

4/2004

ҚазЭУ

ХАБАРШЫСЫ

Экономика



# РЕСПУБЛИКАДА ЖҮК ТАСЫМАЛДАР НАРЫҒЫНЫҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ

Қазіргі кезде ұлттық экономикада темір жол көлігінің рөлі тұрақты өсуде. Егер 1990 жылдың басында республиканың ЖІӨ-де темір жол көлігінің үлесі 4 % -дан азырақ болса, онда 2004 жылдың басында ол 6 %-ға дейін жетті.

Көліктің барлық түрлерінің жүк айналымында темір жол көлігінің үлесі 56,9 % құрайды.

Шалғайлы жерлерге жүктерді негізінде темір жол көлігі тасымалдайды. Елдің жүк айналымының жалпы көлемінде ол 98 % құрайды. 2003 жылдың I жарты жылдығында "Қазақстан темір жолы" ААҚ негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштері 2002 жылдың сәйкес кезеңіне қарағанда біраз жетілдірілді.

Мысалы, жүк айналымы 16,6 %-ға көбейді, оның нәтижесінде табыс 20 %-ға көптеу алынды.

Қазақстанда темір жол саласының қайта құрылуы (ҚТЖ РМК) пайда болған "Қазақстан темір жолы" Республикалық мемлекеттік кәсіпорынның құрамында үш қазақстандық темір жолдың бірігуімен және оның құрамында бір уақытта алты жол басқармасының пайда болуымен басталды.

Ұйымдастырылу уақытынан бастап оның қайта құрылуына дейін кәсіпорынның қаржылық және өндірістік жағдайын жақсартатын шаралар кешені өткізілді.

Темір жол көлігінің дамуы қазіргі кезде бірқатар өте маңызды шараларды қабылдауға талап етеді.

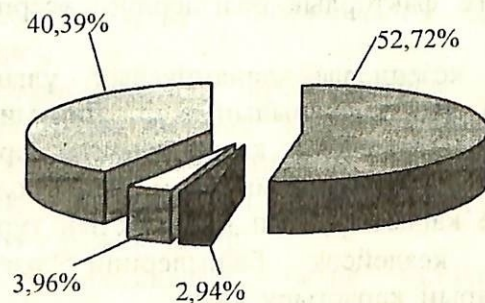
Бұл шаралар басқару негіздерін шалу керек, бірқатар құқықтық актілерге өзгерістер енгізу қажеттілігін тудырады, сонымен қатар реформалар үрдісін мемлекеттік қолдануын талап етеді.

*А.А. ӘШИМОВА, аға оқытушы,  
Қазақ көлік коммуникациялар академиясы,  
"Қаржы, есеп және аудит" кафедрасы*

Бұл мәселелердің "ҚТЖ" РМК күштерімен ғана шешілуі Қазақстанда темір жол көлігіне инвестициялық қорлардың жетіспеушілік мәселесін азайтпайды. Негізгі құралдарды жаңартуға, босатылған өндірістік қуат және қызметкерлер негізінде жаңа импорт алмастырушы өндірісті жасауға инвестицияларды тарту қажет. Соның ішінде капиталдық-қалпына келтіру жөндеу бойынша, локомотивтер және вагондарды жинау және жаңғырту (модернизациялау), жаңа жолдардың құрылысы бойынша зауыттар жатады.

Қазақстан экономикасының шикізаттық бағыты нәтижесінде темір жол көлігі республиканың көлік-коммуникациялар кешенінде 2004 жылда пайда болған тарифтік жүк айналымының құрамы 1-суретте көрсетілген.

Тарифтік жүк айналымының құрамы



1-сурет

2003 жылда статистикалық мәліметтерінің талдауы бойынша көліктің барлық түрлерімен жүктердің тасымалдары бойынша қызметтер 12,9 %-ға қымбаттады.

Жүктерді жеткізуге тарифтердің көтерілуі темір жол бойынша тасымалдардың шапшаң өсуімен себептендіріледі.

1995 жылдан бастап Қазақстанның темір жолдары бойынша жүк вагондар айналымының ұзақтылығы өсу беталысына (тенденциясына) ие болады.

Бұл жүк вагондар айналымының өсуі бір жүк операция астында тұрудың өсуіне тікелей қатысты. Қазақстан Республикасының темір жолы бойынша транзиттік вагондардың орташа өту уақыты 1-кестеде берілген.

