

¹Қожабекова З. Е., ²Зұлпыхаров Қ.Б.

¹Оңтүстік-Қазақстан мемлекеттік педагогикалық институты, Қазақстан, Шымкент қ.,
e-mail: 3883871@mail.ru

²Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК КЕШЕНІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН ДАМУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Мақалада Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің қазіргі таңдағы жағдайы және оны дамыту мәселелері қарастырылады. Зерттеудің нәтижесі бойынша республиканың көлік жүйесінің қазіргі жағдайы Қазақстанның үлкен аумағын және республиканың экономикалық әлеуетін ұзақ мерзімді дамытудың мемлекеттік бағдарламалары мен жоспарларын ескере отырып, экономиканың қажеттіліктерін толық қанағаттандыра алмайтындығын көрсетті. Елдің кең аумағы, халық тығыздығының төмендігі, өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы орталықтарының бытыраңқы орналасуы, сондай-ақ әлемдік нарық орталықтарынан алшақтығы Қазақстан үшін дамыған көліктік жүйенің аса маңызды екендігінің айғағы. Қазақстандағы көліктік индустрияны дамытудың алдағы уақыттағы міндетіне қызметтің тиімділігін арттыру, көлік инфрақұрылымының жаңа нысандарын салу, қолданыстағы инфрақұрылымды жаңғырту, өнім ағынын жеделдету және көлік шығындарын азайту, саланың қауіпсіздігі мен тұрақтылығын арттыру, сондай-ақ халыққа көлік қызметтерінің қолжетімді болуын қамтамасыз ету болып табылады. Қазақстан көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамытуда, соның арқасында елімізде жаңа жабдықтар мен технологиялар әкелініп, халықаралық тәжірибені енгізу іске асуда. Республиканың көліктік жүйесінің қазіргі жағдайы мен мәселелерін ескере отырып, автор республиканың экономикасын дамытуда маңызды рөл атқаратын көлік жүйесін дамыту бойынша іс-шаралар ұсынады.

Түйін сөздер: Қазақстан, транспорт, теміржол, әуе көлігі, автомобиль жолы, жүк тасымалдау.

¹Kozhabekova Z.E., ²Zulpykharov K.B.

¹South Kazakhstan Pedagogical University, Kazakhstan, Shymkent, e-mail: 3883871@mail.ru

²Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty, e-mail: kanat.zulpykharov@gmail.com

The current state of the transport system of the Republic of Kazakhstan and the problems of its development

In the article discusses the current state of the transport system of the Republic of Kazakhstan and the problems of its development. The results of the study showed that the transport system of the republic in its current state cannot fully meet the needs of the economy, given the huge territory of Kazakhstan and the state programs and plans for the long-term development of the economic potential of the republic. The vast territory of the country, low population density, disunity of the centers of industry and agriculture, as well as remoteness from world markets, makes the possession of a developed transport system vital for Kazakhstan. The objectives of the upcoming stage of development of the transport industry in Kazakhstan include increasing the efficiency of activities, new construction of transport infrastructure facilities, upgrading the existing infrastructure, accelerating product flow and reducing transport costs, improving safety and sustainability of the industry, as well as the availability of transport services for the population. Kazakhstan is developing international cooperation in the field of transport, that allows the receive new equipment and technologies, to the country introduces international experience. Considering the current state and problems of the transport system of the republic, the author offers recommendations on the development of the transport system, which is important in the development of the republic's economy.

Key words: Kazakhstan, transport, railway, air transport, highway, freight transportation

¹Кожабекова З.Е., ²Зулпыхаров К.Б.

¹ Южно-Казахстанский государственный педагогический университет, Казахстан, г. Шымкент,
e-mail: 3883871@mail.ru

² Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы,
e-mail: kanat.zulpykharov@gmail.com

Современное состояние транспортной системы Республики Казахстан и проблемы ее развития

В статье рассматривается современное состояние транспортной системы Республики Казахстан и проблемы ее развития. Результаты исследования показали, что транспортная система республики в ее нынешнем состоянии не может обеспечить в полной мере потребности экономики, учитывая огромную территорию Казахстана и государственные программы и планы по перспективному развитию экономического потенциала республики. Огромные территории страны, низкая плотность населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также удалённость от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы – жизненно необходимым для Казахстана. Задачи предстоящего этапа развития транспортной отрасли Казахстана предусматривают повышение эффективности деятельности, новое строительство объектов транспортной инфраструктуры, модернизацию действующей инфраструктуры, ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек, повышение безопасности и устойчивости деятельности отрасли, а также доступности транспортных услуг для населения. Казахстан развивает международное сотрудничество в сфере транспорта, благодаря которому в страну поступает новая техника и технологии, осуществляется внедрение международного опыта. Рассматривая современное состояние и проблемы транспортной системы республики, автором предложены рекомендации по развитию транспортной системы, которая имеет важное значение в развитии экономики республики.

Ключевые слова: Казахстан, транспорт, железная дорога, воздушный транспорт, автострада, перевозка грузов.

Кіріспе

Көлік инфрақұрылымының тиімді дамуы ел экономикасына жан-жақты әсер етеді, яғни саудасаттықтың өсуі, шаруашылықаралық қарым-қатынастарды дамыту, нарықтық инфрақұрылымды дамыту, шығындар құрылымындағы көліктік шығындардың үлесін азайту отандық тауарлар мен қызметтердің бағасының бәсекеге қабілеттілігін арттыра отырып, қарастырылатын тақырыптың өзектілігін анықтайды.

Аумағы бойынша әлемде 9 орынды иеленетін Қазақстан үшін көліктік жүйе тек тауар тасымалдаумен ғана емес, сонымен қатар, аймақтардың дамуы, халықты жұмыспен қамту, инфляциялық қысымның төмендеуі, халықтың өмір сүру деңгейі мен сапасын арттыру сияқты көптеген әлеуметтік мәселелерді шешумен де айналысатын бірден-бір жүйе болып табылады.

Бұл мәселелерді шешу халықаралық деңгейде де өте маңызды, өйткені Шығыс пен Батыстың транзиті мен логистикасының дамуы қазіргі таңдағы өте маңызды мәселе болып отыр, ал Қазақстан Азиядан Еуропаға дейінгі барлық жер бағыттарында орналасқандықтан, бұл халықаралық жүк тасымалдаудағы кедергілерді жоюға мүмкіндік береді.

Осыған байланысты көлік инфрақұрылымын жетілдіру мемлекеттің үдемелі индуст-

риялық-инновациялық дамуының мемлекеттік бағдарламасының маңызды бағыттарының бірі болып табылады. Сондықтан, 2013 жылдың 26 қарашасында 2020 жылға дейінгі көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың мемлекеттік бағдарламасы қабылданды.

Мемлекеттік бағдарламаның негізгі мақсаттары Қазақстанда қазіргі заманғы көліктік-логистикалық жүйені құру болып табылады, ол республика аумағында жоғары және тиімді көлік байланыстарын, республика аумағы арқылы жүк тасымалын ұлғайту және жердің, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерін үйлестіруді қамтамасыз етеді.

Бұдан басқа, өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту, сондай-ақ жаһандық көлік жүйесіне интеграцияны қамтамасыз ету жоспарланып отыр.

Қазақстанның экономикалық географиясы инфрақұрылымдық кешеніне шағын ауқымды сала ретінде қарап, оның жеке элементтерінің, соның ішінде көлік, байланыс, электр желілері, ирригациялық қондырғылар және т.б. жалпы экономикалық, аймақтық және геосаяси ерекшеліктері ескерілмеді. Дегенмен, нарық жағдайында кешенді аймақтық мәселелерді ескере отырып, инфрақұрылымдық кешеннің тиімділігін арттырудың негізгі жалпы белгісі көлік инфрақұрылымы ұсынып отырған қызметтер, тұтынушылар

мүмкіндіктерін арттырып, шығынды азайту болып табылады.

