

Л.М. Аллахвердиева<sup>1</sup>, А.А. Курманалина<sup>2</sup>, С.Ж. Тасмаганбетова<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Мәскеу мемлекеттік гуманитарлық-экономикалық университеті; Ресей  
<sup>2</sup>Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік мемлекеттік университеті, Қазақстан  
(E-mail: aslandelo@mail.ru)

## Қазақстан Республикасының ұлттық көліктік жүйесінің даму ерекшеліктері, мәселелері және болашағы

Қазіргі таңда Қазақстан Республикасы мен әлемде көліктік инновациялық жобаларды іске асыруды көп назарға аударылуда, әсіресе әлемде іске асырылып, орын алып жатқан «Жібек жолының» экономикалық белдеуі, «Батыс Еуропа — Батыс Қытай», блок-поезд «Silk Wind (Жібек желі)», «Хоргос — Шығыс қақпасы» АЭЗ, шекаралық ынтымақтастық қазақстандық-қытай халықаралық орталығы, «Rail Air» халықаралық тасымалы сияқты көліктік-логистикалық жобалар Қазақстан Республикасына тікелей қатысы бар. Мақалада Қазақстан Республикасының ұлттық көліктік жүйесін ұйымдастыру және оның даму ерекшеліктері, орын алған мәселелер талдауы жасалған. Сонымен бірге мақалада Қазақстан Республикасында ұлттық көлік жүйесіндегі Қазақстан Республикасының көлік саласындағы ЖІӨ-нің қосылған құны, жүктерді тасымалдау және жүк айналымы, Қазақстан Республикасындағы көлік саласының еңбекақы сыйымдылығы және еңбекақы қайтарылымының көрсеткіштері, ҚР көлік саласының негізгі қорларының тозу коэффициенті, көлік саласын қормен жарықтандыру мен еңбек өнімділігінің көрсеткіштері, көлік саласының қор қайтарымы және қор сыйымдылығы, Қазақстан Республикасындағы көлік саласының тиімділігі, Қазақстан Республикасындағы жолаушыларды тасымалдау және жолаушылар айналымы талданып, бағасы берілді. Қазақстанның көршілес және серіктес мемлекеттермен халықаралық көліктік стратегиясын таңдаудың әлеуметтік-экономикалық алғышарттары, бағыттары қарастырылды.

*Кілт сөздер:* көлік, ұлттық көлік жүйесі, тасымалдау, жолаушылар тасымалы, жүк тасымалы, көлік инфрақұрылымы, теміржол көлігі, су көлігі, автомобиль көлігі, ынтымақтастық.

### I Мәселе өзектілігі

XXI ғасырдың маңызды мәселелері қатарына жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың сарқылуы, үшінші индустриалды революция, әлеуметтік тұрақсыздық қауіпі және елдің әлеуметтік-экономикалық дамуына қойылатын талаптарды тұрақсыздығы, үшінші индустриялық революция үдей түскен әлеуметтік тұрақсыздық, оның ішінде көлік жүйесінің инфрақұрылымы жатады.

Егер көлік жүйесін дамыту туралы пікір Республиканың қалыптасу жылдарында Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының катализаторы болса, онда инфрақұрылым жүргізу және осы жағдайларда көлік жүйесін ұзақмерзімді болашақта ел ішінде және ел экономикасының дүниежүзілік жүйесіне кірігуін қамтамасыз ете отырып, қазіргі заманғы критерийлерге жауап беруі өңіраралық байланыс сапасы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етеді [1].

Қазақстан экономикасының жаһандану жағдайындағы әлемдік жүйеге табысты интеграциялануы ел ішіндегі көлік жүйесін дамытуды мүмкін бола алмайды. Сондықтан көлік саласының дамуы, тұтастай алғанда, көлік жүйесінің инфрақұрылымының даму деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс.

Көлік-коммуникациялық инфрақұрылымының маңызды міндеті болып көлік қызметінің сапасы мен қолжетімділігін қамтамасыз ету және алыста орналасқан аймақтарда және халық жеткіліксіз орналасқан аймақтарда «инфрақұрылымдық орталықтарды» құру, сонымен қатар ауылдық жерлерді көлікпен қамтамасыз ету мәселелерін шешу табылады [2].

Қазіргі әлемдік шаруашылықтағы интерұлттандырудың объективті үрдісі жан-жақты экономикалық өзара қарым-қатынастың жаңа деңгейін талап етеді, сондықтан әртүрлі аспектілер мен Қазақстан Республикасы кәсіпорын ұйымдары үшін сыртқы экономикалық қызметті зерделеу үлкен практикалық қызығушылық танытады.

Экономикалық өсуді қамтамасыз етудегі көліктің рөлі сөзсіз. Өнімді өндіруді өсіру көбірек шикізатты, нарықтың ауқымды көлемдері мен көліктік жұмыстың үлкен көлемін талап етеді. Сондықтан көлік ұлттық және дүниежүзілік шаруашылықтың сергек барометрі ретінде танылады. Сонымен қатар көлік құралдары, энергия сақтаушылары, құрылыс және басқа да материалдардың ірі

тұтынушысы болып, ол жаппай ішкі өнімнің қалыптасуына айтарлықтай әсер етіп, көбіне өндірістік қуаттардың жүктелуін анықтайды.

Көптеген дамыған елдердің жаппай ішкі өнімдегі көліктің үлесі — 4–9 % ауқымында, халықтың жұмыс бастылығында — 3–8 % ауытқиды. Бұл мәліметтерге экономикадағы көлік қызметтерінің мәнін өсіретін жеке және фирма ішіндегі көлік кірмейді.

Қазіргі замандағы өндіріс ауқымдарында салмақтық шамадағы өнімнің көлемі орташа бір тұрғынға шаққанда дамыған елдерде жылына 20–25 т, ал тұтастай дүние жүзінде — 10 т жетеді. Сонымен қатар қоғамдық өнімнің әрбір 11 т өндіріс саласында жиынтық (кәсіпорын ішіндегі технологиялық тасымалдарды есептегенде) және, айналым сферасында халықаралық теңіз тасымалын есепке алғанда, көлік жұмысының орташа алғанда 860 ткм, және олардың есебінсіз 550 ткм талап етеді [3].