1-кесте

Қазақстан Республикасының темір жолдарымен транзиттік вагонның орташа өту уақыты (сағат)

Аймақ	2002 жыл	2003 жыл	Өсу қарқыны, %
Алматы	5,35	5,94	127,95
Батыс Қазақстан	3,48	3,94	132,49
Орталық	3,91	4,45	117,75
Барлығы	4,29	4,82	124,07

Есепке алу – ҚТЖ РМК және ҚТЖ ҰК ЖАК есептеу деректері негізінде құрастырылған.

Он жылдық кезеңде жүк пойыздары қозғалыс жылдамдығының өсуі тұрақсыз болған және азаюға дейін барған, әсіресе темір жолдың жағдайы қолайсыз жүрген - вагондар айналымының ұзақтылығы сәйкесінше 1,8-ге және 2,24-ке дейін өскен. Темір жолдың Орталық аймағында жүк вагондар айналымының жағдайы бірнеше жақсырақ болған, бірақ бұнда да вагондардың қамтамасыз етілуі 1,41 күнге дейін өсті.

Жүк вагонның айналым уақытына сай вагонның бір жүк операция астында болуы - жылжымалы құрамның пайдалану дәрежесінің маңызды техникалық-экономикалық көрсеткіші болып табылады. Осы көрсеткіштер арасындағы уақыттық бөлініс едәуір аз болса, онда жүк вагондар паркінің пайдалану коэффициенті едәуір жоғары болады, сондықтан 1995 жылы айқындалған жүк операция астында вагонның орта болу уақытының өсуін келесі түрде түсіндіруге болады.

Біріншіден, жүк вагонның айналымымен бұл көрсеткіштің жақындасуы орын алады және бұл жүктеу - жүктен босатылу жұмыстарына жұмсалған уақыттың азаюына себеп болады. Бұл жағдайды бағалау үшін жүк вагонды уақытша жүктеу коэффициентін (индексін) қолданайық (2-кесте).

2-кесте

Қазақстан темір жолдары бойынша жүк операция астында вагондардың орташа болу уақыты

Аймақ	2002 жыл	2003 жыл	Өсу қарқыны, %
Алматы	32,04	41,0	98,78
Батыс Қазақстан	36,09	40,4	98,27
Орталық	24,14	29,7	97,98
Барлығы	27,06	50,9	94,22

Есепке алу - ҚТЖ РМК және ҚТЖ ҰК ЖАК есептеу деректері негізінде құрастырылған.

Қазақстан Республикасының жалпы темір жолдарында жүк вагондардың пайдалану коэффициенті өсу беталысына (тенденциясына) ие болған. Әсіресе Орталық және Батыс Қазақстан аймақтарының жолдары бойынша бұл беталыс (тенденция) қолайлы жүрген. Онда бөлек жылдарда талданған көрсеткіштердің сәйкес келу деңгейі 50%-ға дейін жеткен. Кейбір кезеңдерде коэффициенттің құлдырауы болған, бұл трансұлттық тасымалдардың нәтижесі болып табылады, әсіресе "жақын шет елдермен" интеграциялық байланыстардың көп дәрежеде азаюымен байланысатын қуаттық шикізат.

Екіншіден, бір жүк операция астында вагонның орта болу уақытының өсуі жүк вагон қозғалысы жылдамдығының түсуімен және жүру жолы ұзақтылығының өсуімен негізделеді, сондықтан вагон айналымының уақытша өсерін, бір жүк операция астында жүк вагонның пайдалану және транзит вагонның тудыруға қарағанда жүк вагонның пайдалану коэффициенті әлде қайда жеткілікті хабар болып табылады.

Республиканың темір жолдарымен транзит вагонның өту уақыты (сағат) қарастырылған жылдар бойынша созылған, әсіресе Алматы және Орталық аймақтарда қолайсыз өткен (3-кесте).