Жалпылама айтқанда, инфрақұрылымдық кешенді, оның ішінде алдымен көлік кешенінің дамуын дұрыс бағаламау географиялық еңбек бөлінісін іске асыруда үлкен қиындықтар туындата отырып, өндірісті интенсификациялау үдерісі мен дамудың инновациялық релсіне көшуіне кедергі келтіреді. Осы орайда инфрақұрылым жүйесінің қажетті деңгейде дамымауына байланысты оның дамуына қажетті қоғамдық өнім құнының шығыны артады.

Мемлекетіміздің көлік жүйесі инфрақұрылымын ықпалдастыруының және дамытудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасының Президенті – Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан – 2050» стратегиясы: «Қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру мақсатында әзірленген.

Осы бағдарламаға сәйкес көлік саласын дамытудың мақсаттары мен бағыттары қазіргі кездегі түсінікке сай келеді. Бағдарлама еліміздің көлік жүйесі инфрақұрылымын одан әрі жоғары деңгейде дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін айқындауға және оны дәйекті іске асыруға арналған басым құжат болып табылады.

Сонымен қатар, Бағдарлама еліміздің үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы, Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарлама және тағы басқалары сияқты құжаттарда айқындалып көрсетілген, көлік саласында бұрыннан жүргізілген саясаттың логикалық жалғасы болып отыр.

Мәліметтер мен зерттеу әдістер

Қазақстан Республикасының экономикалық тұрақты дамуын жүзеге асыруына байланысты экономиканың маңызды салалардың бірі – көлік саласын басым бағыттардың бірі ретінде айқындалғаны рас. Елімізде «Қазақстан 2030» Стратегиясы, «Қазақстан Республикасы 2003-2015 жылдарға дейінгі индустриалды-инновациялық дамуының мемлекеттік бағдарламасы», «Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі Көлік Стратегиясы», «Қазақстан Республикасының 2006-2012 жылдарға дейінгі теңіз көлігінің даму Бағдарламасы», сияқты бағдарламалардың аясында көлік саласына басым назар аударылғандығы және Қазақстанның халықаралық еңбек бөлінісінде-

гі мүмкіндіктері мен экономиканы басымдық салаларын дамытуға кластерлік принциптің орын алғандығы ақиқат. Мемлекеттің кластерлік дамуына әсерін тигізетін негізгі салалар қатарына көлік пен логистиканы белгілегенін ескере отырып, көлік саласының ертеңі маңызды мәселе екендігі айқындалады. («Нұрлы жол» бағдарламасы, 2015; Назарбаев, 2015; ҚР Президентінің «Қазақстан-2050» стратегиясы, 2012).

Көлік және коммуникация қоғам үшін міндетті емес, олар барлық экономикалық жүйелерді біріктіретін элементтер. Желілер мен байланыссыз барлық әлеуметтік-экономикалық өмір оқшауланған құбылыстарға дейін төмендетіледі. Сондықтан тасымалдауды басқа қызметтер сияқты бағалай алмайды. Байланыстың жұмыс істемейтін жүйесі жекелеген географиялық аймақтар арасындағы әлеуметтік-экономикалық интеграцияның алғышартты болып табылады. Сондықтан инфрақұрылымды модернизациялау Еуропадағы өршіл саяси, экономикалық және әлеуметтік күн тәртібін жүзеге асырудың өзекті міндеті және алғышарты болып табылады. Байланыс және тасымалдау қажеттілігі ұлттық шекараларды білмегендіктен, желілердің жұмыс істеуі осы жаңа экономикалық және саяси географияны қабылдау керек. Қалаларда, магистральдарда, темір-жолдарда, әуе жолдарында және телекоммуникациялардағы қымбатшылдықты шешу қажет, егер қымбат тұратын жұмыс, коммутация және бос уақытты үнемдеуге болмаса және қоршаған ортаға ауыртпалық болмаса. Мысалы, еуропалық трафик келесі жиырма жыл ішінде екі есе артады деп күтілуде. Кейбір көлік түрлерінде өсу жылдамдығы одан да жылдам болады деп күтілуде – 10 жыл ішінде әуе жолаушылар көлігі екі есе артты, ал жолдардағы тауарларды тасымалдау 15 жылда екі есе өсті (Назарбаев, 2015).

Көлік кешені қоғамдық даму өндірісін дамытуға ықпалын тигізетін аса маңызды сала болу себебімен көлік саласының әлеуеттік деңгейі жоғары болуы керек. Осы орайда, көлік инфрақұрылымы транзиттік, ресурстық, өндірістік, еңбек әлеуеттері дәрежесінің еселеп дамуы маңызды рөл атқарады. Оңтүстік-Солтүстік халқықаралық көлік дәліздерінің даму қарқынына орай құрлық көлігінің тартымдылығы мен транзиттік әлеуеті жанданып отыр. Осы себеппен көлік инфрақұрылымы бәсекелестігін көтеру мен әлеуетін дамытуға жалпы жүк тасымалын халықаралық стандарттарға сәйкес өңдеу, тасымалдау жұмыстарын жоғары деңгейде жүргізу іске асырылады.

Көлік әлемдегі ең маңызды адам қызметінің бірін білдіреді. Экономиканың ажырамас бөлігі және орны арасындағы кеңістіктік қатынастарды қолдауда маңызды рөл атқарады. Көлік аймақтар мен экономикалық қызмет арасындағы, адамдар мен әлемнің қалған бөліктері арасында құнды байланыстар жасайды. Ол негізгі компоненттерден тұрады, олар режимдер, инфрақұрылымдар, желілер мен ағындар. Бұл компоненттер тасымалдау үшін іргелі болып табылады, бірақ олар сондай-ақ елеулі технологиялық, әлеуметтік және экономикалық өзгерістерге қарамастан географияны тасымалдауды қалыптастыратын маңызды күш болып қала береді (ҚР Президентінің «Қазақстан-2050» стратегиясы, 2012).

Көлік жүйелерін дамыту ұтқырлық қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін үздіксіз міндет болды, экономикалық дамуды қолдау және жаһандық экономикаға қатысу. Осы кіріспе бөлімнің мақсаты – бұл көлік географиясының сипаты, рөлі және қызметі туралы және қайда екендігін анықтау пән басқа пәндерге қатысты. Ол сондай-ақ маңыздылығын атап көрсетеді түйіндер, орындар, желілер және өзара әрекеттесу сияқты ерекшеліктер. Тарих көлік жүйелерінің эволюциясы перспективалары олардың салдарын айқындайды техникалық инновациялар және тасымалдаудың жақсаруы өзара байланысты болды қазіргі экономикалық және әлеуметтік өзгерістермен (“Нұрлы жол” бағдарламасы, 2015).

Көлік инфрақұрылымының кешені экономиканың қарқынды дамуын қамтамасыз етеді. Өндірістің және құрылымның барынша дамуы және оның өсімі артуы, белгілі бір дәрежеде тепе-теңдікті ұстау кезінде қоғамдық өндіріс тиімді түрде қарқынды өсуі көрініс табады.

Көлік үш түрлі режимнен тұрады: жер, су және ауа. Олардың әрқайсысы кейбір артықшылықтары мен кемшіліктері бар. Олар бір-бірімен бәсекелеседі. Көбірек маңыздысы, олар бір-бірін толықтырады, ал процесс барысында біртұтас интеграцияланған желі болып табылады (Аубакирова, 2015).

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 темір– жолдардың, 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.

Зерттеу нәтижелерімен оларды талқылау

Қазақстан көлігінің магистральді түрлері келесі ерекшеліктермен сипатталады.

Темір жол көлігі:

– жол мен тәулік уақытына, климаттық жағдайына тәуелсіз жүк және жолаушылар тасымалының тұрақтылығы;

– жол ары өткізу және тасу қасиеті;

– жүктерді тасымалдаудың салыстырмалы жоғары емес өзіндік құны;

– көптеген жүктерді үлкен және орташа қашықтықта тасымалдаудағы жоғары тиімділігі.

