

3. Баяхметов Т.Б., Алдыбергенов Т.С. Контейнеризация-генеральное направление развития грузовых перевозок. Алматы, 2000 1-23 с.

4. Контейнерно-транспортные системы для насыпных грузов: Учебное пособие для вузов ж.-д. Транспорта / Под ред. Г.М. Третьякова. М: Маршрут, 2003. – 26 с.

6. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др., Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова.—М: УМК МПС России, 2001-472с.

*Ахметжанова Г.А.  
оқытушы, академик Е.А.Бөкетов атындағы ҚарМУ  
Муратов А.Н.  
КПЖЖҚТҮ-13 с/п тобының студенті,  
академик Е.А.Бөкетов атындағы ҚарМУ*

## **КӨЛІКТІК ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ НАРЫҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ТРАНЗИТТІК ТАСЫМАЛДАНУ ЖОЛДАРЫ**

Қазақстан Республикасының көлік кешені негізгі сипаттамалары мен көрсеткіштері темір жол, автомобиль, су, авиация, сондай-ақ технологиялық көліктің басқа да түрлеріне бөлінеді. Еркін нарық қатынастарына көшу көлік кешені қызметінің негізгі көрсеткіштерінде көрініс тапты. Мәселен, 1990 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңде көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау 2,5 есе, жүк айналымы - 3,5 еседен аса, жолаушылар тасымалы - 5 есе қысқарды. Соңғы екі жылда осы көрсеткіштердің өсу үрдісі байқалып отыр. Ұлттық экономикада көлік кешені рөлінің тұрақты өсуі байқалады. Егер 90-жылдардың басында Қазақстан Республикасының ішкі жалпы өніміндегі көлік пен байланыстың үлесі 8,9% деңгейінде бағаланса, онжылдықтың соңында ол 13,3% дейін өсті. Бұл ретте, көлік кешені үлес салмағының өсімі, негізінен, елдің экономика құрылымындағы кейбір салаларының үлесі күрт төмендеуінен орын алды. Экономиканы ырықтандыру мен көлік кешеніндегі құрылымдық өзгерістер еркін көліктік қызмет көрсету

рыногының дамуына және Қазақстанның дамып келе жатқан нарықтық экономикасына әкелді, нормативтік құқықтық база, сондай-ақ көлікті басқару жүйесі өзгерді. Ішкі (көбіне автомобиль және авиация көлігінде) және салааралық (көбіне автомобиль және теміржол, теміржол және су көлігі арасында) бәсекелестік, сондай-ақ көлік қызметін көрсету рыноктарын игерудегі шетелдік тасымалдаушылармен бәсеке көлік жүйелерінің белгілі бір мөлшерде өзін-өзі сақтауын қамтамасыз етеді [1].

Дегенмен, тасымалдар көлемінің едәуір қысқаруы іс жүзінде көлік кешенінің әрбір секторында тасу қабілеті бойынша резервтер құрды, бұл көлік инфрақұрылымына да, жылжымалы құрамға да қатысты. Алайда, осы резервтер көлік түрлері бойынша да, аумақтар бойынша да тең емес. Сонымен қатар, көлік кешенінің бірқатар сегменттерінде активтерді біркелкі пайдаланбау экономиканың өсу қарқының көлік кідірте бастайтын рыноктың жекелеген субъектілері мен сегменттерінің залалдығына әкеледі. Көлік кешені барлық секторларының қызметі транзиттік тасымалдарға арналған тарифтерді барабар реттемеуімен сипатталатынын атап өту керек. Транзиттік тасымалдар бойынша қызмет көрсететін табиғи монополист кәсіпорындар қатаң халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс істейді. Темір жол және авиация көлігі үшін жағдай ескірген инфрақұрылымның іс жүзінде толық сақталуымен қиындап отыр. Бұдан басқа, кешен салаларындағы инвестициялар жетіспеушілігі өз қаражаты мен банк несиелерін жылжымалы құрам мен инфрақұрылым объектілерін жаңартуға жұмсауға мүмкіндік бермейді, мұның өзі негізгі құралдардың едәуір тозуына және жылжымалы құрамның орташа жасының сыни жасқа дейін ұлғаюына әкеледі. Осының бәрі Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалануға кедергі жасайды. Қазақстанның құбыр көлігі көбісі 1990 жылға дейін салынған мұнай - және мұнайөнім құбырлары (6,3 мың км) газ құбырлары (3,2 мың км) және су құбырлары (3,4 мың км) кіреді. Қазіргі уақытта, көбінесе батыстық мұнайқұбыр жүйесі пайдаланылады. Шығыстық мұнайқұбыр жүйесі объективті экономикалық себептерге байланысты іс жүзінде тоқтап тұр. Газ құбырлары, көбінесе транзиттік болып табылады және Қазақстанның халық аз тұратын орталық және солтүстік батыс аудандарында орналасқан.