Бір жүк операция астында болуы бойынша жүк вагонының уақытша пайдалану индексі (сағаттар/айналым, күндер)

3-кесте

Аймақ	1997	1998	1999	2003	Осу қарқыны, %
Алматы	28,05/3,97=0,38	29,48/4,08=0,31	31,10/4,35=0,32	32,04/4,77=0,33	84,85
Батыс Қазақстан	28,78/3,76=0,40	29,86/3,54=0,41	32,89/3,54=0,45	36,09/3,95=0,50	68
Орталық	20,91/2,75=0,43	22,33/2,86=0,46	24,69/2,95=0,50	24,14/3,40=0,33	93,94
Барлығы	24,12/4,01=0,25	25,37/4,02=0,26	25,34/4,01=0,26	27,06/4,45=0,26	123,1

Есепке алу – ҚТЖ РМК және ҚТЖ ҰК ЖАҚ есептеу деректері негізінде құрастырылған

Жалпы пайдалану жылжымалы құрамның әр түрлерін пайдалану

4-кесте

Көрсеткіштер	1997	1998	1999	2000	2003	Өсу темпі, %
Жүк көлігі						
Локомотив өнімділігі, мың км.	1184	1255	1359	1468	1497	104,74
Жүк вагонның өнімділігі	10648	10422	8941	7677	8604	106,47
Қозғалыстың орта учаскелік жылдамдығы	39	39,9	41,91	41,61	41,23	103,47
Жүк вагонның орта айналым уақыты, күндер	4,01	4,01	4,45	5,83	5,46	94,32
Автокөлік	120,4	97,1	28,0	109,2	129,3	100,54
Жалпы жол жүрісте өзен кемелер жол жүрісінің үлесі (буксирсіз)	20,0	26,8	32,6	32,7	33,2	99,4

Есепке алу – ҚТЖ РМК және ҚТЖ ҰК ЖАҚ есептеу деректері негізінде құрастырылған

Транзит вагонының оту уақытының ұзаруымен қатар трансұлттық экономикалық интеграцияның көрсеткіштері де нашарлады, себебі уақыт шығындарының нормадан артық көбеюі шаруашылық интеграцияның ең жіңішке экономикалық көрсеткішіне әсерін тигізеді. Бұл көлік өнімінің өзіндік құнының өсуі сәйкесінше трансұлттық экономикалық интеграцияның қосымша әсерінің азаюына себепші болады. Жүк темір жол көлігінің өткізу қабілеттілігі көліктің басқа түрлеріне қарағанда соңғы он жылдықта бір маңызда болған жоқ. Маңызды көрсеткіштер бойынша темір жол көлігі интеграциялық маңызы бойынша өзіне жақын автокөліктен артық болды (4-кесте).

Егер жүк пойыздар қозғалысының учаскелік жылдамдығымен және жүктерді тасымалдайтын автомобильдер қозғалысының техникалық жылдамдығын салыстыратын болсақ, онда 1985 жылдан бастап темір жол пойыздары өз қозғалыстар жылдамдығын көбейтті. Бірақ автокөлікте 1995 жылға

дейін жылдамдықтың өсуіне қарамастан құлдырауы пайда болды. 1995 жылдан бастап және жүк пойызды орта учаскелік жылдамдығының 1,14 км/сағат-қа төменделуі орын алады.

4-кестенің мәліметтерінен көріп отырсақ, жүк тасымалдарының деңгейі темір жолда да, автокөлікте де маңызды төмендетіледі. Автомобильдік көлікте ол көбірек түсті – 1995 жылға қарағанда 2002 жылда 7 еседен астам.

Қазіргі кезде өсіп келе жатқан халықаралық жүк тасымалдар көлемін игеру үшін "Темір жол көлігінің қуаттылығын дамыту" жобасын іске асыру үшін 7,236 млрд. көлемінде япондық йен ОЕСФ (Жапония) жолдар бойынша бөлінген бірінші несиені қолдану бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Бірақ тасымалдар көлемін қамтамасыз ету үшін қажетті толық жабдықтар кешенін қолдануға енгізу және құрылысты бітіру үшін бұл құралдар жеткіліксіз. Осыған орай екінші ұзақ мерзімді несиені дайындау

бойынша жұмыстар жүргізілуде. 2005 жылға Ақтоғай – Достық барлық жол бойында жолды жөндеу бойынша жұмыстарды бітіру жобаланады және жүк бағытында (Қытайға) 7-8 млн. тонна деңгейінде тасымалдарды қамтамасыз ету үшін Достық стансасына қажетті кешен құралдарын енгізу жобаланады. Бір уақытта 1-ші Көлік коридорының солтүстік бағытының құрамында екінші "жіңішке" орын болып табылатын Саяқ-Мойынты учаскесінде қозғалыс жылдамдығын көтеру үшін жолды жөндеу бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Республикада тасымалдардың тиімділігін көтеру үшін жақын болашақта бірқатар жаңа жолдардың құрылысын іске асыру жобаланады.