Қазақстанның әлемнің басқа елдерімен салыстырғандағы темір жол жүйесімен қамтамасыз етілуін сараптау нәтижелері аумақтың 1000 кв. км шамасындағы тығыздық есебінен артта қалғанын көрсетеді. Қазақстандағы темір жолдардың тығыздығы 5,5 км/1000кв. км, ал Ресейде – 5 км/1000 кв. км, Канадада 6,7 км/1000 кв. км, АҚШ-та 27,7 км/1000 кв. км. Қазақстан еуропалық елдерінен және Жапониядан 15-20 есеге артта қалып отыр.

Көліктің барлық салаларында жекешелендіру мен акционерлік кәсіпорындарды құру процесстері жүріп, соның арқасында көліктің нарықта бәсекелестік шаруашылықты құруға қол жеткізілді. Қазақстан Республикасының Статистика агенттігінің мәліметтері бойынша (2012 ж.), елімізде 2171 көліктік, оның ішінде 1728 кіші, 373 орта және 70 ірі кәсіпорындар жұмыс жасайды. Дегенмен, қазір 92 % жүк тасымалдау, 63 % жолаушы тасымалдау ірі кәсіпорындар үлесіне тиіп отыр. Қазақстанның ұлан-байтақ аумағы және ішкі су жолдарына кедей болғандықтан, республика шаруашылығында темір және автомобиль жолдары маңызды рөл атқарады. Көлік және байланыс және коммуникация министрлігі және ірі ұлттық компаниялары «Қазақстан темір жолы», «Қазақстан телеком», «Эйр-Қазақстан», «Астана» басқарады. Құбыр жолдары «Казтрансгаз» АҚ, «Қазмұнайгаз» АҚ ұлттық мұнай компаниялары қарамағына кіреді.

Қазақстанның қазіргі темір жол желісінің негізі солтүстіктен оңтүстікке қарай өтетін үш республика аралық магистральдан құралады (1-сурет). Бұл магистральдардан көршілес аумақтардың шалғай түпкірлеріне қарай едәуір қысқа жолдар таралып, олар жекелеген өнеркәсіптік тораптарын, ауылшаруашылық аудандарын немесе Қазақстан аумағының тысқа шығатын қосымша жолдарды байланыстырады (Аубакирова, 2005).

Қазіргі уақытта темір жолдың ұзындығы 14193 шақырымға ұлғайды, яғни 1 шаршы шақырым территорияға 4,3 шақырым жол келеді (1-кесте).

1-кесте – Қазақстан Республикасының аумағы бойынша халықаралық темір жол дәліздерінің өтуі (Атамқұлов Е.Д, 2004).

Дәліздері	Бағыттары
1. Солтүстік дәліз	ТАТМ-нің солтүстік дәлізі: Қазақстан мен Ресей арқылы Батыс Еуропа – Қытай – Корея түбегі мен Жапония
2. Оңтүстік дәліз	ТАТМ-нің оңтүстік дәлізі: Түркия, Иран, Қазақстан және Орталық Азия елдері арқылы Оңтүстік Шығыс Азия
3. Трасека	Шығыс Еуропа – Қара теңізі, Кавказ және Каспий теңізі арқылы Орталық Азия
4. Солтүстік – Оңтүстік дәліз	Солтүстік Еуропа – Парсы шығанағының елдері
5. Орталық дәліз	Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки

Еліміздің аймақтары бойынша темір жолының таралуы экономикалық аудандар бойынша Солтүстік Қазақстанға – 31,3%, Оңтүстік Қазақстан аумағына – 27,6%, Батыс Қазақстанға – 22%, Орталық Қазақстанға – 12,8%, Шығыс Қазақстанға – 9,3%-темір жол ұзындығы тиеді (2-кесте). Жүк тасымалдауда еліміз бойынша 185,3 млн. т жүктің 71,4% төрт облыстың (Павлодар – 61,5 млн. т, Қарағанды – 42,7, Қостанай – 25,3, Ақтөбе – 11 млн. т) үлесіне тиіп отыр (2009 ж.). Негізі бұл облыстардан көмір,

темір және түсті металл рудалары мен металдар, астық, мұнай-газ өнімі тасымалданады. Басқа аймақтарда жүк тасымалдау 1,4 млн. т (Батыс Қазақстан) 7,2 млн. т аралығында (Шығыс Қазақстан) болып отыр.

Қазақстанда теміржол көлігін дамыту перспективалары тармақталған көлік инфрақұрылымын қалыптастыруды және жаңа жүрдек жолдар салуды, сондай-ақ жылдамдық режимін ұлғайту үшін қазіргі жолдардың жай-күйін жақсартуды көздейді.

2-кесте – 2016 жылғы Қазақстан Республикасы облыстарының темір жолмен қамтамасыз етілу деңгейі (ҚР ҰЭМ СК, 2016).

Облыстар	Жалпы пайдаланудағы темір жол ұзындығы, шақ.	1000 ш.ш. шаққандағы темір жол тығыздығы	ЖІӨ, млрд. тенге
Ақмола	1836	12,56	12,68
Ақтөбе	1309	4,35	4,83
Алматы	1123	5,01	5,10
Атырау	742	6,26	1,15
Шығыс Қазақстан	1313	4,64	3,66
Жамбыл	1044	7,23	9,10
Батыс Қазақстан	431	2,85	1,67
Қарағанды	1811	4,23	3,90
Қостанай	1311	6,69	5,35
Қызылорда	755	3,34	4,60
Маңғыстау	789	4,76	2,80
Павлодар	850	6,81	2,79
Солтүстік Қазақстан	804	8,20	6,12
Оңтүстік Қазақстан	627	5,35	2,27

Теміржол көлігі кешеніндегі негізгі мәселелер төмендегілер болып табылады:

1) теміржол көлігінің негізгі құралдары айтарлықтай дәрежеде физикалық және моральдық тозуы (63%);

2) жылжымалы парктің (локомотивтер, электровоздар, тепловоздар, астық тасығыштар, вагондар) тапшылығы;

3) теміржол желілерінің кейбір телімдерінің Ресей аумағы арқылы өтуі;

4) еліміз аумағы бойынша жүктерді тасымалдау жылдамдығы төмендігі (50 км/сағ);

5) теміржолмен тасымалдау жұмыстарын ұйымдастыру тетіктерінің жетілмегендігі;

6) жүк тасымалдау кезіндегі көптеген шығындар;

7) жүрдек теміржол желілері болмауы;

8) контейнер тасымалдарының төмен дәрежеде дамуы.

Қазақстандағы темір жол көлігінің болашақ қарқынды дамуына жету үшін, алдымен, дамуды тежейтін кедергілерді жою қажет, сондай-ақ көршілес мемлекеттер мен басқа да шет елдік серіктестермен бірге мерзімі және мазмұнына сәйкес инновацияларды жүйелі енгізу қажет.

Осыған байланысты Қазақстан темір жол көлігін басқару облысына халықаралық мамандар тобын шақыру қажет. Темір жол көлігінің әрі қарай жетілдірілуі жағдайды терең әрі объективті сараптау арқылы және жүргізілген реформаларда болған қатеіктерді қайталамаудың алдын алу қажет. Сонымен қатар халықаралық тәжірибені қолдану арқылы темір жол саласындағы реформалардың заңды-нормативтерін қамтамасыз ету керек (Хейман, 1979).

Автомобиль көлігі:

– жүкті жеткізу жылдамдығы мен маневрлігі темір жолмен салыстырғанда біршама жоғары;

– жүктерді жөнелтуші қоймасынан алушы қоймасына дейін тиіп-түсіру операциясыз-ақ жеткізу мүмкіндігі;

– тасымалдаудың жүйелілігі мен жақсы маневрлігі (жылдамдығы), ең кіші жүк жөнелткіштерді қоса отырып, жүктің аз партиясын жеткізу қабілеті.

– алыс емес қашықтықта аз жолаушылар және жүк ағынын игерудегі капиталды салымның темір жол көлігімен салыстырғанда аздығы.

Автомобиль көлігіндегі жүк және жолаушылар тасымалының өзіндік құны темір жолдан қарағанда жоғары. Құбыр өткізгіш көлігі:

– Табиғи-климаттық жағдайға тәуелсіз жұмыс режимінің тұрақтылығы,

– Тасымалдауды басқару режимі мен оны пайдалану қарапайымдылығы, яғни дұрысын айтқанда тасымалдау және тиіп-түсіру операциялары біртұтас процеске біріккен.

