың қызметі тарапынан, экономика салаларына көлік жүктемесінен көрініс табады. Бәсекеге қабілеттіліктің ең әлсіз деңгейіне жергілікті жол желісінің жадайына байланысты республиканың автомобиль көлігі ие. Әуе көлік инфрақұрылымының сапасы оның жағдайы мен жекелеген авиакомпаниялар мен әуежайлардағы тасымалдау қызметіне тікелей байланысты болады. Ірі отандық өндірушілердің өнімдерді экспорттау көлемінің азаюына байланысты теміржол саласындағы (орта есеппен үш-төрт пайызға) және азаматтық авиациядағы (сегіз пайызға) тасымалдау көлемінің төмендеуі күтілуде [3].

Экономиканың мемлекеттік саласындағы негізгі кемшілік – бұл экономиканың басқа салаларының кәсіпорындарымен салыстырғанда оның кәсіпорындарының төменгі экономикалық тиімділігі болғандықтан, оның өмір сүруінің едәуір қолайлы ұйымдастыру-шаруашылық формаларын, сондай-ақ осы сала кәсіпорындарының экономикалық қызмет ету механизмін іздестіру оның қызмет ету тиімділігін арттыруды көздеуі қажет.

Көлік кешені экономикадағы негізгі инфрақұрылымдық буыны саналады, ол ұлттық табысты қалыптастыруға белсенді түрде қатысады және мүдделер мен талаптардың, әртүрлі елдердің мемлекеттік стандарттары мен нарықтағы нақты бәсекеге қабілеттілікті қалыптастыратын көлік операцияларына қатысушылардың өзара әріптестігінің түйісу саласы болып табылады. Республиканың көлік кешені жалпы ішкі

өнім өсімінде көлік салаларының салымы бойынша белгілі бір тиімділік орнын иеленеді (1 кесте). Газ айналымы құрылымы көліктің келесі түрлері бойынша берілген – теміржол көлігі - 46%, автомобиль көлігі - 14%, әуе көлігі - 20%, құбыр жолы – 19,9%, өзен көлігі – 0,02%, теңіз көлігі – 0,08%. Жолаушылар айналымындағы көлік түрлерінің мынадай үлес салмағы қалыптасты: теміржол көлігі - 12%, автобус көлігі – 58,7%, әуе көлігі - 4%, такси - 25%, троллейбус және трамвай – 0,3% [3].

1-кесте.

ЖІӨ өсіміне қатысатын салалардың үлесі (%%)

| Салалар | 2003 ж. | 2004 ж. | 2005 ж. | 2006 ж. | 2007 ж. | 2008 ж. |
|--------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Өнеркәсіп | 29,0 | 32,3 | 14,4 | 20,5 | 15,6 | 13,6 |
| Құрылыс | 6,5 | 9,4 | 24,5 | 26,2 | 18,9 | 15,5 |
| Сауда | 12,9 | 12,5 | 12,4 | 11,2 | 13,4 | 15,9 |
| Жылжымайтын мүлікпен жасалатын операциялар | 17,2 | 14,6 | 14,4 | 12,2 | 13,4 | 13,0 |
| Көлік | 10,8 | 10,0 | 9,8 | 9,3 | 9,0 | 9,5 |
| Басқа салалар | 23,6 | 21,2 | 24,5 | 20,6 | 29,7 | 32,5 |

Көріп отырғандай ЖІӨ өсіміндегі көліктің құрамдас бөлік 2008 жылы төмендеген. Бірақ 2008 жылы дағдарыстың әсерінен көліктің үлесі артқан. Мемлекеттік статистика деректері бойынша өндірістік жалпы ішкі өнім көлемі 2008 жылы 3,2%-ға ғана өскен, яғни өткен 2007 жылдың өсімінен 5,5 пайыздық пунктке төмен .

Қазақстанның экономикасында өнімнің соңғы құнындағы көлік шығындарының үлесі салыстырмалы түрде жоғары және тиісінше ішкі теміржол мен автомобиль тасымалдары үшін 8-11% деңгейінде, нарықтық экономикасы дамыған елдерде бұл көрсеткіш 4-4,5%-ды құрайды [4]. Соңғы жылдары шикізат салаларының өсу қарқынының төмен болуына, өнеркәсіп өндірісі мен құрылыс саласының құлдырауына, аграрлық саланың дамуының кідіруіне байланысты көлік тасымалдарының өсу қарқыны тұрақсыз болып отыр. Соған қарамастан көлік салаларының тобы айтарлықтай тұрақты төлем қабілетті саланы құрады. Қысқа мерзімді кезеңде 2002 жылдан 2007 жылға дейін көлік саласының барлық базалық көрсеткіштері артқан, бұл көлік кешенінің ұлттық экономикадағы рөлінің тұрақты түрде артуын атап өтуге мүмкіндік береді. Көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау 1,5 есеге өсті; газ құбыры – 2 еседен асады; жолаушыларды тасымалдау – 1,2 есеге; жолаушылар айналымы – 1,4 есеге өскен. Сарапшылардың бағалауы бойынша көлік кешенінің базалық көрсеткіштерінің өсу тенденциясы сақталатын болады [5].