Республиканың оңтүстік аймағында Өзбекстанның табиғи газымен Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл және Алматы облыстарын қоректендіретін газ құбыры жұмыс істейді. Қазақстан Республикасындағы көмірсутекті шикізатының бағаланған әлеуеті аса жоғары және қазіргі кезеңде де күшейе беруде. Республика бойынша тұтас алғанда мұнай мен газ конденсатының күтілген өндіру көлемі 2000 жылы 33,5 тоннаны құрады, 2005 жылы - 60,0 млн. тоннаға және 2010 жылы - 100,0 млн. тоннаға жетеді. Алайда, шикізаттың ірі қорының болуы - мұнай-газ саласының дамуы үшін міндетті, бірақ жеткіліксіз шарт. Сондықтан, мұнай-газ өндіретін компаниялардың экспорттық бағыттарға барынша қол жеткізуін қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымының құрылысы мұнай-газ саласын дамытудағы басым бағыттардың бірі болып табылады. Қазақстанның мұнайды сататын дүниежүзілік рыноктарға дербес жолының жоқтығын ескере отырып, мұнайдың негізгі көлемі көрші Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына мүше мемлекеттердің аумағы арқылы тасымалданады. Бұл Қара және Балтық теңіздерінің экспорттық терминалдары арқылы Еуропа рыноктарына мұнайды тасымалдауға мүмкіндік беретін "Дружба" құбыр жүйесі, сондай-ақ Транс Кавказ көлік дәлізі (Ақтау-Баку-Батуми). Су құбырлары көбіне Қазақстанның батыс және солтүстік аудандарында орналасқан, Өнеркәсіптік кәсіпорындар мен ауыл шаруашылығы тараптарынан техникалық және ауыз суға сұраныстың төмендеуі су құбырларының өткізу қабілеті оңтайлы пайдаланылмауына әкелді. Қалыптасқан жағдайды және Қазақстан Республикасындағы көлік кешенін дамыту жолдарын жан-жақты талдау елдің аумағы арқылы тауарлар мен жүктерді тасымалдау шығасыларын төмендетуді, халыққа көрсетілетін көлік қызметінің сапасын жақсартуды, тасымалданатын жүктер мен жолаушылардың қауіпсіздігі мен сақталуын қамтамасыз етуді ескере отырып, кешенді одан әрі реформалау қажеттілігін көрсетеді.

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметін көрсетуге бар және болжанатын қажеттіліктерді қанағаттандыру, олардың сапасын: Қазақстан Республикасының аумағында қазақстандық экономиканы дамытудың және елдің ұлттық қауіпсіздік

мүдделерін қамтамасыз етудің міндетті шарты ретінде бірыңғай, іштей тұйықталған, сырттай шоғырланған көлік кеңістігін қалыптастыру; көлік инфрақұрылымының дамуындағы үйлестіруді арттыру, көлік құрылысындағы ірі жобаларды әзірлеу және іске асыру, жаңа көлік технологиялары мен техникаларын ендіру; еліміздің географиялық орналасуын барынша тиімді пайдаланып, көлік кешенінің дүниежүзілік көлік жүйесіне шоғырлануында[2].

Қазақстанның аумағында бәсекеге төзімді халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру, еліміздің транзиттік әлеуетін арттыру үшін қажетті және жеткілікті жағдай жасау; көліктік және өндірістік-тарату процестерін шоғырландыру, логистика қағидаттарына негізделген мультимодальды тасымалдау жүйелерін құру; қабылданатын басқару шешімдерінің негізділігін қамтамасыз ету үшін мәліметтер базасын және болжау модельдерін (көлік коммуникация кешенін ақпараттандыру) құру; тасымалдау процесіне барлық қатысушылардың мүдделерін ескеретін және кеңейтілген қайта өндіруді қамтамасыз ететін икемді тариф жүйесін қалыптастыру; анағұрлым экологиялық және энергия сақтайтын көлік технологияларын ендіру, көліктің қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ету және көліктің қоршаған ортаға теріс ықпалын халықаралық нормалар мен стандарттарға сәйкес келетін деңгейге дейін төмендету арқылы жақсарту үшін көлік кешенін қарқынды дамуы болып табылады.

#### *Әдебиеттер:*

1. Жүк тасымалдаумен байланысты тасымалдау үдерісін, операцияларды жүзеге асыру, құжаттарды ресімдеу және актілерді жасау, арнайы зерттеулер мен сараптамалар жүргізуді жоспарлаудың технологиясы мен қағидалары // <http://adilet.zan.kz/kaz/> Әділет-Республикалық құқықтық ақпарат орталығы

2. Транзиттік тасымалдар жөніндегі Экономикалық Ғылымдар Академиясының Ұйымының Негізгі келісімін және Транзиттік тасымалдар жөніндегі Экономикалық Ғылымдар Академиясының Ұйымының Негізгі келісіміне Қосымшалардың мәтіндеріне қол қою туралы Хаттаманы бекіту туралы // <http://adilet.zan.kz/kaz/> Әділет-Республикалық құқықтық ақпарат орталығы