

Хаб қалалар экономикалық қызмет орталығы ретінде

А.Ж. Садуов¹, А.К. Ныгыметолла²

¹Маркетинг кафедрасының профессоры э.ғ.д.

² «Логистика» мамандығы бойынша 2 курс магистранты
saduovaj@mail.ru, akerke.doc@mail.ru

^{1,2} Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті, Қарағанды қ.

Түйіндеме: Хаб қалаларының экономикаға әсері. Хаб қалаларының дамуы мен макроөңірлерді дамуы көліктік, өнеркәсіптік, тұрғын үй, әлеуметтік және энергетикалық инфрақұрылымдарды тиімді даму әсері есебінен қамтамасыз етілетіні, құрылыс материалдарына, өнеркәсіп өнімдеріне және жабдықтарға деген сұраныс жоғары болады, өңдеу өнеркәсібін дамытуға ықпалы көрсетіледі. Жалпы алғанда, бағдарламаны іске асыру инфрақұрылымды дамытуға және кәсіпкерлікті қолдауға бағытталған.

Кілт сөздер: хаб қалалар, макроөңірлер, инфрақұрылым, Бизнесінің жол картасы – 2020, отын-энергетикалық кешен, урбанизация.

Мемлекет басшысының 2014 жылғы 11 қарашадағы «Нұрлы жол - болашаққа бастар жол» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру мақсатында «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасының 2015-2019 жылдарға арналған Мемлекеттік инфрақұрылымын дамыту бағдарламасы.

Бағдарлама ұлттық, сондай-ақ халықаралық деңгейдегі қалалар ретінде Алматы, Астана, Ақтөбе, Шымкент және Өскемен қалаларын анықтайтын ел макроөңірлерін қалыптастыру арқылы Қазақстанда бірыңғай экономикалық нарықты құруға бағытталған.

Хаб қалалары макроөңірлердің экономикалық қызметі орталықтары, капиталдың, ресурстардың, озық технологиялар мен қызметтердің шоғырлануы болады. Хаб қалалары көші-қон ағындары үшін тартымды жерлер болады және табиғи урбанизацияны қолдайды. Басқа ірі макроөңір қалалары немесе екінші деңгейдегі қалалар «сәуле» принципі бойынша хабқа қосылған [1].

Хаб қалаларының дамуы мен макроөңірлерді дамыту көліктік, өнеркәсіптік, тұрғын үй, әлеуметтік және энергетикалық инфрақұрылымдарды тиімді дамыту есебінен қамтамасыз етіледі, құрылыс материалдарына, өнеркәсіп өнімдеріне және жабдықтарға деген сұраныс жоғары болады, өңдеу өнеркәсібін дамытуға ықпал етеді.

Іскерлік белсенділікті арттыру мақсатында шағын және орта бизнестің және өңдеу өнеркәсібіндегі ірі кәсіпорындардың қаржыландыру қолжетімділігін арттыру жұмыстары жалғастырылады.

Экономиканың жекелеген секторларын (машина жасау, аграрлық) қолдау, өңдеу өнеркәсібінің отандық экспорттаушылары мен басқа да іс-шараларды жүзеге асыру бойынша іс-шараларды іске асыру ағымдағы өндіріс көлемін, жұмыс істеп тұрған жұмыс орындарын ұстап тұруды, сондай-ақ сыртқы нарықтардағы жағдайдың нашарлауы жағдайында жаңаларын құруды қамтамасыз етеді.

Жалпы алғанда, Бағдарламаны іске асыру инфрақұрылымды дамытуға және кәсіпкерлікті қолдауға бағытталған мемлекеттік инвестицияларды ұлғайту арқылы қысқа мерзімді перспективада ғана емес, сондай-ақ ұзақ мерзімді перспективада тұрақты өсудің алғышарттарын жасайды.