– Операцияны механикаландыру және автоматтандыру жүйесінің жоғарғы деңгейіне байланысты еңбектің жоғары өнімділігі.

– Мұнай мен мұнай өнімдерін қотарудың өзіндік құнының төмендігі;

– Бір тасымалдауға капитал салымының басқа көлік түрлерімен салыстырғанда аздығы.

Автомобиль жолдары – Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация саласының аса маңызды бөліктерінің бірі ретінде және тиімді қызметі мен тұрақты дамуы қазіргі кездегі жағдайларда экономиканың өсіміне өту, адамдардың өмір сапасын жақсарту және деңгейін көтеру факторлары болып табылады. Темір жолдар мен су жолдарының төменгі тығыздығы кезінде еліміздегі автомобиль жолдары басым, ал басқа да өңірлер үшін жалғыз қатынас құралы болып есептелінеді, соның арқасында тауар, құрылыс және ауыл шаруашылық жүктері келіп түседі, өнім шығарылады, жолаушылар тасымалы жүзеге асырылып орындалады.

Нарық жағдайларына сәйкес жүктердің тасымалдануын тездету мен оларды сақтау шарттары аса маңызды болып есептеледі. Соған орай, жүкті жіберушілер, атап айтқанда жеке секторда жақын арақашықтықта емес (300 км дейін), алыс аймақтарында (1500-2000 км) автомобиль көлігіне қайта жүзеге асты. Өндіріс және ауылшаруашылық, шағын және орта бизнес өндірістерін дамыту нәтижесінде облысаралық тасымал, сонымен бірге көршілес мемлекеттермен байланыс жанданады (Хейман, 1979; Бычков, 2013).

Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдары ұзындығы жалпылама есеппен 148 мың шақырымды құрайды. Оның ішінде, 93 мың шақырымы жалпы пайдаланымдағы жолдар, 44 мың шақырым жол елді-мекендердің көшелері және 11 мың шақырым жолы шамамен өндіріс кәсіпорындарына, кен орындарына, фермерлік және орман шаруашылықтарына, технологиялық жолдар рөліндегі басқа өндірістер үшін кіреберіс түріндегі шаруашылық жолдары ретінде болады.

Жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдар өзінің құндылығы бойынша ұзақтығы 23 495 шақырым республикалық маңызы бар жолдарға бөлінеді, оның ішінде: ұзақтығы 12 992 км халықаралық маңызы бар және ұзақтығы 70 116 км жергілікті маңызы бар жолдар санатында болып отыр (Аубакирова, 2005).

Еліміздегі автомобиль жолдары сапасы жағынан 5 категорияға бөлінеді: қатты жамылғысы бар ортақ пайдалануға арналған жолдардың ең сапалысы, I категориясы, жолының ұзындығы 790 шақырым (0,9%), II – 4475 (5,4%), III – 32344 (38,7%), IV – 472342 (50,6%), V категория 3683

(4,4%) шақырым, ол дегеніміз еліміздегі автомобиль жолдардың 89,3%-ы III және IV категорияларға жатады (3-кесте). Осыдан шығатын қорытынды: еліміздің автомобиль жолдарының стратегиялық даму бағыты жаңа жолдар салумен қатар салынған жолдардың сапасын жақсарту болып есептеледі.

3-кесте – Қазақстан Республикасы аймақтарының автожолдармен қамтамасыз етілу деңгейі интегралды көрсеткіштері (ҚР ҰЭМ СК, 2016).

Облыстар	Автомобиль жолының тығыздығы: ұзындығы (км), шаққанда			Жолаушы айналымы, млн.ж/шаққанда	Жүк айналымы млн, т/шаққанда
	Аумақтың 1000 ш.шаққанға	1000 тұрғынға	ЖАӨ, млрд. тг		
Ақмола	54,03	10,7	54,55	40993,0	1854,9
Ақтөбе	20,52	9,09	22,77	5492,2	1655,1
Алматы	42,93	6,17	43,67	4645,0	3067,0
Атырау	23,20	5,94	4,28	347,0	905,3
Шығыс Қазақстан	41,57	8,16	32,81	6997,4	3860,7
Жамбыл	28,50	4,14	35,85	3013,1	1260,2
Батыс Қазақстан	38,91	9,71	22,78	2800,0	10362,0
Қарағанды	20,78	6,68	19,17	9826,5	2952,5
Қостанай	48,56	10,49	38,83	7680,3	2885,9
Қызылорда	11,75	4,34	16,19	1376,7	5605,1
Маңғыстау	18,57	8,50	10,90	2456,2	2148,5
Павлодар	39,33	6,60	16,1	8429,6	1568,0
Солтүстік Қазақстан	76,86	11,31	57,32	2259,5	2384,7
Оңтүстік Қазақстан	44,92	2,40	19,10	48067,0	21656,0

Құбыр өткізгіштері көліктің универсалды түрі болып табылмайды, өйткені онымен тек сұйық және газ тәрізді жүктер құйылады.

Республикадағы көмірсутектерді тасымалдауда 20 мың км астам құбырлар қолданады. Ішкі нарық пен экспортқа мұнай мен газ тасымалдауда бірнеше шешілмеген мәселелер бар. Ішкі нарықтың мәселелері мұнай қорлары мен өндіріс орындары батыста шоғырланған, ал тұтынушылар оңтүстік-шығыста және индустриалдық солтүстікте орналасқан.

Қазақстандағы құбыр инфрақұрылымының дамуы сыртқы стратегияға байланысты, еліміздегі мұнай өнімдерін өндіру мен республикадағы елді-мекендерге газ жеткізу саясатына тәуелді. Көмірсутектер өндірісін арттыру ел ішіндегі көлік инфрақұрылымының кеңеюіне әсер етті,

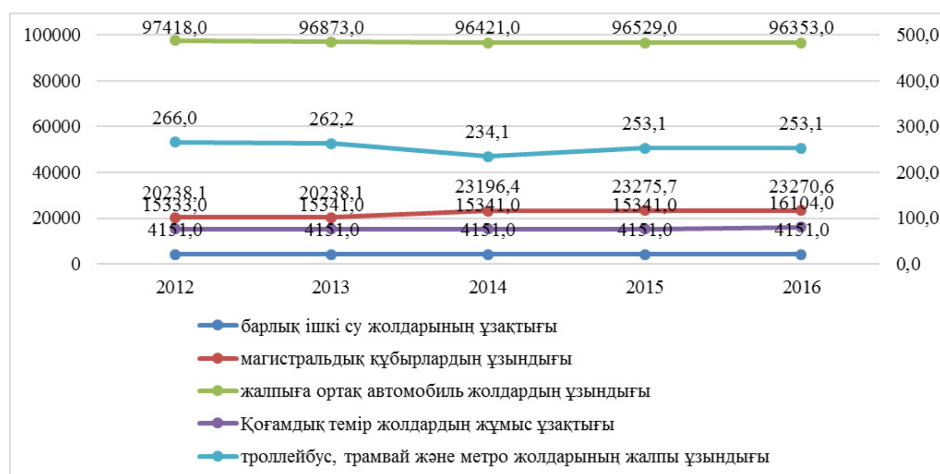
сондай-ақ импорттаушы мемлекеттерге мұнай мен газ тасымалын қамтамасыз ететін бірнеше жобалардың іске асуын қажет етеді. Қазіргі уақытта бірнеше жобалар іске асырылуда.