Елдің алға жылжушы экономикалық даму шарттарының бірі көлік кешенінің экономиканың өсуін артта қалдыратын даму қарқыны болып табылады. Себебі әлемдік тәжірибе көрсеткендей өнеркәсіп өндірісінің 1 пайызға өсуі тасымалдау көлемінің 1,5% - 1,7%-ға өсуіне алып келеді [6]. Мемлекеттік және шетел инвестициялары деңгейінің артуы көлік саласының өндірістік-инновациялық дамуының мақсатты құрамдас бөлігі болып табылады, оның техникалық жағдайы тозу деңгейі 32-70%-ға жеткен негізгі қорларды жаңартуды талап етеді. Жағдайы қанағаттандырғысыз республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі - 35%-ға жеткен, жергілікті маңызы бар жолдар – 46,5%. Автомобильдер паркінің тозу деңгейі жоғары: жеңіл көлік - 59%, жүк көлігі - 84% [7]. Сондықтан мемлекеттік реттеу, ең біріншіден, қолайлы инвестициялық климатты және кәсіпкерлік саланы қалыптастыруға, көлік саласының материалдық-техникалық базасын жаңарту мен дамытуға өндірістік капитал ағымының тиімділігін арттыруға ықпал етуге арналған.

Шаруашылық өмірді интернационализациялау процессін жүзеге асыру құралы инвестициялық ресурстар: тауарлық – материалдық, ақша және басқа да түрлеріндегі тікелей және портфельді инвестициялар қозғалысына жағдай жасайтын көліктік транзиттік ағымдар қозғалысының халықаралық құрастырушысы болып табылады.

Ұлттық экономикадағы өндірістік шет ел капиталы - бұл Қазақстанның экспортты-импортты транзиттік мүмкіншілігінің дамытудың негізгі факторы. Оның транзиттік потенциалы Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия - Қазақстан - Европа бағыттарындағы жүзеге асырылатын транзиттік ағын көлемінің 20% деңгейінде 330-400 млрд. доллармен бағаланады [7]. Республиканың көлік кешенінің интеграциясын халықаралық көліктік желіге көтеру - мемлекетті әлемдік нарыққа шет елдік серіктестердің бәсекесіне тотеп бере алатын жоғарғы технологиялық, инновациялық өніммен шығару құралы болады.

Мемлекеттік реттеу - бұл әрқайсысының ерекше қызығушылықтары бар адамдар қызметінің ерекше сферасы. Қазіргі кезде сәйкес мәселелердің пайда болу кезімен салыстырғанда шаруашылық жүйесінде стратегиялық әсерлесу негізінің әдістемесі мен теориясының дамуындағы кешігу анық және айқын болып келе жатыр. Тәжірибе тез бағаланып және мәселелер күрделеніп, мемлекеттік реттеудің тиімділігіне әсер ететін факторлар арасындағы алшақтық үлкейіп келе жатыр.

Мемлекеттік реттеудің тиімділік шартының сараптамасына жалпы әдістемелер Дж. Бьюкененнің қоғамдық сайлау теориясында, Р.Лукастың рационалды үмітінде, В.Нордхауздың экономикалық цикл теориясында және Л.Столерюдін экономикалық тепе-теңдігінде қарастырылған [4]. Қазіргі уақытта Қазақстанның көліктік кешеніндегі экономиканың либерализациясы және құрылымдық түрленудің дамуы көлік қызметінің еркін нарығының дамуына және әлемдік нарықтық экономикаға интеграцияға алып келді, нормативті-базалық жүйе кеңейді және көлікті басқарудың қазіргі заманғы жүйесі қалыптасты - 2-кесте.

2 – кесте.

Қазақстанда көлікті басқарудың қазіргі заманғы жүйесі

| Мемлекеттік реттеу нысаны ретінде көлік түрлері | Мемлекеттік реттеу әдістері | Басқару жүйесінде қол жеткізген өзгерістер | Даму проблемалары |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Темір жол көлігі | ҚР «Темір жол көлігі туралы» (2005ж.) Заңы. Темір жол саласын қайта құрылымдау Бағдарламасы (2001-2005ж.ж. және 2006-2008ж.ж.). ҚР 2015 жылға дейінгі көліктік стратегиясы (2006). ҚР Көлік және коммуникация министрлігінің 2009-2011ж.ж. арналған Стратегиялық жоспары. ҚР Президентінің | Қайта құрылымдау барысында: - ҚТЖ АҚ-ның құрамынан профильді емес активтері шығарылды; - жөндеу және қамтамасыз ету саласы бәсекелестік ортаға берілді; - жүк тасу вагондары мен экспедиторлық қызмет көрсететін операторлар нарығы құрылды; - 2005 жылдан бастап | Жаппай жүкке тарифтер зияны сақталуда (тасымалдау көлемінің 50 %): көмір, темір рудасы, ауыл шаруашылық өнім. Әлеуметтік маңыздағы маршруттарының жолаушылар тасымалдауына толық көлемде (40 % - ға) ақша |