Инфрақұрылымдық жобаларды іске асырудан интеграцияланған, синергетикалық әсер ету үшін іс-шаралар жүргізу қолданыстағы бағдарламалық құжаттар шеңберінде жүзеге асырылады:

2020 жылға дейін Қазақстан Республикасының көліктік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту және интеграциялау жөніндегі мемлекеттік бағдарлама.

2015-2019 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының индустриялық-инновациялық дамуының мемлекеттік бағдарламасы.

Бизнестің жол картасы - 2020.

Отын-энергетикалық кешен.

2011-2020 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының білім беруді дамытудың мемлекеттік бағдарламасы [2].

Соңғы жылдары Қазақстанда инфрақұрылымды дамытуды және жаңғыртуды талап ететін бірқатар үрдістер байқалды.

Біріншіден, халықтың өсуі және урбанизация деңгейі қалалық инфрақұрылымның басым дамуын талап етеді.

Екіншіден, экономика мен экономикалық қатынастардың өсуі, бизнестің жоғары көлік шығындары, сондай-ақ дамып келе жатқан аймақтық нарықтар еліміздің инфрақұрылымдық мүмкіндіктерінің өсуін болжайды.

Қазақстандағы ішкі бірыңғай нарықтың қалыптасуы келесі факторларға кедергі келтіреді:

- өңірлер арасындағы көлік арналарының болмауы, тауарлардың қозғалысын қамтамасыз ету, еңбек көші-қоны;

- аймақтық теңгерімсіздіктің пайда болуына әсер ететін өңірлердің өнеркәсіптік дамуының әр түрлі деңгейі;

- халықтың ұтымсыз қоныстануы - солтүстіктегі еңбек ресурстарының жетіспеушілігі және оңтүстіктегі «жұмысшылардың» артық болуы;

- Тұрғын үй және әлеуметтік салалардың біртұтас дамуы.

Әлемдік дамыған және дамушы елдерде жүргізіліп жатқан реформалардың талдауы экономиканың өсуі мен жұмысқа орналасу үшін ең мультипликативтік әсерін тигізетін салаларды қолдау бойынша экономикалық саясатты қайта бағдарлауды көрсетеді. Бұл, ең алдымен, инфрақұрылымдық жобалар [1].

2014 жылғы 8-12 қазанда Вашингтонда (АҚШ) ХВҚ мен Дүниежүзілік банктің жыл сайынғы жиналыстарында дамыған және дамушы елдерге арналған негізгі ұсыныс алдағы жылдардағы бизнес пен экономикалық қызметтің негізгі көзі ретінде инфрақұрылымды дамытуды қолдау қажеттілігі болды.

«TheGlobalCompetitivenessReport 2014-2015» критерийі бойынша «Жаһандық бәсекеге қабілеттілік туралы есеп» ДЭФ баяндамасында Қазақстан әлемнің 144 елінен 62-ші орынды иеленді.

Осыған байланысты, ел экономикасының тиімділігін арттыру және бизнестің өсуі үшін базалық инфрақұрылымды одан әрі дамыту қажет.

Қазақстандық автожолдар мен теміржолдардың көпшілігі кеңестік кезеңде жобаланып, салынды. Автомобиль жолдары мен теміржол жүйесі негізінен еліміздің оңтүстігі мен солтүстігі арасындағы байланысқа бағытталғандықтан, еліміздің басқа өңірлерімен көлік коммуникациясының нашар дамуы себеп болды.

Осылайша, макроөңірлерді дамыту бағытына негізделген инфрақұрылымды дамытуға «сәулеттік» көзқарас беру қажет.

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасындағы жолдардың ұзындығы 128,3 мың км құрайды, оның 97,4 мың км астам қоғамдық жолдары, оның ішінде 23,5 мың км республикалық маңызы бар және 73,9 мың км. Облыстық және аймақтық мәндер.