2016 жылы тасымалданған жалпы жүк көлемінен құбыр тасымалының үлесі 8%-ды құрады, ал жалпы жүк айналымының 23%-ын қамтыды. Жалпы көліктен түсетін табыстың 39,8%-ы осы құбыр көлігінен келеді. Қазақстанда мұнай мен газ тасымалдауды мына компаниялар жүзеге асырады: “Қазтрансойл” (“ҚТО”) және “Қазтрансгаз” (“КТГ”). 2010 жылы 194,0 млн. тонна мұнай мен газ өндірілді, ал 2003 жылы бұл көрсеткіш 166,1 млн. тонна болды (ҚР ҰЭМ СК, 2016; Сухова Л.Ф.2003)

Қазақстандағы құбыр көлігі магистралды мұнай құбырларымен анықталады – 7912,0 км

және газ құбырлары – 12269,0 км 1000 шаршы км шаққандағы республикадағы құбырлардың тығыздығы 2006-2010 жылдар аралығында 6,0-дан 7,4 км құрады (4-сурет). Мұнай өндіруге қаржыландыру мөлшерінің артуынан Қазақстан

магистралды құбырларға қалпына келтіру жұмыстарын жүргізді. 2003-2006 жылдары мұнай құбырлары ұзындығының азаюы олардағы жөндеу және қолданылмайтын құбырлардың бөлшектеу жұмыстарының әсерінен болды.



4-сурет – Қазақстан Республикасындағы магистральды мұнай құбырларының ұзындығын қоса алғанда жалпыға ортақ байланыс жолдарының ұзындығы, км

Әуе көлігі;

– жылдамдығы үлкен және жүктер мен жолаушыларды жеткізуде аз уақыт кетеді.

Жүктерді әуе көлігімен жеткізудің өзіндік құны тым жоғары. Оның кемшілігі: жоғары энергия сыйымдылығы, ауа райына тәуелділігі, габариті мен тасымалданатын жүктің салмағы шектелуі.

Қазіргі таңда еліміз бойынша 23 әуежай жұмыс атқарады, соның ішінде 17 әуежайға халықаралық ұшуға рұқсат етілген (12-сі Азаматтық авиацияның халықаралық ұйымының талаптарына сәйкес келеді).

2011 жылдардан бері жолаушылар ағынының ұлғайғаны байқалып, 2014 жылы әуе көлігімен 5,5 млн. адам тасымалданған.

2009 жылы жүктерді тасымалдау көлемі жылына 22,0 мың тоннаны құрады, 2014 жылы 19,6 мың тоннаға дейін төмендеді.

Әуежайлардың жалпылама желісінің жұмыс істеу қауіпсіздігі мен тиімділігі олардың инфрақұрылымының жай-күйіне байланысты. 2010-2013 жылдар аралығындағы уақытта 5 әуежайдың (Ақтау, Қызылорда, Көкшетау, Тараз, Талдықорған) ұшу-қону жолақтарын реконструкциялау мен жаңғырту жұмыстары жүргізілген.

Қазіргі уақытта әуе хабарламалары жайында 35 үкіметаралық келісімдер бар, сонымен қатар

алыс шет елдермен де: Австрия, Бельгия, Венгрия, Ұлыбритания, Германия, Египет, Үндістан, Иран, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Франция, Швейцария, Эстония; таяу шет елдермен: Ресей, Қытай, Қырғызстан, Тәжікстан, Өзбекстан. Сонымен қатар мына елдермен өзара келісім Меморандумына қол қойылған: Люксембург, БАЭ, АҚШ, Чехия Республикасы, Оңтүстік Корея (Сатубалдин, 1998).

Су (өзен) көлігі:

– терең су өзендерінде жоғары тасымалдау қабілеті және тасымалдаудағы өзіндік құнның жоғары еместігі, әсіресе, көп жүктерді тасымалдауда (салдағы ағаштар, мұнай құятын кемедегі мұнай);

– төменгі меншікті капиталды шығындар, метал мен отын шығыны. Өзен көлігінің кемшілігі: өзен ағысы бағытының негізгі жүк ағынымен сәйкес келмеуі; бір жыл ішіндегі тасымалдаудың тұрақсыздығы жүйелі еместігі; темір жол көлігімен салыстырғанда оның жүкті жеткізу жылдамдығы төмен; жүк қозғалысы жолының басқа көлік түрлеріне қарағанда үлкендігі.

Ішкі су көлігі жұмысының жалпы көлеміндік үлес салмағы төмен. Мемлекетіміздің кеме қатынасына ашық су жолдары ұзындығы 4151 шақырымды құрайды. Кеме қатынасына пайдаланылатын су жолдарын Ертіс, Сырдария,

Жайық, Іле және Есіл өзендері, Бұқтырма, Өскемен, Шұлбі, Қапшағай су қоймалары, Балқаш және Зайсан көлдері құрайды. Жүк тасымалы негізінен Павлодар, Шығыс Қазақстан, Қарағанды аймақтарында іске асырылады. Жайық өзені экожүйесінің қанағаттанарлықсыз жағдайы кеме қатынасын толықтай дерлік тоқтатуға алып келді. Қазақстанның аса ірі өзендері трансшекаралық болып саналады және оларды пайдалану үкіметаралық келісімдермен реттеледі.

Қазіргі уақытта еліміздің шамамен 1200 теңіз кемелері тіркелген, олардың 74-і жолаушыларға арналған (6,6%). Ал жүзуге жарамдыларының саны 48 кемеден тұрады. Жолаушы кемелерінің орташа жасы 25 жыл. Жолаушылар мен жүк тасымалдары жеке меншік иелерінің әртүрлі 530 кемелерментасымалданады. Өзен көлігінің басты

мәселесі 85,0% техникалық флоттардың ескіруі. Оны сатылай жаңарту мен жетілдіру шаралары жүргізілуде*. Соңғы жылдары республикадағы аз өлшемді кемелердің саны артуда (2001 жылы 10283 бірлік, 2011 жылы 29019 бірлік).

Көрсетілген көлік түрлері жүк және жолаушылар тасымалдау нарығында өзара бәсекелес. Айталық, құбыр өткізгіш пен темір жол көліктері мұнай және мұнай өнімдерін жеткізуде бір-бірімен бәсекелес; темір жол мен автомобиль көліктері жаппай үйінді жүктерді қоспағандағы жүктердің барлық номеклатурасын тасымалдауда бәсекелес.

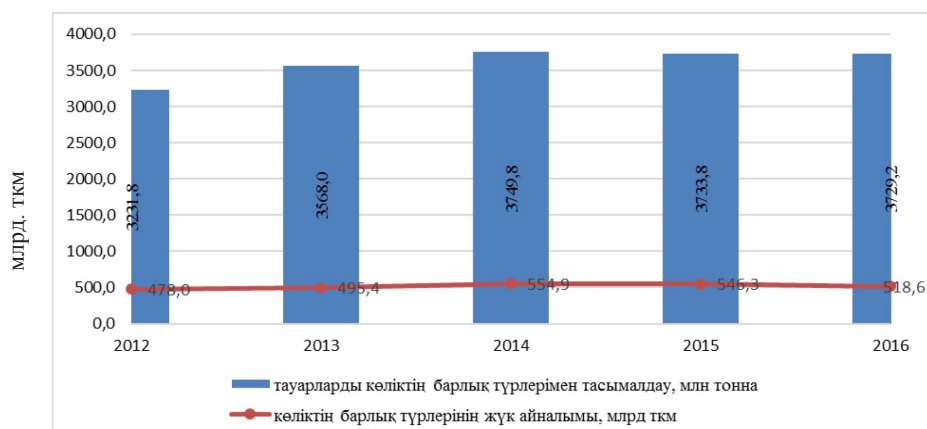
Жалпы жүк тасымалдауға келетін болсақ төменгі кестеде жүк айналымының әр түрлі транспорт бойынша көлемі көрсетілген (Надыров, 2000).

4-кесте – ҚР-дағы жүк айналымының транспорт бойынша көлемі, 2012-2018 жылдар аралығы

	2012	2013	2014	2015	2016	Өзгеріс. 2016/2015, % бойынша	Өзгеріс 2016/2012, % бойынша
Жүк айналымы млрд т/км	478,0	495,4	554,9	546,3	518,6	-5,1%	8,5%
Сонын ішінде							
Темір жол	235,9	231,3	280,7	267,4	239	-10,6%	1,3%
Көлік	132,3	145,3	155,7	161,9	163,3	0,9%	23,4%
Ішкі су	0,06	0,03	0,03	0,03	0,02	-30,7%	-65,4%
Теңіздік	2,7	2,7	2,5	1,6	1,8	10,9%	-35,6%
Әуе	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04	0,5%	-27,8%
Құбыр	106,9	116	116	115,4	114,5	-0,8%	7,1%

ҚР ҰЭМ СК 2016 жылға деректері бойынша жүк тасымалының барлық түрінің көлемі жеке коммерциялық тасымалдаумен айналысатын кә-

сіпкерлерді есепке алғанда 3 729,2 млн. тоннаны құрады, бұл 2015 жылға қарағанда 0,1% – ға аз (5-сурет).