Экономикалық дамудағы тасымалдардың жаппай ішкі өнімнің рөлін талдау үшін бірқатар көрсеткіштер қолданылады: жүк айналым мен жаппай ішкі өнімнің қатынасы, бір тұрғынға кірісіне қатысты көлікке деген сұраныстың икемділігі. Жүк айналым (тонна-км) мен жаппай ішкі өнімнің қатынасы — өндірістік дамыған елдерде ең аз — жаппай ішкі өнімнің бір долларына жүк тасымалының шамамен 2,4 ткм, орташа даму деңгейлі елдерде — 2,8 ткм, шығысеуропалық мемлекеттерде 5,3 ткм келеді. Шамамен осындай арасалмақ сұраныс икемділігінде де байқалады. Көрсеткіштердің айырмашылығы айтарлықтай. Олар бірдей экономикалық өсім, жоғары дамыған елдерге қарағанда, азырақ дамыған елдерде ауқымды тасымалдарды талап ететінін білдіреді. Бұл бірқатар факторлармен түсіндіріледі, олардың бастылары — өндіріс ерекшелігі (дамып жатқан елдердегі шикізаттық бағыттағы ауқымды көліктік өнімнің басымдылығы), территория масштабтары, көлік инфрақұрылымының даму деңгейі.

Көлік жүйесінің дамуындағы мемлекеттің қатысуының қомақты рөлін ерекше атап өту қажет. Көлік ұзақ инвестициялық циклі, физикалық және моральдік тозудың жоғары деңгейі бар шаруашылықтың материалдық және энергиялық ауқымды секторы болып табылады [4]. Көліктің үлесіне негізгі әлемдік қорлардың 20 % келеді.

Негізінен бәсекелестік, техникалық және технологиялық жетілдірулер, тауарлардың тіршілік циклінің қысқаруы мен тұтынушылардың сапа мен бағаға қатысты қысымының өсуі өндірушілерді, көлік және қатынас компанияларын өндіріс шығындарын төмендету үшін күш салуға мәжбүр етеді, ал бұл, өз кезегінде, тарифтердің төмендеуіне әкеледі. Ғасырдың басынан бастап көлік және қатынас тарифтері шамамен 12 есеге төмендеді. Интернационализация процестері тарифтік тосқауылдардың жеңілдеуіне мүмкіндік жасады. Бұл процесс тасымал мен байланыс қызметтеріне бағаның төмендеуімен қатар, ішкі және сыртқы нарықтар арасындағы су айрықты кішірейтті, өндіріс шығындары анағұрлым төмен аудандарда кәсіпорындарды орналастыру үшін жағдай жасады.

## *II Зерттеудің нәтижелері*

Көлік — шаруашылықтың маңызды салаларының бірі, ол халықтың тасымалдау қажеттілігін қамтамасыз етеді. Көліктің экономика саласы ретіндегі ерекшелігі ол өзі жаңа өнім шығармайтындығында, шикізатпен, материалмен, жабдықпен қамтамасыз ете отырып, өнімнің өздік құнына кіретін көлік шығындардың шамасына кеткен оның құнын өсіре отырып, тек өнімді шығаруға ғана қатысатындығында жатыр [5].

Жаһандық бәсекеге қабілеттілік индексіне Қазақстан 53 орынды иеленіп, 11 позицияға түсіп қалды. Сонымен бірге көліктік инфрақұрылым сапасы бойынша Қазақстан Республикасы әлемде 79 орынды сақтады. Еліміз порттық (107-орын) және темір жол (26-орын) инфрақұрылымының сапасын айтарлықтай жақсартты, алайда автокөлік (73-орын) және әуе көлігі (90-орын) саласының көрсеткіштерін төмендетіп алды.

Көлік және қоймалау секторына 107 179 691 мың теңге бюджеттік ақша немесе өткен жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда 99,1 % бағытталған болатын.

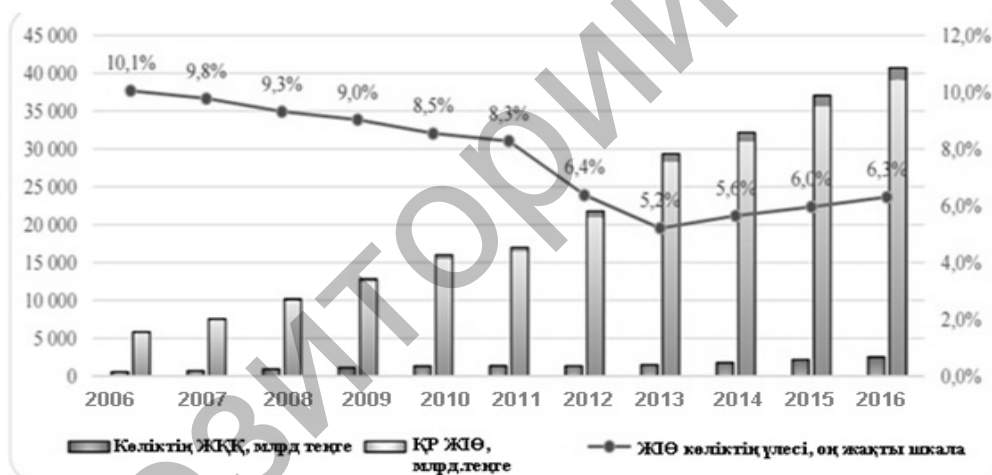
Көлік және қоймалау секторына тікелей шетел инвестицияларының (ТШИ) 281,6 млн жуық АҚШ долл., немесе жалпы инвестициялар ағымының 3 %, жұмсалған болатын. Берілген секторда бүкіл ТШИ-дың 98 % жуығы, немесе 276,0 млн АҚШ доллары, құрлықтағы көлік пен құбыр желісі бойынша тасуға бағытталған. Су көлігіне 2,3 млн АҚШ доллары жұмсалған болатын.

Республиканың көлігімен 1 675,2 млн т жүк тасылды, бұл 2015 ж. қаңтар-маусымдағы деңгейінен 0,1 % төмен. Бұл кезеңдегі жүк айналымы 240,6 млрд ткм құрады (2015 ж. қаңтар-маусымымен салыстырғанда 0,9 % өсті), 10 751,8 млн жолаушылар тасымалданған (2015 ж. қаңтар – маусымынан 2,2 % көп), жолаушылар айналымы 124,1 млрд жкм құрады (2015 ж. қаңтар – маусымымен салыстырғанда 1,9 % өсті).

Тасымалданған жүктің жалпы көлеміндегі автомобиль көлігінің үлесі 84,23 % құрады, темір жол — 9,19, құбырлы — 6,48, көліктің басқа да түрлері (әуе, ішкі су, теңіз) — 0,10 %. Жүк тасымалында темір жол көлігінің үлесі 46,33 % құрады, автомобиль — 28,70, құбырлы — 24,64, көліктің басқа да түрлері (әуе, ішкі су, теңіз) — 0,33 %. Жолаушылар айналымында тасымалдың қашықтығына байланысты темір жол үлесі 6,53 % құрады, әуе көлігі — 3,87.