ҚазККА Хабаршысы № 3 (64), 2010

| Мемлекеттік реттеу нысаны ретінде көлік түрлері | Мемлекеттік реттеу әдістері | Басқару жүйесінде қол жеткізген өзгерістер | Даму проблемалары |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>2003 жылғы 17 мамырдағы №1096 «Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылдарға арналған Индустриалдық-инновациялық даму стратегиясы туралы» Жарлығы. 2001 жылғы 27 сәуірдегі № 566 ҚР-ның халықаралық көлік коридорын дамыту Тұжырымдамасы</p> | <p>жолаушылар тасымалдаушылар зияндарын өтеуге республикалық бюджеттен ақша бөліне бастады.</p> | <p>бөлінбей отыр. Вагон және локомотив паркін жанарту проблемасы толық шешілмей отыр.</p> |
| <p>2.Автомобиль көлігі және автожол саласы</p> | <p>ҚР «Автомобиль көлігі туралы» Заңы, өзгерістермен және толықтырулармен ҚР 2006 жылғы 7 шілдедегі № 167 «Концессия туралы» Заңы. 2006-2012 жылдарға арналған автожол көлігін дамыту Бағдарламасы. Батыс Еуропа – Батыс Қытай коридорын дамыту бойынша ТЭН зірленген. 10 концессиялық жол жобаларын жүзеге асыру қарастырылады, концессиялық ұсыныстар реестрі жасалды. Үкіметпен 2009 жылдан бастап Еуро стандарттарды енгізу бойынша Техникалық регламент бекітілді.</p> | <p>64%-ға республикалық және 56%-ға жергілікті жол желісінің жағдайы жақсарды. Олардың: 69 %-ы – жолдар құрылысы мен қайта қалпына келтіру жұмыстары; 12%-ы – күрделі жөндеу жұмыстарына; 10%-ы – ағымды және 9 %-ы – орташа жөндеу жұмыстарына. 6 халықаралық коридорлардың жөндеу жұмыстары.</p> | <p>32%-дан 70%-ға дейін автоқұралдардың істен шығуы; 59% жеңіл және 84% жүк автомобильдерінің пайдалану мерзімі 12 жылдан асқан; көліктегі және жолдардағы қайуіпсіздік төмен. Транзиттік тасымалдау көлемін 20 %-ға дейін арттыру.</p> |
| <p>Әуе көлігі</p> | <p>66 авиакомпанияның қызметі реттеледі; 41 авиакомпания жүк пен жолаушыларды тасымалдайды.</p> | <p>Қазақстандық тасымалдаушылары мен 15 шетел мемлекеттеріне ұшады; Қазақстанға 19</p> | <p>Лизинг арқылы әуе кемелерін ауыстыру және толықтыру қажет; ескірген өңірлік</p> |

| Мемлекеттік реттеу нысаны ретінде көлік түрлері | Мемлекеттік реттеу әдістері | Басқару жүйесінде қол жеткізген өзгерістер | Даму проблемалары |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 22 әуежай жұмыс істейді, оның 15 – халықаралық, 729 - әуе судналары, оның 620 – ұшақ және 109 – тікұшақ. әуе қатынасын ұйымдастырушы – «Казэронавигация»РМ К | шетелдің 28 шетел авиакомпаниялары жолаушылар тасымалдайды. | әуе кемелерін ауыстыру. |
| Су көлігі | Қазақстан Каспий бассейнінде жүк жинақтаушы мемлекет болып табылады және «Камотрансфлот «НМСК» АҚ болып ұсынылады, оның 16 кемесі бар (3 мұнай-күюшы танкер, 8 бар-жалаңы, 5 буксир). | Каспий теңізінің қазақстандық секторын игеру бойынша Мемлекеттік бағдарлама Ақтау портының өткізу қабілетін арттыруды қарастырады; - мұнай құюшы және құрғақ жүк айлақтарының құрылысы; - мұнай өндіруші компанияларды қолдау үшін Баутино портын кеңейту; - Құрық портында мұнай құюшы терминалдың құрылысы; - кемелер қозғалысын басқаруды құру. | Каспийдің қазақстандық секторын қарқынды игеру. Теңіз тасымалдауларының өндірістік инфрақұрылымын құру. «Баку-Тбилиси-Джейхан» жобасына қатысу. Ішкі кеме қатынасын дамыту. |

Мемлекеттік реттеудің әлемдік тәжірибесі өтпелі экономиканың көлік кешенін реттеудің ерекшеліктерін ашып көрсетеді. Жекелеп алғанда, көліктік кешенді мемлекеттік реттеудің қалыптасқан жүйесін зерттеу төмендегідей болады.

