

5/2004

ҚазЭУ

ХАБАРШЫСЫ

Экономика

РЕСПУБЛИКАДА КӨЛІК ҚЫЗМЕТТЕРІ ЖӘНЕ ОНЫҢ ДАМУ ҮДЕРІСІ

*А.А. АШИМОВА, Қазақ Көлік және
коммуникациялар академиясы, «Есеп және аудит»
кафедрасының аға оқытушысы*

Көлік кешені республика экономикасының маңызды саласының бірі болып табылады. Көліктің барлық даму процестері көлік қызметтерінің тұтынушылары болып табылатын кәсіпорындар мен салалардың жағдайы мен жалпы даму үдерісінің көп факторлы әсерінде болады. Бір уақытта күшті қарама-қарсы байланысы да көрінеді. Сондықтан көліктің мәселелерін республиканың барлық экономикалық жүйесімен қарастыру қажет. Қазақстан Республикасы Еуроазиаттық құрылықта 2725 мың шаршы километр алаңды алады. Қазақстан бес мемлекетпен шекараласады (Ресей Федерациясы, Өзбекстан Республикасы, Қырғызстан Республикасы, Түркиямен және Қытаймен). Мемлекеттік шекараның жалпы ұзындығы 12,2 мың км құрайды, оның ішінде 600 км Каспий теңізінің ішкі континентальдық жағасын құрайды. Қазақстан мұхитқа тікелей шыға алмайды.

Қазіргі кезде мемлекеттік әкімшілік құрылымы 14 облыстармен және екі республикалық дәрежедегі қалалармен (Астана және Алматы) көрсетілген. Облыстарда 159 ауыл аудандары, 84 қалалар және 240 поселкелер бар. Ауылды жерлерде екі мыңнан астам ауыл округтері есепте бар.

Қазақстан экономикасы қазіргі түрінде КСРО жоспарлы-үлестіру жүйесінің жағдайында құрастырылған. Тәуелсіздікті алғаннан кейін мемлекеттің құрылуы терең экономикалық күйзеліс жағдайында жүріп жатты және тауарлы-ақшалық қатынастардың күрделі өзгерістері орын алды. Сыртқы ортаның бұл аспектілері қазіргі уақытқа дейін көлік қызметтері нарығының құрылуы мен конъюктурасына анықтаушы әсерін тигізуде.

90-шы жылдардың басына Қазақстан бұрынғы КСРО-ның дамыған өнеркәсіптік-ауылшаруашылық республикасы болып келді. Мемлекеттің құлдырауынан кейін көп жыл бойы әрекет еткен республикааралық мамандандыру және еңбек бөлінісі қағидасы Қазақстан экономикасына күрделі қиыншылықтар әкелді. Әсіресе өнеркәсіпті кешенде нарықтық қатынастың пайда болуына дейін жоспарлық қатынастар жойылды.

Бес жыл ішінде (1992 – 1996) Қазақстанның ЖІӨ 70-шы жылдың басында жеткен деңгейге дейін төмендеді. 1996 жылда өнеркәсіпті және ауыл шаруашылық өндірісінің көлемі 1990 жылға қарағанда екі есе азайды, көліктің барлық түрлерімен орындалатын тасымалдар бес еседен астам.

1996 жылдан бастап макроэкономикалық саясаттың доминанты инфляция деңгейін түсіру және төмен бюджеттік дефицитті ұстау болып табылады. Нәтижесінде, 2000 жылда республика макроэкономикалық тұрақтылыққа жетті, бұны экономиканы жаңарту үшін қолайлы жағдайлардың пайда болуы деп бағалауға болады.

Кеңейген қоғамдық өндірістің қолайлы процесі қайта құрылуға және инвестициялық капитал жинау үшін алғашқы мүмкіндіктері пайда болуда.

1999 жылда ЖІӨ күрделі төмендеуі 1999 жылдың сәуір айында теңгенің бағамының төмендетілуімен түсіндіріледі. Бұл 1998 жылдың қыркүйек айында Ресейде болған қаржылық күйзелістің әсері болып табылады.

Қазақстан экономикасының ерекшелігі өнеркәсіптік өндірістің территориялық жағынан байланыссыздығы. Бұл табиғи жағдайларға байланысты.

Келесі ерекшелігі – әр түрлі табиғи-климаттық жағдайлармен негізделген агроөнеркәсіптік кешен секторларының аймақтық мамандандырылуы.

Осы ерекшеліктерді есепке алып, республика территориясын алты ірі экономикалық аймақтарға шартты түрде бөлуге болады. Жүк тасымалдарының сипатын, құрылымын және көлемін анықтайтын шаруашылық және өндірістік мамандандырылуында айырмашылықтар бойынша территориялық аймақтарды мынадай түрде топтастыруға болады:

Батыс – өнеркәсіпті аймақ.

Мамандандырылуы: мұнай мен газды өндіру, мұнай-химиялық өндіріс, хром кенін өндіру, ферросплавтар өндірісі.

Солтүстік – өнеркәсіптік-аграрлық аймақ.

Мамандандырылуы: көмір, бокситтар, темір-кен өндірісі, балшық жер, ферросплавтар өндірісі, мұнайды қайта өндіру, химиялық өнеркәсіп, машина салу, бидай өндірісі.

Орталық – өнеркәсіпті аймақ.

Мамандандырылуы: көмір және кен өндірісі, кара және түрлі-түсті металлургия.

Шығыс – өнеркәсіпті аймақ.

Мамандандырылуы: машина салу, қайта өндіру, жеңіл және тамақ өнеркәсібі.

Оңтүстік – өнеркәсіптік-аграрлық аймақ.

Мамандандырылуы: фосфориттар өндірісі, мұнай өндірісі, химиялық қоспалар өндірісі, жеңіл және тамақ өндірісі, суармалы жер өндірісі.