2006 жылдан бастап 2016 ж. аралығындағы кезеңде Қазақстан Республикасының ЖІӨ-дегі (Жалпы ішкі өнім) көлік саласының жалпы қосылған құн (ЖҚҚ) үлесінің өзгерісін саралау үш негізгі кезеңді бөліп көрсетуге мүмкіндік береді (1-сур.). Біріншісі — 2006 жылдан бастап 2011 жыл аралығы, бұл кезде көлік саласындағы ЖҚҚ үлесінің 2006 жылы 10,1 %-дан 2011 ж. 8,3 % дейін бірте-бірте қысқаруы байқалады. Екінші кезең — дағдарыстан кейінгі кезең, бұл кезде ЖҚҚ үлесі 2012 ж. 6,4 %-дан 2013 ж. 5,2 % дейін қысқарды. Үшінші кезең 2014 жылдан бастап 2016 жыл аралығы, бұл кезде көлік саласындағы ЖҚҚ салыстырмалы салмағының 2014 ж. 5,6 % бастап 2016 ж. 6,3 % дейін бірте-бірте өсуі байқалады [6].

Республиканың ЖІӨ-дегі көлік саласы салыстырмалы салмағының мұндай өзгерісі, бір жағынан, көлік саласы ЖҚҚ өсу қарқынының Республика экономикасындағы басқа да салаларының өсу қарқынынан артта қалуына байланысты, екіншіден, басқа салалардың салыстырмалы саламағының артуына тәуелді.



Ескерту. Дереккөзі [7].

1-сурет. 2006–2016 жж. ҚР көлік саласындағы ЖІӨ-нің қосылған құны

2006 жылдан бастап 2016 жыл аралағындағы кезеңде көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдаудың 2006 ж. 1 840,5 млн тоннадан бастап 3 634,4 млн тоннаға дейін 97 % өсуі байқалады. Көліктің барлық түрлерінің жүк айналымы 2006 ж. 283,1 млрд т/км бастап 2016 ж. 490,8 млрд т-км дейін артты, яғни сараланып отырған кезең бойынша өсім 73 % құрады.



Ескерту. Дереккөзі [7].

2-сурет. 2006–2016 жж. Қазақстан Республикасында жүктерді тасымалдау және жүк айналымы

Көлік түрлері бойынша жүк тасымалының құрылымын саралау орта есеппен ҚР территориясындағы 81,3 % жуық тасымалдар автокөлікпен жүзеге асатындығын көрсетеді (2-сур.). Бұған қоса, егер 2006 жылдан 2010 ж. ондық пайыздарға өзгеріп 78 % жуық болса, онда 2011 бен 2016 жж. аралығында бұл үлес 2011 ж. 80,2 %-дан 2016 ж. 86,1 % дейін қарқынды өсуде. Ал темір жол жүк тасымалының үлесі қысқаруда. Солайша 2006 мен 2011 жж. аралығындағы кезеңде бұл үлес орта есеппен 12 % жуық құрады. 2012 жылдан бастап 2016 жыл аралығында темір жол жүк тасымалының салыстырмалы салмағы қарастырылып отырған кезеңнің аяғына қарай 11 %-дан 7,6 % дейін едәуір қысқарды.

Темір жол жүк тасымалының салыстырмалы салмағының қысқаруы темір жол көлігімен жүк айналымы үлесінің қысқаруына әсер етеді. Солайша 2007–2011 жж. аралығында Республика бойынша жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының салыстырмалы салмағы 58 % құрады. 2012 жылдан бастап темір жол көлігі жүк айналымының салыстырмалы салмағы 55 %-дан 2016 ж. 44 %-ға дейін қысқара бастады. Автомобиль көлігі жүк тасымалының үлесі 2007 жылы 15,9 %-дан 2016 жылы 31,7 % дейін едәуір өсті. Көліктің басқа да түрлерімен жүк тасымалдау мен жүк айналымының үлесі тасымалдың қымбат тарифтеріне байланысты (әуетасымалдары) және тасу жолдарына (құбырлар желісі) байланысты айтарлықсыз. Солайша көліктің құбырлық түрі бойынша жүк тасымалдау 2007 жылдан 2016 жыл аралығында 17 %-ға өсіп, 225 мың тоннаны құрады. Құбырлар желісі бойынша жүк тасымалы 2007 ж. 77,1 млн т/км-ден 2016 ж. 116 млн т/км дейін 50 % артты. 2016 жыл бойынша 225 млн тонна мұнай мен 2015 ж. бойынша газ — 225,9 млн тонна тасымалданды. Су көлігінің түрлерімен жүк тасымалдау тасымалдаудың жалпы көлемінде айтарлықсыз үлесті құрайды. Солайша 2006 ж. су көлігімен 200 мың тонна жүк тасымалданды. 2016 жыл бойынша көліктің бұл түрімен жүк тасымалдау бір жыл бұрынғы 4 млн тонна деген көлемнен қысқара отырып 3,6 млн тоннаны құрады.

2006–2016 жж. аралығындағы кезеңде жолаушылардың көліктің барлық түрлерімен тасымалдаудың 2006 ж. 9 390 млн адамнан 2016 ж. 21 293 млн адамға дейінгі елеулі өсуі байқалады. Өсу 2,3 есені құрады. Көліктің барлық түрлерімен жолаушылар айналымы 2016 жылы 100 305 млн ж/км-ден 255 959 млн ж/км дейін артты, яғни сараланып отырған кезең үшін айналым 2,6 есе өсті.

Жолаушыларды тасымалдау құрылымын саралау Қазақстан Республикасында жолаушылардың негізгі тасымалы автобус көлігімен және таксимен жүзеге асатындығын көрсетеді. Олардың үлесіне барлық тасымалдың 99 % жуығы келеді. Солайша, 2007 ж. жолаушылар тасымалының 70,1 % автокөлікке келді — бұл 6 960,9 млн жуық адам, 28,4 % таксиге — 2814,8 млн адам. Жолаушылар тасымалындағы темір жол көлігінің үлесі 0,2 % немесе 16,5 млн адамды, құрады. 2016 ж. автокөлікпен тасымалданған жолаушылардың саны 16 755,4 млн адамды, немесе 78,8 %, құрады. Такси тасымалдың жалпы көлемінен 4 414,5 млн адамды, немесе 20,7 % тасымалдады. Темір жол көлігімен тасымалданған жолаушылардың саны 35,2 млн адамды немесе 0,2 %, құрады.