Бірінші жолдар бойынша құрылыстың экономикалық және коммерциялық тиімділігін қолдайтын инвестициялардың негіздері жасалында. Оны іске асыру үшін шет елдік несие берушілерді тарту қажет. Капитал салымдардың күткен өтеліну мерзімдері, есепке сәйкес, 8-12 жылды құрайды.

Республикада басталған экономиканың тұрақтану үрдісі 1996 жылға қарағанда 2004 жылда тасымалдардың өсуін 10-30% көтерілуі жобаланады, ал 2005 жылда 40% - ға дейін. Осы жобаны іске асыру үшін және темір жолдарға жаңа жүк ағымдарын тарту үшін республикада инфрақұрылымды жетілдіру есебінен тасымалдарға қажетті жағдайлармен қамтамасыз ету бойынша мақсатқа бағытталған жұмыс жүргізілуде. Бірінші кезеңде халықаралық көлік коридорларының учаскелерінде тасымалдарды өткізу үшін темір жолын дамыту, контейнерлік және аралас тасымалдарды дамыту, тарифтік жүйені жетілдіру, студенттерге қызмет көрсету нысанын жоғары сатыға көтеру.

Осындай міндеттердің қадамдар бойынша шешілуі 2010 жылға дейін ұлттық даму бағдарламасында қарастырылған. Темір жолда құрамдық қайта құру жүріп жатыр, оның басты мақсаты – нарық жағдайында саланың қызмет тиімділігін өсіру. Қайта құру өзінің алғашқы жемісін беруде. Көлік мәселелерін шешу бойынша күнделікті мақсатқа бағытталған жұмыс Қазақстанның темір жолдарында жақын жылдарда тасымалдар жұмыстары көбейетініне шынайы дәлел береді.

Сондықтан, қазіргі кезде республиканың көлік-коммуникациялар кешенінің барлық

элементтерінің тиімді қызметін іске асыру үшін көп міндетті шешу керек. Шаруашылықтың нарық жағдайында Қазақстан темір жолдарының басқа салалармен байланыс барысында стандарттық емес шешімдерді қабылдауға талап етеді, себебі көптеген кәсіпорындар жеке иелікте, сондықтан интеграциялау мәселелері өз қиыншылықтарына ие болады. Осыған орай келесі зерттеулер маңызды бағыттар болып табылады: темір жол көлігінің және шаруашылық интеграцияның даму табиғаты, республиканың темір жол торлар инфрақұрылымының интеграциялық басымының ерекшеліктері, шаруашылық интеграцияның жай-күйі және ондағы Қазақстанның темір жол көлігіндегі жүк тасымалдардың орыны және қазіргі кезде жүк тасымалдар тиімділігін көтеру бойынша ұсыныстар жасау.

**Пожарная часть №5  
Ауэзовского района  
СООБЩАЕТ**



**ПУТИ ЭВАКУАЦИИ ПРИ ПОЖАРЕ:**

Все двери эвакуационных выходов должны свободно открываться в сторону выхода из помещений. При пребывании людей в помещении двери могут запираются лишь на внутренние легкооткрывающиеся запоры.

**Запрещается:**

- загромождать проходы, коридоры, тамбуры, галереи, лифтовые холлы, лестничные площадки, марши лестниц и люки мебелью, шкафами, оборудованием, различными материалами и готовой продукцией, а также забивать двери эвакуационных выходов;
- устраивать в тамбурах выходов (за исключением квартир и индивидуальных жилых домов) сушилки одежды любой конструкции, вешалки для одежды и гардеробы, хранение любого инвентаря и материалов;
- устраивать на путях эвакуации пороги, турникеты, раздвижные, подъемные и вращающиеся двери и другие устройства, препятствующие свободной эвакуации людей;
- заменять армированное стекло обычным в остеклениях дверей и фрамуг;
- применять ковры и ковровые дорожки из горючих материалов.