Бүгінде еліміздің барлық ірі қалалары қолданыстағы жолдармен өзара байланысты. Дегенмен, хабты қосатын жолдар орташа тәуліктік трафик ағынының болжанған өсуіне байланысты қайта жаңартылып, жоғары техникалық санатқа көшірілуі керек. Дегенмен, жолдың ұзындығын және жолға жұмсалатын уақытты қысқарту үшін қалалар арасындағы тікелей жолдарды салу мүмкіндігін қарастырған жөн. Мысалы, бүгін Астанадан Ақтөбеге дейінгі жол Қостанай арқылы өтеді. Арқалық, Торғай, Қарабұтақ арқылы тікелей жол құрылысы осы қалалар арасындағы уақытты 7 сағатқа қысқартады.

«Батыс Еуропа - Батыс Қытай» жобасын іске асыру шеңберінде Ақтөбе - Шымкент бағыты қайта құрылды және 1-ші және 2-ші техникалық санаттарға ауыстырылды. Шымкент-Алматы бағытында 2016 жылы аяқталатын құрылыс жұмыстары жүріп жатыр, ал жол 1-ші техникалық санатқа ауыстырылады.

Хаб негізіндегі макроөңірлерді дамыту негізінде аумақтық даму бірыңғай экономикалық нарықты құруға бағытталған.

Елдің кеңістіктік және кеңістіктік дамуының болжау схемасында 2020 жылға дейін экономикалық әлеуетті ұтымды аумақтық ұйымдастыру және халықтың өмірлік белсенділігі үшін қолайлы жағдайлар жасалады.

Хаб қалалары экономикалық өсім орталықтарына және ел халқының назарына айналады. Олар жоғары сапалы білім беру, ақпараттық және көліктік қызметтерді ұсыну, бәсекелестікті арттыру және шетелдік инвесторлар үшін тартымды жағдай жасау арқылы адами капиталды дамытуды және өнімді пайдалануды қамтамасыз етеді.

Солтүстік макрогорияда хаб Астана қаласы болады. Өскемен қаласы орталық-шығыс макроөңір хабына айналады. Ақтөбе қаласы - батыс макроөңірдің орталығы. Шымкентте және Алматыда оңтүстік макроөңір хабтары орналасқан [2].

Астанада байланыс түрлерінің барлығы басқа макроөңірлердің хабына жіберіледі. Макроөңірдің басқа да ірі қалалары екінші деңгейлі қалалар ретінде дамиды, олар «сәуле негізінде» принцип бойынша хабымен тығыз байланыста болады.

Осу орталығы мен іскерлік белсенділік орталығы ретінде хабы дамыту Қазақстандағы урбанизация деңгейін арттыруға мүмкіндік береді. Негізгі жол жобалары: Батыс Қытай - Батыс Еуропа; Астана - Алматы; Астана - Өскемен; Астана - Ақтөбе - Атырау; Алматы - Өскемен; Қарағанды - Жезқазған - Қызылорда; Атырау - Астрахань.

Астана - теміржол және автожол желілерінің географиялық жағынан жақсы орналасқан көлік хабы, 2020 жылға қарай қала тұрғындары 852,9 мыңнан 991 мың адамға дейін өседі.

«Хаб Астана» барлық аймақаралық орталықтарды: Орталық-Шығыс, Орталық-Оңтүстік, Орталық-Батыс бағытындағы жобаларды іске асыру арқылы байланыстыратын орталық ретінде әрекет етеді және солтүстік макрогегияның түйін орталығы болып табылады. Негізгі жол және теміржол желілері арқылы, сондай-ақ авиакомпаниялар арқылы Астана барлық макроөңірлерді бірыңғай көлік хабына байланыстыруы керек. Көлік, логистика және әлеуметтік-мәдени байланыстардың тиімді жұмыс істейтін жүйесі құрылатын болады, бұл өз кезегінде экономикалық өсуге қосымша серпін береді.