2006–2016 жж. аралығындағы кезеңде көліктің түрлері бойынша жолаушылар айналымын саралау жолаушылар айналымының ең жоғарғы көрсеткіші автобус көлігіне, такси мен темір жол көлігіне келетіндігін және осы кезеңде 95,8 % жуық құрайтындығын көрсетеді (3-сур.). 2011 жылдан бастап

темір жол жолаушылар айналымының 2015 ж. 11,2 %-дан 8,7 %-ға дейін айтарлықтай қысқарғанын айта кету керек. Тұтас кезең бойынша 10,6 % деген орташа мәнді айтарлықсыз аса отырып, 2016 ж. темір жол жолаушылар айналымының салыстырмалы салмағы 10,9 %, немесе 27 999 млн ж/км, құрады.



Ескерту. Дереккөзі [7].

### 3-сурет. Қазақстан Республикасындағы жолаушыларды тасымалдау және жолаушылар айналымы

Таксидің жолаушылар айналымының салыстырмалы салмағы 2011 ж. 22 %-дан 2013 ж. 15 % дейін қысқарды. 2016 ж. бойынша таксидің салыстырмалы салмағы өсіп, 17 %, немесе 42 374 млн ж/км, құрады. Көліктің осы түрлері бойынша жолаушылар айналымының қысқаруымен қатар, біз автобустық жолаушылар айналымының айтарлықтай өсуін байқаймыз. Орта есеппен алғанда, 2007 мен 2016 жж. аралығындағы кезеңде автобустық жолаушылар айналымы 64,8 % құрады. 2007 ж. бойынша автобустық жолаушылар айналымы 59,3 %, немесе 63 831 млн ж/км, құрады. 2013 жылы бұл көліктің үлесі 72 % деген ең жоғарғы мәнге жетті. 2013 жылы автобус көлігіндегі жолаушылар айналымы 135 965 млн ж/км құрады. 2016 ж. бұл үлес 68,3 % дейін қысқарып, 174 695 млн ж/км құрады. Өуе жолаушылар айналымы айтарлықсыз өзгеріп, орта есеппен 4 % құрады.

Жолаушылар тасымалдау мен жолаушылар айналымын саралау автобуспен тасымалдау үлесінің айтарлықтай өскенін көрсетеді. Бұл құбылысқа түсінікті біз жеке және ірі коммерциялық тасымалдаушылар санының өсуінен табамыз, сонымен бірге жеке автокөліктің саны да өсуде. Солайша, ортақ қолданыстағы автомобиль жолдарының ұзындығы 2016 жылдың аяғына қарай 96 421 км құрады, олардың ішінде 86 419 км қатқыл төсемді автомобиль жолдары.

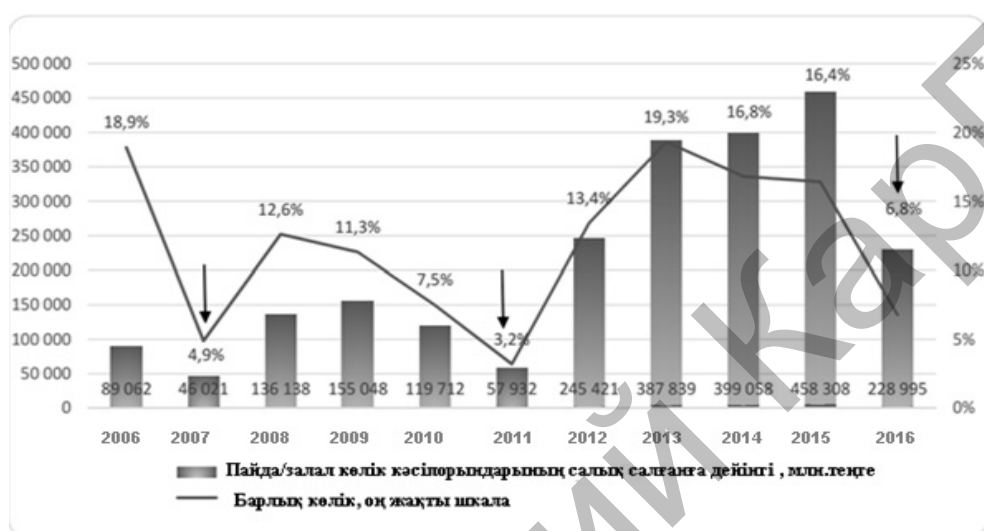
Коммерциялық жүктерді темір жол көлігімен тасымалдаудың қысқаруы салыстырмалы жоғары тарифтермен және маржа 15 % жуық құрайтын автокөліктік тасымалдаумен салыстырғанда темір жол көлігімен шарттасқан компаниялар үшін төмен маржамен, сонымен бірге темір жол инфрақұрылымының шектеулілігімен түсіндіріледі. Мультимодальдік логистикалық көлік орталықтардың жоқтығы да көліктің бұл түрінің дамуына кедергі.

ҚР территориясында тораптық құбырлы инфрақұрылымның айтарлықтай өскенін атап өткен жөн.

Солайша, тораптық құбыр желісінің ұзындығы 2006 ж. 16 828 км құрады. 2016 жылдың аяғына қарай тораптық құбыр желісінің ұзындығы 37,8 % өсіп, 23 196,4 км құрады. Олардың ішінде ең жоғарғы өсім тораптық газ құбырларына келеді, олардың ұзындығы 2006 жылмен салыстырғанда 2016 жылдың аяғына қарай 46,9 % артты да, 14 895 км құрады. Дәл осы кезең үшін тораптық мұнай құбырларының өсімі 24,9 % құрады да, 2016 жылдың аяғына қарай мұнай құбырларының ұзындығы 8 301 км құрады. Газ және мұнай құбырлы тораптық жүйенің ең жоғарғы өсімі 2016 ж. байқалады.

Саланың рентабельділігін саралау (4-сур.) оның салыстырмалы пайдалылығын көрсетеді. Орта есеппен 2007, 2011 мен 2016 жж. рентабельділік коэффициентінің кенет кемуін ескермегенде, орташа рентабельділік 14,5 % құрайды. Көлік саласының рентабельділік деңгейінің қысқаруы 2007 ж. темір жол саласындағы (2 100,1) млн теңге деңгейіндегі шығынмен байланысты. 2011 ж. (4 346,8) млн теңге деңгейіндегі шығын басқа да құрлықтағы көлік бабы бойынша және (15 905,0) млн теңге деңгейіндегі шығын қоймалық шаруашылық пен көмекші көліктік қызмет бабы бойынша пайда болды. 2016 ж.