5-сурет – ҚР-дағы жүк тасымалы және жүк айналымы, 2012-2016 жыл
Материал: ҚР ҰЭМ СК мәліметі негізінде авторлармен құрастырылған

2016 жылы жүк айналымы көлемі 518,6 млрд. ткм құрап, 2015 жылы қарағанда 5,0% ға төмен. Жалпы алғанда, 2012-2016 жылдарда жүк тасмалының жиынтық көлемінің 15%-дық өсімін байқаймыз. Осы орайда, 2014 жылдан бастап 2016 жылға жүк тасымалдау (- 0,5%) көлемін қысқарғанын айта кету керек. Соған сәйкес, 2012 жылдан бастап 2016 жылға жүк айналымы 8,5% – ға артуы байқалады, 2014 жылдан бастап 2016 жылға дейін 6,5% – ға оның қысқарды. 2016 жылғы деректер бойынша тасымалданған жүктердің

жалпы көлемі автомобиль көлігі құрады 85,3%, темір жол – 9,1% – ға, құбыр – 5,5%, басқа көлік түрлерінің (әуе, ішкі су, теңіз) үлесі – 0,1% (6-сурет). жүк айналымындағы темір жолдың үлесі 46,1% – ға, көлік үлесі – 31,5%, құбыр – 22,1%, басқа көлік түрлері (әуе, ішкі су, теңіз) – 0,4% – ға өсті. Ішкі су, әуе және теңіз секілді көлік түрлері республика жүк тасымалдау және жүк айналымы құрылымында, қымбат тасымалдауға арналған тарифтер (әуе тасымалдары) жанында үлесі шамалы.



6-сурет – ҚР-дағы жүк тасымалының және жүк айналымының құрылымы, көлік түрлері бойынша, 2016 ж.
Материал: ҚР ҰЭМ СК мәліметі негізінде авторлармен құрастырылған.

Қазақстандағы 2012-2016 жыл аралығындағы жүк тасымал нарықғының динамикасы, су және әуе көлік жүк тасымал түрлерінің көлемінің айтарлықтай азайғанын көрсетеді: теңіз көлігі – 36,6%, ішкі су – 7,9% – ға, әуе – 17,9% – ға және жүк тасымалдау автомобиль және темір жол көлігімен – 17,0% және 15,0%, тиісінше едәуір өсуі байқалады. Құбырлар бойынша

жүк тасымалдары осы уақыт аралығында едәуір қысқарған, 3,5% (Кесте 5). Жүк тасымалы бойынша қарастырылып отырған кезеңде ішкі су көлігі (-65,4%), бұдан әрі – теңіз көлік (-35,6%) және әуе (-27,8%) ең елеулі төмендеу байқалады (2-кесте). Жүк тасымалы бойынша, басқа көлік түрлерінің өсуі байқалады: автомобиль – 23,4% – ға, құбыр – 7,1% – ға, темір – 1,3% (5-кесте).

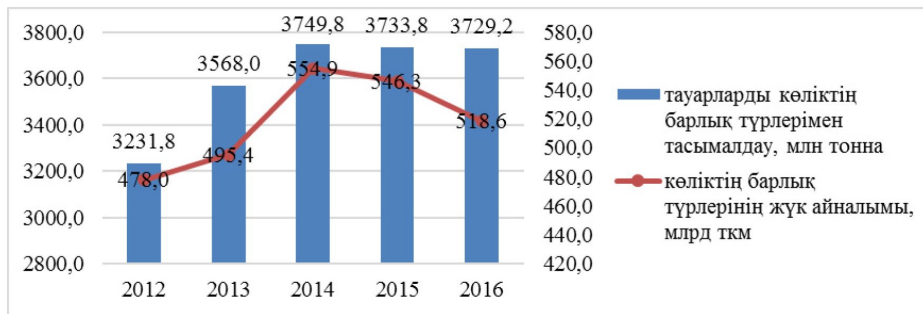
5-кесте – ҚР-дағы жүк тасымалының транспорт бойынша көлемі, 2012-2016 жылдар аралығы

	2012	2013	2014	2015	2016	Өзгеріс. 2016/2015, % бо- йынша	Өзгеріс 2016/2012, % бо- йынша
Жүк айналымы млрд т/км	478,0	495,4	554,9	546,3	518,6	-5,1%	8,5%
Сонын ішінде							
Темір жол	235,9	231,3	280,7	267,4	239	-10,6%	1,3%
Көлік	132,3	145,3	155,7	161,9	163,3	0,9%	23,4%
Ішкі су	0,06	0,03	0,03	0,03	0,02	-30,7%	-65,4%
Теңіздік	2,7	2,7	2,5	1,6	1,8	10,9%	-35,6%
Әуе	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04	0,5%	-27,8%
Құбыр	106,9	116	116	115,4	114,5	-0,8%	7,1%

Материал: ҚР ҰЭМ СК мәліметі негізінде авторлармен құрастырылған.

Көлік көлемін жеке тұлғамен бағалауды ескере отырып, жолаушыларды тасымалдау 2016 жылы коммерциялық тасымалдаумен айналысатын кәсіпкерлер 2015 жылмен салыстырғанда 2,3% -ке көбейді және 22 332,8 млн. адамды құрады. Жолаушылар айналымы 2016 жылы 266,8 млрд. тонна көрсеткішін құрады,

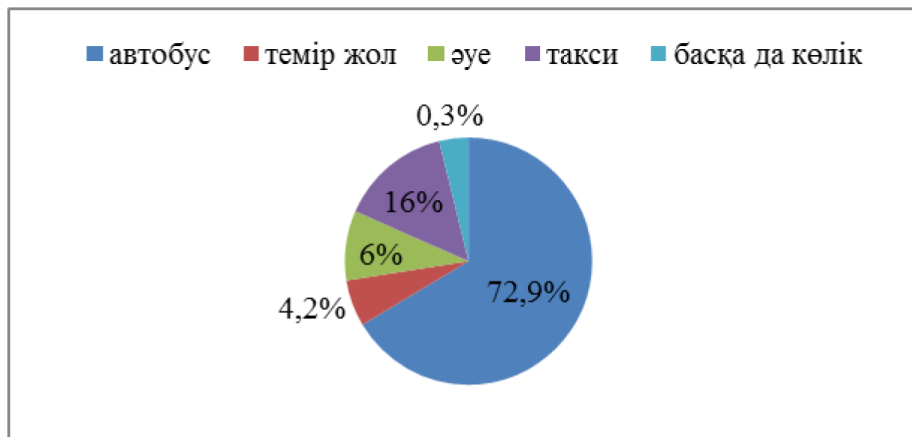
бұл 2015 жылға қарағанда 6,2% артық. Жалпы, Республика бойынша 2012 жылдан бастап 2016 жылға қарай жолаушылардың қозғалысының жалпы көлемінің біртіндеп өсуі байқалады және 2016 жылға қарай өсім 20,8% -ды құрады. Тиісінше, жолаушылар айналымының өсімі сол кезеңде 25,2% -ды құрады (7-сурет).



7-сурет – Қазақстандағы жолаушылар тасымалы мен жолаушылар айналымы, 2012-2016 жж.
Дерек көзі: Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігінің СК мәліметтері негізінде авторлар құрастырған

Жолаушылар тасымалының құрылымын талдау Қазақстан Республикасындағы жолаушылардың негізгі тасымалы автобуспен және таксимен жүзеге асырылатындығын көрсетеді. Олар барлық трафиктің шамамен 99,6% құрайды.

Осылайша, сәйкес 2016 жылы тасымалданған жолаушылардың жалпы санында автобус көлігінің үлесі 72,9%, такси – 16%, теміржол, троллейбус және трамвайлар – 4,2 %, көліктің басқа түрлері (әуе және ішкі су жолдары) – 4,2 % (8-сурет).