Экономиканың алдыңғы қатарлы салалары: тамақ өнеркәсібі, машина жасалу, металлургия, мұнай және газ өндірісі.

Автомобильдік көлік Қазақстан Республикасының тұтас көлік жүйесінің құрамды бөлігі болып табылады. Республиканың көлік жүйесіне жататындар: темір жол, автомобильдік, әуе, ішкі су (өзен) және құбырлы көлік.

Көліктің әр түрін пайдалану оның техникалық-экономикалық сипаттарымен және республика территориясында өндірістің даму және орналасудың экономикалық-географиялық ерекшеліктерімен анықталады.

2001 жылда көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдарының жалпы көлемі 2000 жылға қарағанда 11,7%-ға өсті, соның ішінде темір жол көлігі – 26,0%-ға және автомобильдік көлік – 4,8%-ға.

Автомобиль көлігінде жүк тасымалдарының көлемінің өсуі жалпы пайдалану бойынша автокөлікпен 26,0%-ға және жеке тасымалдаушылармен 32,1%-ға тасымалдар көлемінің өсуі арқылы болды. Сол уақытта көліктің емес салалардың кәсіпорындары бойынша бұл көрсеткіш 14,0%-ға азайды. Оның себебі – автомобильдер паркінің азаюы.

Автомобильдік көлік тасымалданған жүктердің көлемі бойынша, ал темір жол көлігі жүк айналымы бойынша көліктің басқа түрлерінен алда келеді.

Сондықтан көліктің осы түрлерімен көрсетілетін қызметтердің сапасын көтеру Қазақстан Республикасының экономикасы үшін өте көкейтесті болып табылады.

Жүк тасымалының ең аз көлемі (0,001%) әуе көлігіне келеді, себебі онда тасымалдар құны өте жоғары.

Өзен көлігі жалпы жүк тасымалдары көлемінде 0,04%-ды құрайды және ең аз жүк айналымына ие болады, яғни 0,02%. Өзен көлігінде жүк тасымалдау және жолаушылар тасымалдарының көлемі төмендеу тенденцияға ие, бұл оны жалпы пайдалану көлігі ретінде оның әрекетін тоқтатуға соқтыруы мүмкін.

Құбырлы көлік тасымалдарының көлемі бойынша үшінші орынға ие және жүк айналымы бойынша екінші орында тұрады және шикі мұнай, мұнай өнімдерін және газды алыс ара қашықтыққа тасымалдау барысында көліктің басқа түрлерімен бәсекелестен тыс.

2001 жылда көліктің түрлері арасында жүк тасымалдардың жалпы көлемінде көліктің бөлек түрлерінің үлесі 1991 жылмен салыстырғанда, өзгеруі құбырлы көлікпен тасымалдар көлемінің күрделі өсу себебінен (6,8 есе) және темір жол көлігіне қарағанда, автомобильдік көлікпен жүк тасымалдары көлемінің азаюының себебінен. Әуе және өзен көліктері аз болуы себебінен көліктің түрлері арасында тасымалдар көлемін үлестіруіне әсер тигізбейді.

Тасымалдар көлемімен салыстырғанда, темір жол және өзен көлігіндегі жүк айналымының азаюы қарқынды тасымалдар ұзындығының қысқаруын көрсетеді, ал автомобильдік және әуе көлігінде жүк айналымына қарағанда, тасымалдар көлемінің азаюы тасымалдар ара қашықтығының ұзаруын білдіреді.

Әуе көлігінде 2001 жылы 1991 жылға қарағанда, тасымалдар көлемінің 3,5 есе қысқарған барысында жүк айналымының 1,8 есе өскені ішкі республикалық тасымалдардың қысқаруына және халықаралық тасымалдардың ара қашықтығының ұзаруына байланысты.

Халықаралық жүк тасымалдарының біраз көлемі темір жол көлігіне келеді. Екінші орынға құбырлы көлік ие. Оның әр жылғы халықаралық жүк тасымалдау көлемі 18,4% және 25,4% құрайды. Екінші және үшінші орындарды автомобиль және теңіз көліктері бөліп алған. 2001 жылы олардың жалпы халықаралық жүк тасымалдау көлемінде үлестері 3,5% және 3,0% құраған. Халықаралық жүк тасымалдаудың ең аз көлемі әуе және ішкі су көлігіне келеді. Әуе көлігінде халықаралық жүк тасымалдаудың көлемі 0,02% өзгеріссіз болып тұр. 1996 жыл ол 0,3%-ға дейін көтерілді, бірақ әрі қарай төмендей бастады және 1999 жылы қайтадан 0,02%-ға келіп тоқтады. Ішкі су көлігінде халықаралық жүк тасымалдау көлемі әрдайым қысқаруда. 1995 жылдан 2001 жылға дейін тасымалдар көлемі 100 есе азайды және қазіргі кезде жалпы халықаралық жүк тасымалдау көлемінде 0,01% құрайды.

1995 жылдан 1998 жылға дейін автомобильдік көлікпен орындалатын халықаралық тасымалдар әрдайым қысқаруда, ал 1998 жылға қарағанда, 1999 жылы жалпы халықаралық жүк тасымалы көлемінің 14,5%-ға қысқару барысында 2,1 есе өсті. Сонымен қатар 2001 жылы автомобильдік көлікпен орындалған халықаралық жүк тасымалдарының өсуі байқалған.

Автомобиль көлігімен тасымалданатын бір тонна жүктің орташа құны темір жол көлігімен тасымалданатын жүктің бір тоннасының орташа құнынан 4,4 есе жоғары. Бұл жағдай жүк жіберушілер автомобильдік көлікті көбірек қалайтынын білдіреді.