темір жол саласындағы (48 306,1) млн теңге көлеміндегі шығынға, басқа да құрылыстағы көлік бабы бойынша (3 594,4) млн теңге көлеміндегі шығын мен ішкі су көлігі бабы бойынша (589,3) млн теңге көлеміндегі шығынға байланысты жалпы сала бойынша пайданың 228 995 млн теңгеге дейін жалпы төмендеуі байқалады. Ең жоғарғы пайда көлік кәсіпорындарымен 2015 ж. әдеттегі қызметтен алынған болатын, ол кезде пайданың көлемі 458 308 млн теңгені құраған. Көлік саласындағы пайда құрылымындағы құрылыстағы көлік пен құбыр желісі бойынша көліктің салыстырмалы салмағы орта есеппен қарастырылып отырған кезеңде 72 % жуық құрайды. Сала рентабельділігінің ең үлкен мәні 2013 ж. қалыптасты да, 19,3 % құрады. Рентабельділіктің ең кіші 3,2 % мәні 2011 ж. дағдарыста қалыптасты.



Ескерту. Дереккөзі [7].

4-сурет. Қазақстан Республикасындағы көлік саласының тиімділігі

2006 мен 2016 жж. аралығындағы кезеңде көлік саласындағы қор қайтарымы мен қор сыйымдылығының көрсеткіштері қалай өзгергенін қарастырайық (5-сур.). Қор қайтарымының көрсеткіші 2006 ж. 0,76-дан 0,41 теңгеге дейін азайды.



Ескерту. Дереккөзі [7].

5-сурет. Қазақстан Республикасындағы көлік саласының қор қайтарымы және қор сыйымдылығы

Осылайша, НҚ бір теңгесі өндірістік қолданыс барысында 2006 ж. тек 0,76 теңге табысты құраған, ал 2016 ж. НҚ тек 0,41 теңге табысты құрады. Керісінше, қор сыйымдылығының көрсеткіші 2006 ж. 1 теңге 31 тиыннан 2016 ж. 2 теңге 42 тиынға дейін артты. Бұл қарастырылып отырған кезеңдегі ең үлкен көрсеткіш. Ол көлік саласы бойынша табыстың 1 теңгесі НҚ қай нақты салмағы құрайтындығын көрсетеді.

Бұл көрсеткіштердегі байқалған өзгерістер құндық өрнекте саладағы пайда бір уақытта азайған кезде негізгі қорлар құнының өсуі байқалатындығын көрсетеді. Солайша, көліктегі НҚ құны өзгеруінің орташа қарқыны 2006 мен 2016 жж. аралығында 23 % жуық құрады, бұл кезде көлік саласы пайдасының өсуінің орташа қарқыны 16 % құрады. Осылайша, сала қор сыйымдылықты және НҚ пайдалануда тиімсіз болып бара жатыр. Көлік саласы қор сыйымдылығының өсуі, бір жағынан, шетелдік өндіріс автокөлігінің өсуіне, екіншіден, оны күту, пайдалану мен жөндеу бойынша шығындардың өсуіне байланысты.

Көлік саласындағы орташа еңбек өнімділігі (6-сур.) сараланып отырған кезең үшін 3,5 есе артып, 2016 жж. аяғына қарай 12 398 мың теңгені құрады. Сонымен бірге көлік саласы жұмысшыларының орташа тізімді санының өсуі көрсетілген кезең үшін 18,8 % артты. Көлік саласындағы еңбектің қормен жаратандырылу көрсеткіші 6 есе өсті де, 2016 жылдың аяғына қарай бір адамға 30 013 мың теңгені құрады. Бұрын біз көрсеткендей, бұл орта есеппен 23 % артқан саладағы НҚ-дың аса жедел қарқынмен өсуіне байланысты. 2006–2016 жж. еңбек өнімділігі өсуінің орташа қарқыны 16 % құрады. Еңбектің қормен жаратандырылу өсімінің қарқыны бұл жағдайда 22 % құрады.



Ескерту. Дереккөзі [7].

6-сурет. Қазақстан Республикасының көлік саласын қормен жарықтандыру мен еңбек өнімділігінің көрсеткіштері, мың теңге

2016 ж. біз 12 181 мың теңгеден 12 398 мың теңгеге дейін 2 % ұлғаюды құраған орташа еңбек өнімділігінің өсу динамикасының елеулі төмендегенін байқаймыз.

2006 мен 2016 жж. аралығында орта есеппен 79 теңгені құрайтын көлік саласындағы жалақы тиімділігінің коэффициентін қарастырайық. Бұл жұмысшымен енгізілген еңбектің бір теңгесіне салада 79 теңге табыс құралатындығын білдіреді. Жалақы тиімділігінің ең үлкен мәндері 2007 жылға дейінгі кезеңге келеді, ол кезде бұл коэффициент 86 теңгені құрады. 2012 мен 2015 жылдардан кейінгі кезеңде біз бұл коэффициенттің 2011 жылға дейінгі деңгеймен салыстырылатын деңгейге дейін өскенін көреміз. Алайда 2016 жылы жалақы тиімділігі көрсеткішінің 65 теңгеге дейін айтарлықтай қысқарғаны байқалады.

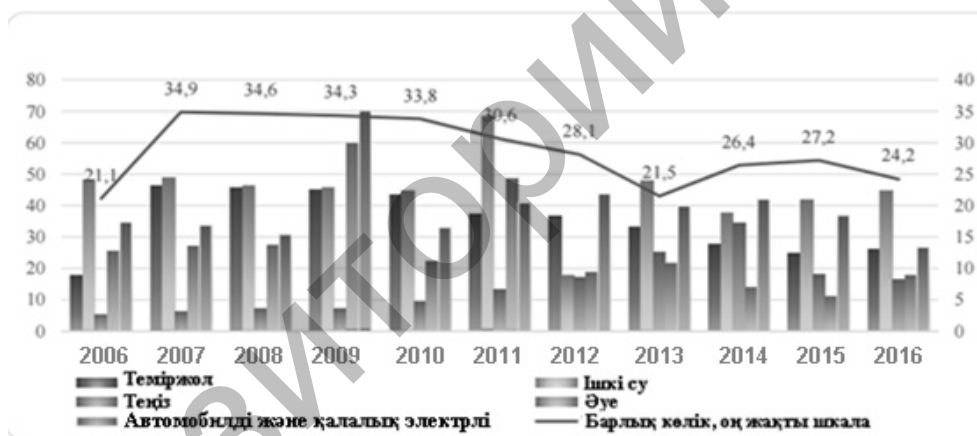
Еңбекақы сыйымдылығы (7-сур.) тұтас алғанда берілген кезең үшін жүзден бір пайызды құрады, бұл көлік саласындағы табыстың еңбекті төлеуден айтарлықсыз тәуелділігін көрсетеді. Алайда жалақының тиімділігінің төмендеуімен қатар, біз саланың еңбекақы сыйымдылығының жүзден екі пайызға дейін өскенін көреміз. Егер бұл коэффициентті қор сыйымдылығы коэффициентінің мәнімен салыстырсақ, сала НҚ бойынша және еңбекті төлеу бойынша шығынды болып бара жатқандығы айқын байқалады, әйтсе де соңғы көрсеткіш бойынша айтарлықсыз білінеді.



