

АҚЫЛЫ ЖОЛДАРДЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ТИІМДІЛІКТЕРІ

Ақылы автомобиль жолы деп белгілі бір жүріп өту төлемін талап ететін жолды атайды. Көптеген дамыған елдерде қолданылатын бұл жүйе автомагистраль, көпір және туннельдердің құрылысын қаржыландырып

лайықты деңгейде пайдалану сапасын қамтамасыз етудің тиімді әрі оңтайлы тәсілі болып табылады. Ақылы автомагистраль әлемнің 30-дан астам елінде бар, жалпы олардың ұзақтығы 150 мың км. шаманы құрайды. [1]

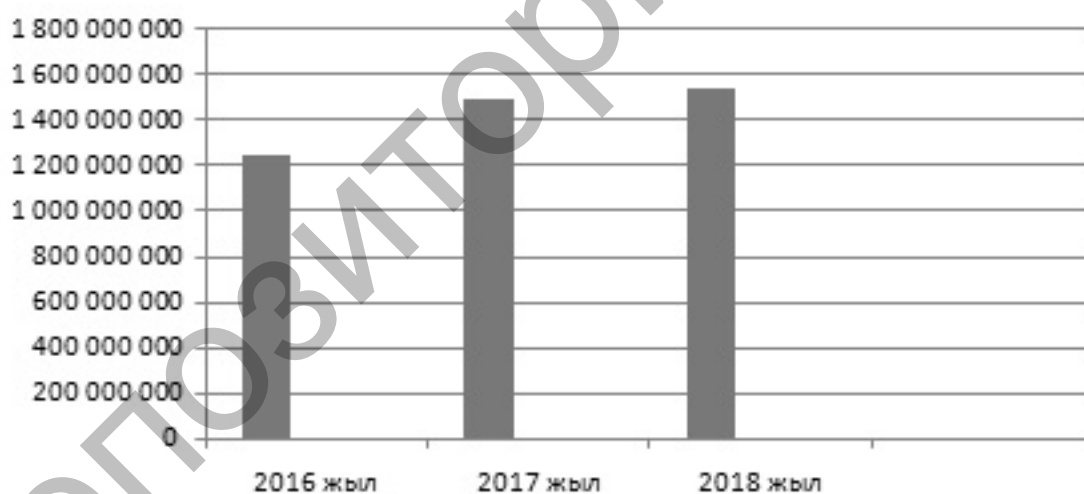
Ақылы автомобиль трассаларының келесідей артықшылықтары бар:

- автомагистральдің өз шығынын өзі өтеуі;
- бюджетке жүктемені азайтуы;
- сервистік қызмет көрсетуді дамытуға түрткі болуы;
- автомагистральдің сапасының көтерілуі;

Қазақстан Республикасының 2001 жылғы «Автомобиль жолдары» туралы Заңына сәйкес, жолдың бүкіл ұзындығы бойында көлік қозғалысының жоғары, қауіпсіз жылдамдығы қамтамасыз етіле отырып, жүріп өтудің жоғары сапада болу шарты орындалған кезде автомобиль жолдарымен (жол учаскелерімен) жүріп өту үшін ақы төлеу енгізіледі. [2]

Біздің елімізде ақылы қызмет көрсететін 4 ірі магистраль бар: Нұр-Сұлтан-Щучинск, Теміртау-Нұр-Сұлтан, Алматы-Қапшағай, Алматы-Хоргос. Әр автомагистральдің жол ақысы әртүрлі тарифтер бойынша алынады[3].

Осы тарифтердің негізінде жыл сайын бюджетке белгілі бір мөлшерде қаржы түсіп отырады. Жоғарыда айта кеткеніміздей, бұл қаржы толығымен жолдардың өз шығынын өтеуге жұмсалады. Ақылы жолдардан түсетін пайда көлемінің өсімін Нұр-Сұлтан-Щучинск магистралінің мысалында салыстырсақ,



1-сурет. Нұр-Сұлтан-Щучинск магистралінен түскен жалпы пайда көлемі (теңге)

2019 жылы 4 ақылы жолдардан жалпы 5,4 млрд теңге көлемінде пайда түскен, оның 3,8 млрд теңгесі жолдарды жөндеу мен реттеу жұмыстарына шығындалса, қалған 1,6 млрд теңге ақы алатын жүйелерге көрсетілетін қызмет үшін жұмсалды. 2020-2022 жылдары тағы 6 мың км жолды ақылы түрге көшірілу күтілуде. Олар «Батыс Еуропа – Батыс Қытай», «Нұр-Сұлтан – Қостанай – РФ шекарасы», «Щучинск – Петропавловск», «Нұр-Сұлтан – Павлодар», «Қалбатау – Павлодар», «Таскескен – Бахты», «Қапшағай – Талдықорған», «Атырау – Орал», «Атырау – Доссор – Бейнеу – Ақжігіт –Өзбекстан Республикасының шекарасы», «Ақтау – Бейнеу». Жалпы 2024 жылға қарай 11 мың км астам жолдар ақылы түрге көшіріледі деп жоспарлануда. [3]