8-сурет – Қазақстан Республикасының жолаушылар тасымалы мен жолаушылар айналымының құрылымы, көлік түрлерімен, 2016 ж.
Дерек көзі: Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігінің КС мәліметтері негізінде авторлар құрастырған

Жолаушылар айналымының режимдері бойынша талдау жолаушылар айналымының максималды салмағы автобуста, таксиде және теміржол көлігі 95,6% құрайтындығын көрсетті. Мәселен, 2016

жылға қарай деректер бойынша, жолаушылар айналымы, автобустың үлесі 72,9%, такси 16,0% теміржол – 6,7%, әуе – 4,2%, басқа да көлік түрлері (троллейбус, трамвай және ішкі су жолдары) – 0,1%.

Республиканың автокөлікпен, қалалық электрмен тасымалдауларын ескере отырып, 2016 жылға қарай 22 282,1 млн. адам тасымалданғаны анықталды, деректерге сүйенсек, жолаушылар айналымының тасымалдау көлемі 237,4 млрд. пкм құрады (3-кесте, 4-кесте). 2015 жылға қарағанда, тиісінше, осы көрсеткіштер 2,2% және 6,5%-дарды құрады. Жылжымалы құрамды қысқарту қалалық жер-

дегі электр көлігі осы көлік түрлерінің кейбір жолаушылар тасымалдарында көрініс табады. Осылайша, жолаушыларды трамвайлармен тасымалдау 51,4 млн. адамға, ал 2012 жылы 31,8 миллион адамға қысқарды. 2016 жылы. Алайда, троллейбустар арқылы жүзеге асырылатын жолаушылар тасымалы (6-кесте) 2012 жылы 18,2 миллионнан 2016 жылы 19,6 миллионға дейін өсті.

6-кесте – Қазақстан Республикасындағы жолаушылар тасымалы, көлік түрлерімен, 2016 жж.

	2012	2013	2014	2015	2016	2012/2016 жж өзгерістері, %	2012/2016 жж. Өзгерістері, %
Жолаушылар айналымы, млн.пкм	213,036	235 738	246 959	251 251	266 784	6,2%	25.2%
Сонын ішінде,							
Темір жол	19 256	20 625	18 999	17 012	17 914	5.3%	-7.0%
Автобус	151 331	166 361	174 695	182 679	194 497	6.5%	28.5%
Такси	33494	38750	42374	40039	42697	6.6%	27.5%
Троллейбус	72	80	76	103	93	-9.7%	29.2%
Трамвай	214	183.6	175	168	139	-17.3%	-35.0%
Ішкі су	1.8	1	1.2	0.4	1.2	200.0%	-33.3%
Әуе	8623	9688	10586	11153	11313	1.4%	31.2%

2016 жылға қарай 90,4 мың жолаушы тасымалданды, бұл 86,4%-ға 2015 жылдың көлемінен артық. Жолаушылар айналымы 1,2 млн. 2015 жылмен салыстырғанда 200,0% өсімді құрады.

2016 жылы жолаушылардың әуе тасымалы 6,0 млн. адамды құрады. 2015 жылмен салыстырғанда жолаушылар саны 1,7% -ға артты. Жолаушылар айналымы 11,3 құрадымлрд. текше метр. 2015 жылдан бастап өсу 1,4% -ды құрады. Әуе тасымалдарының 33% -ға артуы 2012-2016 жылдар аралығындағы кезеңде осы көлік түрінің қолжетімділігін арттырумен тығыз байланысты. Сонымен қатар, әуе тасымалдарының өсуі жалпы Азаматтық әуе кемелерінің санының өсуімен байланысты. Осылайша, 2012 жылдан 2016 жылға дейін ұшақтар паркі 26,8% -ға артып, 885 ұшақты құрады (Надыров, 2000).

Көлік жүйелерінің мобильділік географиясы Экономикалық және әлеуметтік қызмет үшін, соның ішінде жұмысқа, өндіріске немесе энергиямен жабдықтауға арналған. Инфрақұрылым-

дардан, көлік түрлерінен және терминалдардан тұратын көлік жүйелері жекелеген адамдардың, мекемелер мен корпорациялардың әлеуметтік-экономикалық өмірінде өте берік орныққан, бұл көбінесе тұтынушы үшін көрінбейтін болып қала береді. Мобильділік географиямен қалай байланысты екенін түсіну Осы құнды және қолжетімді кітаптың басты мақсаты болып табылады. Жүктерді, адамдар мен ақпаратты тасымалдаумен байланысты көлік жүйелерінің географиясы кеңістіктік шектеулер мен сипаттамаларды шығу тегімен, межелі орнымен, ауқымымен, сипаты мен тасымалдау мақсатымен байланыстыруға тырысады. Ол Тоғыз тарауға бөлінген, олардың әрқайсысы нақты тұжырымдамалық аспектіні қамтиды, соның ішінде: көліктің желілік түрлері мен терминалдар халықаралық көлік қоршаған ортаға әсер ету қалалық көлік әрбір тарау көлік географиясымен байланысты, қол жетімділік, кеңістіктік өзара іс-қимыл, графтар теориясы және көлікке арналған Географиялық Ақпараттық жүйелер сияқты

әдіснамаларды қамтиды (Jean-Paul Rodrigue, 2015).

Біз желілердің өркендеу мен өндірістің негізгі алғышарттары екенін білеміз. Көлік пен байланыс қоғам үшін таптырмас, олар барлық экономикалық жүйелерді біріктіретін элементтер болып табылады. Желілерсіз және коммуникацияларсыз барлық әлеуметтік және экономикалық өмір оқшауланған құбылыстарға теңестірілетін болады. Сондықтан көлікті басқа қызметтер сияқты бағалауға болмайды. Сондай-ақ жекелеген географиялық аймақтар арасындағы әлеуметтік және экономикалық интеграцияға арналған prerequisite. Осылайша, инфрақұрылымды жаңғырту бүкіл Еуропаның саяси, экономикалық және әлеуметтік күн тәртібін жүзеге асыру үшін кезек күттірмейтін міндет пен алдын ала шарт болып табылады. Байланыс пен көлік қажеттілігі ұлттық шекараларды білмейтіндіктен, желілердің жұмыс істеуін осы жаңа экономикалық және саяси географияға бейімдеу қажет. Бос қымбат жұмыс, коммутациялық және бос уақытты жұмсамау және қоршаған ортаға ауыр ауыртпалықты болдырмау үшін қалаларды, автомагистральдарды, темір жолдарды, әуе және теле-коммуникацияларды көшіру мәселелерін шешу қажет. Еуропалық қозғалыс, мысалы, алдағы жиырма жылда екі есе артады деп күтілуде. Көліктің кейбір түрлерінде өсім одан да жылдам болады деп күтілуде – әуе жолаушылар көлігі 10 жыл ішінде екі есе өсті, ал жолдардағы жүк көлігі 15 жыл ішінде екі есе өсті (Roland Thord, 1993).

Көлік құралдары өркениетті көтеруде (Египет, Рим және Қытай), қоғамдарды дамытуда (әлеуметтік құрылымдарды құру), сондай-ақ Ұлттық қорғаныста (Рим империясы, американдық жол желісі) бірнеше түрлі тарихи рөлдерді ойнады.

Осылайша, көлік өңірдің немесе ұлттың тарихын түсіну үшін құнды перспективаны ұсынады. Көлік түрлері денсаулық сақтауға, әлеуметтік қамсыздандыруға және мәдени немесе көркем іс-шараларға қол жеткізуді жеңілдетеді, осылайша әлеуметтік қызметтер көрсетеді. Олар адамдардың ұтқырлығына қолайлы немесе кедергі жасай отырып, әлеуметтік өзара іс-қимылды қалыптастырады. Осылайша, көлік әлеуметтік құрылымдарды қолдайды және тіпті қалыптастыра алады (Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack, 2017).