Біріншіден, мақсатты қызметке болған жағдайлар мен өзіне институционалды және құрылымдық түрлену, сондай-ақ экономиканың либералдануын қосатын терең жүйелі өзгерулердің қажеттігі үлкен қысым көрсетеді. Тұрақсыз экономика жағдайында мемлекетке тиімді ұзақ мерзімді стратегияны жобалау емес, жақындағы мәселелерге тез әрекет етуге тура келеді. Егер мәселелер шектен тыс көп болса, экономикалық саясатты кезектілік қағидасының негізінде тұрғызу қажет болады.

Осыған байланысты, әлемдік дағдарысқа қарамастан, алдағы 2009-2001 жылдары көлік инфрақұрылымының көшбасшы темптеріне жету, транспорттық процестердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, Қазақстан Республикасының транзиттік-көліктік

потенциалын дамыту көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеудің ең оңтайлы бағыттарының бірі болып қала береді.

Екіншіден, өтпелі, және де нарықтық экономикадағы мемлекеттің реттеушілік потенциалы шектелген. Бірден бірнеше мақсатқа жетуге оның қаражаты мен құралдары жетпейді. Экономика саласынан Нобель сыйлығының иегері, қазіргі заманғы экономикалық саясат теориясының негізін қалаған нидерланд экономисі Я.Тинберген ойынша, мақсаттар саны ешқашан да мемлекет қарамағындағы экономикалық саясат құралының санынан асып кетпеуі тиіс.

Экономикалық модернизацияның барлық кезеңдерінде барлығы да оңай болған жоқ, қателер мен жарым санаулар да болды. Алайда, тәжірибе корсеткендей, бұл қателер концептуалды және стратегиялық сипатта болған жоқ. Және, негізгісі, экономиканы мемлекеттік реттеудің жүйелерін модернизациялау, негізгі секторларды реформалау тәжірибесін жинақтау, қажетті заңдық базаны жасау тоқтаусыз жүріп жатты.

ӘДЕБИЕТ

1. Мамыров Н.К., Ихданов Ж. Государственное регулирование экономики в условиях Казахстана. Алматы, Экономика, 1998, 248 с.
2. Каренов Р.С. Основы государственного регулирования экономикой. Алматы, Білім, 1999, 256 с.
3. Касымбек Ж. М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса Республики Казахстан, автореферат, Алматы, 2009.
4. Кушлин В.И. Государственное регулирование экономики: цели, теоретические модели, практика //Экономист, 1995, № 2.
5. Русинов Ф.М. Основы государственного управления смешанной рыночной экономики. Учебно-методическое пособие. М., 1996, 224 с.
6. Ясин Е.Г. Функции государства в рыночной экономике //Вопросы экономики, 2001, № 5.
7. Дорнбуш Р., Фишер С. Макроэкономика. М., Инфра-М, 1997.
8. Пигу А. Экономическая теория благосостояния. М., Прогресс, 1985.

ӘОК 338:656.13.073 (574)

Қалтаев Айдын Қалдаяқұлы – э.ғ.к., доцент м.а. (Алматы, ҚазККА)

АВТОКӨЛІК АҒЫНЫНЫҢ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ЖҮКТЕМЕСІН ТӨМЕНДЕТУДІ БАСҚАРУ СТРАТЕГИЯСЫ

Тасымалдаулардың көліктенуінің жаһандану процесі экономикаға оң әсер етуімен қатар, жол желісінің шамадан тыс жүктелуі мен қоршаған ортаның ластануы (алдыңғы тарауларда зерттелгендей) сынды келеңсіз құбылыстармен қатар жүруде. Автокөліктену процесінің келеңсіз қырларын ескере отырып, экономикасы дамыған елдердің көлік саясаты (АҚШ, Еуропалық қоғамдастық, т.б.) бүгінгі күні осы процесті шектеп, көліктің сан түрлерін тең түрде дамыту арқылы қоғамдық көліктердің беделін арттырып, ірі қалалардағы жеке көліктердің қозғалыстарына шектеу салуды жөн көреді. Автокөлік Алматы қаласының ауасын ластап отырған бірден-бір зиянды көлік құралы болып табылады (жалпы түсімдердің 85% астамы), оның ауаға бөлінетін қалдықтары тек өсіп барады. Мысалы, 2008 жылы 260 мың тоннадан астам, яғни 1992 жылғы деңгейден 2,6 есе жоғары болды.