Ескерту. Дереккөзі [7].

7-сурет. Қазақстан Республикасындағы көлік саласының еңбекақы сыйымдылығы және еңбекақы қайтарылымының көрсеткіштері, теңге

Сапалы саралауды жүргізу көлік саласының НҚ күйін қарастырусыз мүмкін емес (8-сур.). Солайша, 2006 ж. үшін саладағы НҚ тозу коэффициенті 21,1 % құрады, бұл сараланып отырған кезеңде ең кіші мән болып табылады. 2007 жылдан бастап НҚ тозу коэффициенті 34,9 % деген ең үлкен көрсеткішке жетіп, ақырындап төмендей бастады да, 2013 ж. 21,5 % жетті. Орта есеппен соңғы үш жылда саланың НҚ тозу коэффициенті 25,9 % құрады. 2016 ж. бұл көрсеткіш сала бойынша тұтас алғанда 24,2 % құрады.



Ескерту. Дереккөзі [7].

8-сурет. Қазақстан Республикасының көлік саласының негізгі қорларының тозу коэффициенті

Көлік типтері бойынша тозу коэффициентін саралау тозудың ең жоғарғы дәрежесі ішкі су көлігінде байқалатындығын және орта есеппен 2006 мен 2016 жж. аралығындағы кезеңде 44,8 % жуық құрайтындығын көрсетеді. 2016 жылдың аяғына қарай көліктің бұл типінің тозу коэффициенті 44,9 % құрады. Тозу дәрежесі бойынша екінші болып автобус және электр көлігі болып табылады. Солайша, орта есеппен оның тозу дәрежесі 39,4 % құрады. 2016 жыл бойынша тозу дәрежесі 26,8 % құрады, бұл осы кезеңдегі орташа көрсеткіштен айтарлықтай аз. Бұл топтаманың ішіндегі көліктің тозу дәрежесін саралау автобус көлігіндегі тозу коэффициенті орта есеппен 2006 мен 2016 жж. аралығындағы кезеңде 41,8 % құрайтындығын көрсетеді. 2016 жылдың аяғына қарай автобус паркінің тозу коэффициенті 47 % құрады. Трамвай паркінің сараланып отырған кезең үшін орташа тозу коэффициенті — 48,3 %, ал 2016 жылдың аяғына қарай тозу көрсеткіші 53,8 % құрады. Троллейбус паркінің орташа тозу көрсеткіші 44,8 % тең болды. 2016 жылдың аяғына қарай троллейбус паркінің тозу көрсеткіші 14 % құрады. Бұл көліктің барлық түрлері үшін анықталған барлық көрсеткіштердің ішіндегі ең аз көрсеткіш. Теңіз көлігінің тозу дәрежесі 14,6 % құрады. 2016 жылдың аяғына қарай теңіз көлігінің тозу коэффициенті 16,5 % құрады. Әуе көлігінің сараланып отырған

кезең үшін тозу коэффициенті орта есеппен 26,7 % құрады, ал кезеңнің аяғына қарай бұл көрсеткіш 17,7 % тең болды.

Осылайша, сала бойынша алдын ала қорытынды шығаруға болады. Сенімді сандық өсумен қатар, біз саланың қор сыйымдылығының артуы мен қор қайтарымының төмендеуін көреміз. Бұл НҚ-ды тиімсіз қолдануда немесе саланың табысы жеткіліксіз жоғары болғанда салаға қымбат тұратын НҚ-ды енгізуде жанама көрсетіледі, бұл жағдай соңғы жылдары, әсіресе 2016 ж. сала табыстылығының төмендеуінде айқын көрініс алады. Көлік саласының НҚ жалпы 25 %-ға тозған. Қормен жарактандырылудың өсуімен қатар еңбектің орташа өнімділігінің тұрақтануы және 2016 жылғы еңбекақы қайтарымының кемуі байқалады.

### *III Қорытынды*

Зерттеу нәтижесінде келесідей теориялық және тәжірибелік қорытындылар алынды.

Көлік саласындағы индустриялық-инновациялық даму қазіргі темір жол желісін жаңа учаскелерді салу арқылы желіні оңтайландырумен қатар, қозғалыс қауіпсіздігі мен жылдамдығының әлемдік стандарттарына сәйкестікке келтіруге; негізгі халықаралық транзиттік дәліздерді, халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарын қайта жаңартуға, сондай-ақ жергілікті автожолдар желісін қайта жаңарту; аэронавигациялық инфрақұрылымды кезең-кезеңімен жаңғырту және республиканың әуежай желісін қайта жаңғыртуды аяқтау, жаңа заманауи әуе кемелерін (бұдан әрі — ӘК) сатып алу; теңіз сауда флотын заманауи кемелермен одан әрі жарактандыру, ішкі су жолдарын кеме қатынайтын жағдайда ұстау және өзен техникалық флотын жаңғыртуды қамтамасыз ету бойынша шараларға бағытталған.

Еліміздің жалпы жүк айналымы мен жолаушылар айналымындағы темір жол көлігінің үлесі — шамамен 60 %, бұл ретте барлық көлік түрлерімен тасымалдаудан түскен кірістердегі оның үлесі 20 % құрайды.

ҚР темір жол саласының қазіргі жай-күйі тұтынушылардың сервистің ассортиментіне, икемділігіне, сапасы мен клиентке бағыттауына, бір жағынан, жеткізу жылдамдығы, сенімділігі мен келісімшарттық шұғылдығына қойылатын өскелең талаптар мен физикалық жағынан тозған активтер, моральдік жағынан ескірген технологиялар, қызметтердің бәсекеге қабілетті сипаттамалары екінші жағынан нарық нақтылығына барабар емес институционалдық құрылым арасындағы теңгерімсіздікпен сипатталады.

Бүгінгі Қазақстанның темір жол саласы 1991 ж. дейін қалыптасқан өндірістік активтердің өмірлік циклін аяқтаумен байланысты байыпты сынақтар кезеңінен өтуде.

Темір жол көлігіндегі реформаларды іске асыру кезінде соңғы 10 жыл ішінде мынадай мақсаттар айқындалды:

- 1) темір жол көлігін МТЖ мемлекеттік бақылау сақталған жағдайда нарыққа бейімдеу;
- 2) тасымалдау және қамтамасыз ету қызметіндегі бәсекелестікті дамыту есебінен темір жол көлігінің көрсететін қызметтерінің қолжетімділігін, тиімділігін, қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз ету;
- 3) салаға жеке бастамалар мен инвестициялар тарту үшін институционалдық жағдай жасау;
- 4) темір жол көлігінің импорт алмастыратын өндірістік базасын дамыту.