Қорыта келе, ақылы автомобиль жолдарының экономика үшін рентабельділігін атап айтқымыз келеді. Болашақта елімізде ақылы жолдардың көлемін ұлғайту жоспарлануда. Сонымен қатар, болашақта жол ақысын 1 км – 1 тг тарифы бойынша жүзеге асыру, жүк көліктері үшін ақыны

төмендету және адын ала төлем бағасы мен қолма қол нақты төлем бағасын теңестіру сияқты мәселелерді қарастыру ұсынылады. Жолдарды пайдалану үшін түскен барлық қаржы жолдардың өз шығындарына жұмсалғанымен, бұл бюджетті көптеген шығындардан сақтап отыр. Себебі, ақылы жолдарды жөндеуге қаражат бөлмесе де болады, жүргізушілер үшін де сапалы жолдармен жүрген ыңғайлы.

Әдебиеттер

1. «ҚазАвтоЖол» АҚ ресми сайты: <https://qaj.kz/platnyedorogi/>
2. Автомобиль жолдары туралы Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі N 245 Заңы.
3. ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму Министрлігі

Кульжамбекова Б.Ш., магистрант 1 курса (КарГУ им. академика Е.А.Букетова)
Научный руководитель - м.э.н., старший преподаватель Ташенова Л.В.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Приоритетными задачами государственной программы Стратегия «Казахстан-2050 обозначены создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу; развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры. Одним из главных факторов развития транспортно-логистической инфраструктуры в экономике Казахстана является эффективное функционирование железнодорожной отрасли. Железнодорожный транспорт обеспечивает внутренние и внешние транспортно-экономические связи Казахстана, перевозку граждан нашей страны и транзитную перевозку иностранцев. Деятельность железнодорожного транспорта как части единой транспортной системы страны способствует нормальному функционированию всех отраслей общественного производства, социальному и экономическому развитию государства, международному сотрудничеству Казахстана.

В секторе железнодорожного транспорта страны естественным монополистом является национальная компания «Қазақстан темір жолы». Сегодня АО «НК «ҚТЖ» - это многоуровневый вертикально-интегрированный транспортно-логистический холдинг, объединяющий логистические и перевозочные компании, владельцев терминальной и магистральной инфраструктуры всех видов транспорта. Компания «ҚТЖ» и ее дочерние организации осуществляют железнодорожные и морские перевозки, оказывают услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой, аэропортовой и автодорожной инфраструктуры. Компания является самым многочисленным работодателем в Казахстане, в которой занято около 0,8% населения Республики. В 2018 году фактическая численность работников Компании составила 135 952 человека [1].

Согласно официальным данным из ежегодного отчета в области устойчивого развития АО «Қазақстан Темір Жолы», по итогам 2018 года эксплуатационная длина ж/д путей общего пользования составляла 21 тыс. км, увеличившись за 11 лет с показателя 13,9 тыс. км. В 2018 году всего железнодорожным транспортом перевезено 282,9 млн. тонн груза и 22,8 млн. человек. Грузооборот был равен 220 млрд. ткм, на 6,6% превысив уровень 2017 года, а пассажирооборот составил 18,51 млрд. пкм. Транзит компании по сравнению с 2017 годом возрос на 10% и достиг свыше 17 млн. тонн. Было обновлено более 1 тыс. км железнодорожного пути, в том числе капитально отремонтировано 867 км. [2].

Всего за период с 2010 по 2018 годы был осуществлен капремонт более 5,5 тыс. км пути. За этот период компания обновила 900 локомотивов, 41 тыс. грузовых вагонов, более 1,4 тыс. пассажирских вагонов.

Компания успешно продолжает развитие контейнерных транзитных перевозок. В 2018 году через Казахстан перевезено 537,4 тыс. контейнеров, что на 55% выше результата 2017 года. В целом грузооборот в транзитных перевозках вырос на 22 % и составил 31,5 млрд. т-км. Положительная динамика сегмента транзитных мультимодальных перевозок поддерживается благоприятными тарифными условиями, совершенствованием институциональной среды, внедрением безбумажных технологий. Так, соглашения об электронном обмене данными действуют с Азербайджанскими, Кыргызскими и Российскими железными дорогами, отрабатываются с Китайскими железными дорогами.