Жаңа астана белсенді құрылыс орталығына айналды. Астанада үлкен білім беру және медицина кластері қалыптасып, ғылым дамып келеді. Жылдам өсу әлеуметтік инфрақұрылымға, атап айтқанда мектептерге, балабақшаларға, емханаларға айтарлықтай жүктеме туғызды.

Инженерлік-коммуникациялық және көлік инфрақұрылымын дамыту Астананың транзиттік және жеткізілім әлеуетін айтарлықтай арттырады.

Астана хабының кеңістіктік орналасуының бәсекеге қабілетті артықшылықтарын жүзеге асыру қаланы халықаралық ұйымдар мен трансұлттық корпорациялар үшін тартымды етеді, бұл оны диалог алаңы ретінде қарастырады.

Қарасай, Талғар, Іле, Еңбекшіқазақ, Жамбыл ауданы, Есік, Қапшағай, Қаскелең қаласы, Талғар, қалалар Байсерке, Боралдай, Жетіген: Алматы хаб дамыту Алматы облысы аудандарының үшінші деңгейлі оның қаласында тарта отырып өсу желілік аймақ ретінде қалыптастыру Алматы агломерациясының байланысты болады, Алматы қаласының, оның ішінде Қара, Өтеген батыр, Ұзынағаш, Шамалған, халық, 2020 жылы 2668.2 мың дейін өседі. адам. 3063,9 мың адамға дейін

Бағдарламаны іске асырудан максималды әлеуметтік-экономикалық тиімділікті алу үшін инженерлік-коммуникациялық және тұрғын үй инфрақұрылымын дамытуды жоспарлау дамып келе жатқан демографиялық үрдістер мен көшелердің ағындарының қарқындылығын ескереді, олар хабтар мен екінші деңгейлі қалалар дамитын болады.

Екінші деңгейдегі қалалар қалыпты өсіммен және өмір сүрудің орташа деңгейімен сипатталады. Мұнда бүкіл ел бойынша бірдей болатын инфрақұрылым мен әлеуметтік стандарттар қажетті деңгейде сақталады.

Халықтың көші-қон ұтқырлануының күтілетін ұлғаюын ескере отырып, көші-қон ағындарын реттеу, оның ішінде қала маңындағы аумақтарды дамыту, білім беру инфрақұрылымын дамыту, денсаулық сақтау, халықтың нақты қажеттіліктеріне жауап беретін мәдениетті одан әрі дамытуды ескеретін өңірлік саясатты жүйелі түзету қамтамасыз етілетін болады. сондай-ақ қалааралық көлік инфрақұрылымын дамыту.

Елдің еңбек ресурстарына бай оңтүстік аймақтарынан еңбек ресурстарын солтүстік, солтүстік-шығыс және солтүстік-батыс өңірлеріне көшіруді ынталандыру тұрғысында ішкі көші-қон саласындағы көші-қон саясатына түзету енгізілетін болады.

Макроөңірдің базалық инфрақұрылымын (жолдар, порттар, энергетикалық желілер) дамыту құрылыс материалдары, туризм, өндіріс сияқты салаларға қатысты жағымды әсерін тигізеді және тұтастай алғанда ел экономикасына айтарлықтай мультипликативтік әсерін тигізеді.

Көлік және көліктік бағыттардың жылдамдығын жоғарылату, көліктік шығындарды төмендету және тиімді энергиямен жабдықтау еліміздің іскерлік белсенділігінің, өнімділігі мен транзиттік әлеуетін арттыруға оң әсерін тигізеді.

Өнеркәсіптік инфрақұрылым мен туризмді дамыту, шағын және орта бизнесті қолдау және өмір сүру жағдайларын жақсартады [3].

Әдебиеттер тізімі

1. Н.Ә.Назарбаев Қазақстан халқына жолдауы // Егемен Қазақстан. 2018 ж. 10 ақпан.
2. <http://www.akorda.kz/kz>
3. https://total.kz/ru/news/vnutrennyaya_politika/goroda_habyi_kak_tsentryi_ekonomicheskoy_aktivnos