Жалпы темір жол көлігінің реформасы ырықтандыру, жеке бастамалар мен инвестициялар тарту жолымен көрсетілетін қызметтердің тиімділігі мен сапасын арттыруға бағытталған. ҚР Үкіметі Еуропалық одақта (бұдан әрі — ЕО) қабылданған және темір жол инфрақұрылымы мен тасымалдау қызметін, бәсекелестікті дамытуды тігінен (функционалды) бөлуді қамтитын тәсілді бейімдеді.

Қазақстанның темір жол саласын реформалау барысында төмендегідей аралық нәтижелерге қолжетті:

- 1) мектептер мен ауруханалар сияқты, әлеуметтік-тұрмыстық активтер мен шаруашылықтың қызметтің бейінсіз түрлері бөлінді;
- 2) бәсекелі секторға жөндеу кәсіпорындары бөлінді;
- 3) жолаушылар мен жүк тасымалдауды ұйымдастырушылық және қаржылық бөлу жүзеге асырылды. Жолаушылар тасымалын ішінара мемлекеттік субсидияландыру басталды.

Жүргізілген іс-шараларға қарамастан, ұйымдастыру өзгерістерін орындай, активтерді қайта бөлу жүргізілсе де, МТЖ қызметтері мен тасымалдау қызметін функционалдық бөлу (тандалған салалық үлгі үшін міндетті) жоқ [8].

Жекелеген сегменттердегі құрылым өзгерісі мен нарықтың ашылуы саланың реттегіш үлгісінің түбегейлі өзгеруіне әкелмеген. Табиғи монополия саласының тарылуына қарамастан, тасымалдау қызметі ҚР монополияға қарсы заңнамасына сәйкес бірден бағалық реттеуге түсті.

Жоғары кірістілер есебінен, жүктерді жүк және төмен кірісті тасымалдау есебінен жолаушылар тасымалын тоғыспалы қаражаттандыру (мемлекеттік темір жол тарифтерін реттеу есебінен белгілі бір салаларды қолдау жөніндегі макроэкономикалық саясат құбылысы) сақталды. Осының нәтижесінде реформаның мақсатына әзір қолжеткен жоқ және мемлекеттік стратегия шеңберінде негізгі компоненті тасымалдау қызметін ырықтандыру болып табылатын темір жол көлігін реформалауды қисынды аяқтауға дейін жеткізу қажет [9].

Басқарудың интеграцияланған жүйесін қалыптастыру кезінде келесі принциптерді жетекшілікке алу орынды болады:

- экономикалық ымыраға қолжеткізу және жүйе субъектілері арасында жиынтық синергетикалық тиімділікті қайта бөлу жолымен, олардың мүдделерімен келісілу негізінде жүк қозғалысының интегралданған логистикалық жүйесіне қатысушылардың экономикалық-құқықтық өзара байланыстың ортақ жүйесін құру;

- аймақтардың логистикалық инфрақұрылымының негізі тұтынушыларға заманауи логистикалық қызметтің толық гаммасын ұсынатын ортақ қолданыстағы ірі үлестіруші-бөліп тарату орталықтар жүйесі болуы керек;

- прогрессивті терминалды технологиялар негізінде сапаны көтеру мақсатымен, кәсіпкерлік қызметті лицензиялау негізінде көлік-экспедиторлық және логистикалық қызмет нарығын дамытуда тікелей мемлекеттік реттеуді қолдану;

- аймақтағы көлік және логистикалық инфрақұрылымды дамытуды ірі және шағын отандық бизнес пен шетел капиталын қоса алғанда, бюджеттік немесе бюджеттік емес көздерді тарту арқылы үлестік қаржыландыру;

- аймақта аралас жүктер қозғалысын ұйымдастыру кезінде көліктердің үлестірілген жұмысына негізделген интермодальді логистикалық технологияны жүзеге асыру;

- аймақта КЛЖ қатысушыларын ақпараттық қамсыздандырудың интегралданған жүйесін құру үшін қажетті ұйымдастыру-экономикалық және өндірістік-техникалық шарт-жағдайлармен қамтамасыз ету;

- көлік-экспедициялық саласындағы кадрларды, тасымалдау, үлестіруші-бөліп тарату, сервистік және басқа да логистикалық қызметтің кадрларын кәсіби даярлау және қайта даярлауды ұйымдастыру, прогрессивті терминал технологияларын оқыту, тауарлы-материалдық және оған көмекші сервистік, ақпараттық, қаржылық ағымдарды басқарудың логистикалық әдісін оқыту;

- мемлекеттік қолдау мен реттеуді қалыптастыру, мемлекеттік және әкімшілік реттеу негізінде жүк қозғалысының аймақтық логистикалық жүйесіне қатысушыларға қолайлы жағдайларды қамтамасыз ету, оның ішінде лицензиялау жүйесі, инвестицияларды жеңілдік несиелеу, салық салу, терминалдар мен логистикалық инфрақұрылымның басқа да нысандарының құрылысына жер телімдерін бөлу, КЛЖ қатысушыларына тең шарттарды қамтамасыз ететін нормативті құқықтық реттеу;

- аймақтық көлік-логистикалық жүйені ұлттық логистикалық жүйесімен интеграциясын қамтамасыз ету;

- логистикалық делдалдардың және жүк және тауар қозғалысы жүйесін ұйымдастырушы операторлардың институтын құру.

Аймақ территориясындағы көлік-логистикалық қызмет нарығына жүргізген маркетингтік зерттеулер оның қарқынды қалыптасу және даму кезеңінде тұрғанын көрсетті.

#### Әдебиеттер тізімі

1 Қазақстан Республикасы Президенті Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстанның үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік» атты 2017 жылғы 31 қаңтардағы Қазақстан халқына Жолдауы [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртiбi: <http://www.akorda.kz>.

2 Инновационное развитие индустрии Казахстана. В помощь кураторам студенческих групп: сб. 3 / Под ред. акад. НАН РК А.М. Газалиева. — 3-е изд., перераб. и доп. — Караганда: Изд-во Караганд. гос. техн. ун-та, 2016. — 232 с.

3 Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / отв. ред. Е.Т. Карин. — Астана: Казахстан. ин-т страт. исслед. при Президенте Республики Казахстан, 2015. — 112 с.

4 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития / В.В. Можарова. — Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. — 216 с.

5 Новый Шелковый путь откроет для Казахстана уникальные возможности доступа на мировые рынки // Информационное агентство zakon.kz [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4732975-novyjj-shelkovyyj-putotkroet-dlja.html>.

6 СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» станет дистрибуционным центром мирового уровня // Информационное агентство nur.kz [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nur.kz/927764-sez-khorgos-vostochnye-vorota-stanet.html>.