Әлемдік кітап сөздігіне сәйкес, “инфрақұрылым” термині жүйенің немесе құрылымның негізін құрайтын маңызды элементтерді білдіре-

ді. Инфрақұрылым ел экономикасының негізін нығайтатын ресурстарды қамтиды. Көлік (темір жолдар, порттар, азаматтық авиация және т.б.), байланыс (телекоммуникация және пошта) қоса алғанда, инфрақұрылымдық Қызметтерді жақсы көрсету; сондай-ақ электр энергиясын беру және тарату ұлттың өсуіне ықпал етеді.

Инфрақұрылымдық ресурстар әрқашан аумақты дамыту жоспарын дайындау кезінде шешуші элементтерге айналады. Көлік, электр энергиясын беру және тарату, байланыс, сумен жабдықтау және санитария қызметтерін, сондай-ақ қатты қалдықтарды жоюды қамтитын сапалы инфрақұрылым, әсіресе мемлекеттің артта қалуының жоғары және тұрақты өсу қарқынын қамтамасыз ету және кедейшілік ауқымын қысқарту үшін маңызды жағдайлардың бірі болып табылады. Ол ел экономикасының жүйкесі ретінде жұмыс істейді.

Бұл инфрақұрылымдық қызметтерді ұсына отырып, дамымаған немесе дамымаған аудандарды дамытуға болады. Аумақты жоспарлаушы әрдайым облыста инфрақұрылымның әртүрлі қызметтерінің арасындағы орындылығы мен теңгеріміне назар аударады (David, 2009).

Қорытынды

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

1. Қазақстан Республикасы көлігі кейінгі онжылдықта ішкі экономика қажеттіліктерін қамтамасыздандыру және еліміздің халықаралық байланыстар үшін қатысуын есепке алу үшін интенсивті дамыды. Сала еліміздің экономикасын және аймақтардың экономикасы үшін аса маңызды экономикалық және әлеуметтік қызметтерді жүзеге асырады. Көліктік аймақтың таралуы әртүрлі. Тасымалдаулар мен тасымалдаулар салмағының жалпы саны, біріккен тасымалдаулар жүйесінің дамуы қарқынымен қысқаруы мүмкін.

2. Алдыңғы қатарлы мемлекеттермен салыстырғанда, еліміздің көлігі әлі де бәсекеге қабілеттілігі төмен сала болып табылады, көліктің ЖІӨ үлесінің төмендеу 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 мамандар жетіспеушілігі және өмір бойы санаттылы жүйесін арттыру мен қайта даярлау жүйелерінің дамымауы;

– шетелдік тәжірибедегі инновациялардың жеткіліксіз қолданылуы;

4. Көліктің болашақта айтарлықтай дамуын қамтамасыз ету үшін, көлік қызметтерінің тиімділігін арттыру үшін саланы дамытудың ке-

лешектегі жоспарын анықтау мен талдауға кешенді тәсілді қолдану керек, жұмыстарды экономикалық үлгі жүйесі бойынша жасау мен жүзеге асыру, институтталған құрылымын кемелдендіру, көліктің мемлекетпен дамуын жүзеге асыруды тиімді ету.

5. Көлік қызметкерлері және логистика саласы бойынша мамандарды оқыту, қайта даярлау мен өмір бойы санатын көтеру жүйесін қайта қарау қажет.

Әдебиеттер

Атамқұлов Е.Д. «Қазақстанның темір жол көлігі: қайта құрылымдау және әлемдік экономикаға кірігу жолдары» Монография «ҰК» АҚ-Алматы: Экономика, 2004.-646 б.

Аубакирова Ж.Б. Инфраструктура как экономическая категория. – М., 2005. – 11 с.

Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 384 с.

David J. Keeling Transportation geography: local challenges, global contexts. – Progress in Human Geography. – 33 (4), (2009). – pp. 516-526 <https://www.nios.ac.in/media/documents/316courseE/ch25.pdf>

Сатубалдин С. «Драконы» и «тигры» Азии: сможет ли казахстанский «барс» пройти их тропами? – Алматы: Ғылым, 1998. – 600 с.

Сухова Л.Ф. Региональный аспект оценки эффективности производственной инфраструктуры (в порядке вопроса). – М., 2003. – 116 с.

“Нұрлы жол” инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Астана, 2015

Н.Ә.Назарбаев. Ұлт Жоспары – «100 нақты қадам». Астана, 2015

Надыров Ш.М. Российско-казахстанское сотрудничество: проблемы и перспективы // Транзитная экономика. – 2000. – № 2. – С. 46-51.

ҚР Президентінің «Қазақстан-2050» стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауы. Астана, 2012

Хейман С. Разделение труда и развитие инфраструктуры. – М.: МГУ, 1979. – 132 с.

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack The Geography of Transport Systems. – London: Taylor & Francis, 2017 – 297 p https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Geography-of-Transport-Systems_1ed.pdf

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack The Geography of Transport Systems. – New York, Routledge, 2017-440 p. <https://www.book2look.com/embed/9781317210092>

Roland Thord The Future of Transportation and Communication. – Germany, Thord Springer Berlin Heidelberg, 1993.-321 p. <https://www.springer.com/gp/book/9783642780332>

ҚР Ұлттық экономика министрлігінің статистика комитетінің мәліметтер жинағы, 2016 ж

References

Atamqulov E.D. (2004) «Qazaqstannıñ temir jol köligi: qayta qurılımdaw jäne älemdik ékonomikağa kirigw joldarı» [Railway transport of Kaathan: Structures and ways to enter the global economy] Monografiya «UK» AQ-Almatı: Ékonomika, .-646 b.

Aubakirova ZH.B. (2005) Infrastruktura kak ekonomicheskaya kategoriya. [Infrastructure as an economic category] – М., –11 s.

Bychkov, V.P. (2013) Ekonomika avtotransportnogo predpriyatiya [Economics motor company]: Uchebnik / V.P. Bychkov. – М.: INFRA-M., – 384 с.

David J. Keeling (2009) Transportation geography: local challenges, global contexts.– Progress in Human Geography. -33 (4), -pp. 516-526 <https://www.nios.ac.in/media/documents/316courseE/ch25.pdf>

Satubaldin S. (1998) «Drakony» i «tigry» Azii: smozhet li kazakhstanskiy «bars» proyti ikh tropami? [“Dragons” and “Tigers” of Asia: Can the Kazakhstani “Leopard” Go Their Paths?] – Almaty: Gylym, .- 600 s.

Sukhova L.F. (2003) Regional’nyy aspekt otsenki effektivnosti proizvodstvennoy infrastruktury (v poryadke voprosa) [The regional aspect of assessing the effectiveness of the production infrastructure (in the order of the question)]. – М., – 116 s.

“Nurlı jol” infraqurılımdı damıtwdıñ 2015 – 2019 jıldarğa arnalğan memlekettik bağdarlaması. Astana, 2015

N.Ä.Nazarbaev. Ult Josparı – «100 naqtı qadam». Astana, 2015

Nadyrov SH.M. (2000) Rossiysko-kazakhstanskoye sotrudnichestvo: problemy i perspektivy // Tranzitnaya ekonomika [Russian-Kazakh cooperation: problems and prospects // Transit economy]. — № 2. – S. 46-51.

QR Prezidentiniñ «Qazaqstan-2050» strategiýası qalıptasqan memlekettiñ jaña sayası bağıtı» attı Qazaqstan xalqına Joldawı. Astana, 2012

Kheyman S. Razdeleniye truda i razvitiye infrastruktury [The division of labor and infrastructure development]. – М., МГУ, 1979. – 132 s.

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack The Geography of Transport Systems.-London: Taylor & Francis, 2017 – 297 p https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Geography-of-Transport-Systems_1ed.pdf

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack The Geography of Transport Systems.– New York, Routledge,2017-440 p.<https://www.book2look.com/embed/9781317210092>

Roland Thord The Future of Transportation and Communication.– Germany, Thord Springer Berlin Heidelberg, 1993.-321 p. <https://www.springer.com/gp/book/9783642780332>

QR Ulttiq ékonomika mīnistrliginiñ statistika komītetiniñ mālimetter jīnađı, 2016 j.