7 Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz).

8 Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.customs.ru](http://www.customs.ru)

9 Нурсеитов А.А. Экономический пояс Шелкового пути: возможности и перспективы [Электронный ресурс] / А.А. Нурсеитов // Информационное агентство yvision.kz. — Режим доступа: <http://yvision.kz/post/520219>.

Л.М. Аллахвердиева, А.А. Курманалина, С.Ж. Тасмаганбетова

## **Особенности, проблемы и перспективы развития национальной транспортной системы Республики Казахстан**

В настоящее время большое внимание уделяется реализации транспортно-инновационных проектов в Республике Казахстан и мире, таких транспортно-логистических проектов как «Экономический пояс» Шелкового пути», «Западная Европа — Западный Китай», блок-поезд «Silk Wind (Шелковая линия)», СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», казахстанско-китайский международный центр приграничного сотрудничества, международные перевозки «Rail Air». В статье сделан анализ существующих проблем, особенностей организации и развития национальной транспортной системы Республики Казахстан. Вместе с тем отражены добавленная стоимость валового внутреннего продукта Республики Казахстан в национальной транспортной системе Республики Казахстан, показатели транспорта и грузооборота грузов, трудоемкости и возвратности заработной платы транспортной отрасли Республики Казахстан, коэффициент износа основных фондов транспортной отрасли, показатели фондового обеспечения и производительности труда транспортной отрасли, фондоотдача и ресурсоемкость транспортной отрасли, эффективность транспортной отрасли в Республике Казахстан. Проведен анализ и оценка пассажирооборота и пассажирских перевозок, грузооборота и грузовых перевозок в Республике Казахстан. Рассмотрены социально-экономические предпосылки, направления выбора международной транспортной стратегии Казахстана с соседними и странами-партнерами.

*Ключевые слова:* транспорт, национальная транспортная система, перевозки, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт, водный транспорт, автомобильный транспорт, сотрудничество.

L.M. Allahverdieva, A.A. Kurmanalina, S.Zh. Tasmaganbetova

## **Features, problems and prospects of development of the national transport system of the Republic of Kazakhstan**

Currently, much attention is paid to the implementation of transport and innovation projects in the Republic of Kazakhstan and the world, such transport and logistics projects as «Silk road Economic belt», «Western Europe — Western China», block train «Silk Wind», FEZ «Khorgos-Eastern gate», Kazakhstan-Chinese international center for cross-border cooperation, international transportation «Rail Air». In the article the existing problems, peculiarities of organization and development of the national transport system of Kazakhstan are analyzed. At the same time, the added value of GDP of Kazakhstan in the National transport system of the Republic of Kazakhstan, transport and cargo turnover, indicators of labor intensity and return of wages of the transport industry of the Republic of Kazakhstan, the coefficient of depreciation of fixed assets of the transport industry, indicators of stock lighting and labor productivity of the transport industry, capital productivity and resource intensity of the transport industry, the efficiency of the transport industry in the Republic of Kazakhstan are reflected. The analysis and evaluation of passenger traffic and passenger transportation, freight and cargo transportation in the Republic of Kazakhstan is made. The socio-economic prerequisites, directions of the choice of the international transport strategy of Kazakhstan with neighboring and partner countries are considered.

*Keywords:* transport, national transport system, transportation, passenger transportation, freight transportation, transport infrastructure, railway transport, water transport, road transport, cooperation.

## References

- 1 Kazakhstan Respublikasy Prezidenti N.A. Nazarbaevtyñ «Kazakstannyn ushinshi zhanhyruy: zhakhandyk basekehe kabilettilik» atty 2017 zhylyhy 31 kantardahy Kazakstan khalkyna Zholdaуy [Addresses of the President of the Republic of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev to the People of Kazakhstan «Kazakhstan's Third Revival: Global Competitiveness» dated January 31, 2017]. *akorda.kz*. Retrieved from <http://www.akorda.kz> [in Kazakh].
- 2 Gazalieva, A.M. (2016) *Innovatsionnoe razvitie industrii Kazakhstana* [Innovative development of industry in Kazakhstan]. *V pomoshch kuratoram studencheskikh hrupp. Sbornik 3 (3d ed.)*. Karaganda: Izdatelstvo Karahandinskoho hosudarstvennogo tekhnicheskoho universiteta [in Russian].
- 3 Karin, E.T. (Ed.). *Transportnye koridory Evrazii: novye puti sotrudnichestva* (2015). [Transport Corridors of Eurasia: New Ways of Cooperation]. *Mezhdunarodnaita konferentsiia — International conference* (20 apreliia 2015 h., h. Astana) (112 p.). Astana: Kazahstanskii institut stratehicheskikh issledovaniy pri Prezidente Respubliki Kazakhstan [in Russian].
- 4 Mozharova, V.V. (2011). *Transport v Kazakhstane: sovremennaiia situatsiia, problemy i perspektivy razvitiia* [Transport in Kazakhstan: current situation, problems and prospects of development]. Almaty: KISI pri Prezidente RK [in Russian].
- 5 Novyi Shelkovyi put otkroet dlia Kazakhstana unikalnye vozmozhnosti dostupa na mirovye rynki [New Silk Road will open unique opportunities for Kazakhstan to access world markets]. *Informatsionnoe ahentstvo zakon.kz*. Retrieved from <http://www.zakon.kz/4732975-novyjj-shelkovyjj-put-otkroet-dlja.html> [in Russian].
- 6 SEZ «Horhos — Vostochnye vorota» stanet distributsionnym tsentrom mirovoho urovnia [FEZ «Khorgos East Gate» will become a world-class distribution center]. *Informatsionnoe ahentstvo nur.kz*. Retrieved from <http://www.nur.kz/927764-sez-khorgosvostochnye-vorota-stanet.html> [in Russian].
- 7 Kazakhstan Respublikasy Ulttyk ekonomika ministrlihinin Statistika komitetinin resmi saity [Official site of the Committee on Statistics of the Ministry of National Economy of the Republic of Kazakhstan]. *stat.gov.kz*. Retrieved from [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz) [in Kazakh].
- 8 Ofitsialnyi sait Federalnoi tamozhennoi sluzhby Rossiiskoi Federatsii [Official website of the Federal customs service of the Russian Federation]. *customs.ru*. Retrieved from [www.customs.ru](http://www.customs.ru) [in Russian].
- 9 Nurseitov, A.A. Ekonomicheskii poias Shelkovoho puti: vozmozhnosti i perspektivy [The economic belt of the Silk Road: opportunities and prospects]. *Informatsionnoe ahentstvo yvision.kz*. Retrieved from <http://yvision.kz/post/520219> [in Russian].