

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті мен экономикалық факультеттің 20-жылдығына орай ұйымдастырылған
«Қаржы, есеп, басқару және туризм салаларындағы заманауи экономикалық мәселелер»
атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ
7 сәуір 2016ж.

СБОРНИК ТРУДОВ
международной научно-практической конференции
«Современные экономические проблемы в области финансов, учета, управления и туризма»,
посвященной 20-летию Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева и экономического факультета
7 апреля 2016г.

PROCEEDINGS
of the international scientific-practical conference
“Modern economic problems in the field of finance, accounting, management and tourism”
dedicated to the 20-th anniversary of the L.N. Gumilyov Eurasian National University and the Economic Faculty
7 April, 2016

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 336: 338.48 (063)

ББК 65.261

Қ 41

Редакционная коллегия:

Декан экономического факультета, д.э.н., профессор Макыш С.Б.,

Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.

Профессор кафедры «Туризм», д.э.н. Сыздыкбаева Б.У.

Заведующий кафедрой «Туризм», к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А.

Заведующий кафедрой «Менеджмент», д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.

Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ», к.э.н., доцент Алибекова Б.А.

Заведующий кафедрой «Финансы», д.э.н., профессор Садвокасова К.Ж.

Заведующий кафедрой «Экономика», к.э.н., асс. профессор Рахметулина Ж.Б.

Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование», к.э.н., доцент Бабланов Т.К.

Қ41 Қаржы, есеп, басқару және туризм салаларындағы заманауи экономикалық мәселелер: Халық. ғыл.-тәжіриб. конф. еңбектер жинағы _ **Современные экономические проблемы в области финансов, учета, управления и туризма:** Сб. материалов межд. науч.-практ. конф. _ Proceedings of the international scientific-practical conference **“Modern economic problems in the field of finance, accounting, management and tourism”**. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016 _ Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016 _ Astana, L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2016.

ISBN 978 – 601 -301 – 677 - 1

Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының еңбек жинағында қаржы, есеп, басқару және туризм салаларындағы заманауи экономикалық мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научно-практической конференции рассмотрены экономические проблемы в области финансов, учета, управления и туризма.

Economic issues in the fields of finance, accounting, management and tourism are covered in the international scientific-practical conference collection of materials.

УДК 336: 338.48 (063)

ББК 65.261

ISBN 978 – 601 -301 – 677 – 1

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016

© Евразийский Национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016

© L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2016

Литература

- 1 Baruk J. Zarządzanie wiedzą i innowacjami.- Toruń: Wyd. Adam Marszałek, 2006.- 407с.
- 2 Toffler A. Powershift: Knowledge, Wealth and Violence at the Edge of the 21st Century// Bantam Books.- 1990.- 640с.
- 3 Wywiad z prof. Gilbertem Probstem. Zarządzanie wiedzą w organizacji// <http://www.e-mentor.edu.pl>
- 4 Martin W. B. Zarządzanie jakością obsługi w restauracjach i hotelach.- Kraków: Wolters Kluwer, Oficyna Ekonomiczna, 2006.- s.25.
- 5 Olszewski M. Zarządzanie wiedzą w procesie konkurencji przez jakość na rynku hotelarskim: praca doktorska,- Poznań, 2011- 279с.

ҚАЗАҚСТАНДА ТУРИЗМДЕГІ КӨЛІК ҚЫЗМЕТІН ДАМУ ЖАҒДАЙЫ МЕН БОЛАШАҒЫ

Қасымова А.М.

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, PhD-докторант
Астана қ., Қазақстан Республикасы
E-mail: aiko_1990kz@mail.ru

Ғылыми жетекшісі - э.ғ.д., профессор Б.Ұ. Сыздықбаева

Аңдатпа. Қазіргі кезде пайда болған бәсекелестікті бір көлік түрінің екінші көлік түріне деген қарама-қарсылығы ретінде емес, көліктің дамуын ынталандырушы, көліктік қызмет көрсетудің құнын төмендету үшін тасымалдаудың жаңа прогрессивтік технологиясын іздеу және жеткізу жылдамдығын көтеретін құбылыс ретінде қарастыру қажет. Құнның төмендеуі және тасымалдау уақытының азаюы белгілі бір көлік түрін қолдану саласын кеңейтеді, яғни оның көлік қызметі нарығындағы маңыздылығын арттыру мен оны қаржыландыру.

Түйін сөздер: мультипликатор, инфрақұрылым, экономика, стратегия, инвестиция.

Қазіргі уақытта кез келген мемлекеттің экономикасында көлік саласының маңыздылығы артуда, себебі көліктің даму деңгейі экономиканың бәсекеге қабілеттілігі мен елдің қауіпсіздігіне сөзсіз ықпал етеді. Көлік ЖІӨ құрылымында алар үлесі зор Қазақстанның ішкі экономикасының маңызды секторы болып табылады. Көліктік инфрақұрылым мен саланың негізгі қорларының қазіргі дамуын талдаудың нәтижелері қазір бар мәселелер жүйелік сипатқа ие болып, оларды шешуде кешендік әдіске жүгінуді талап ететінін көрсетеді.

Көлік секторын қаржы жағынан қарастырар болсақ, ол өте көлемді капитал сыйымдылығымен және табысының төмен болуымен ерекшеленеді, бұл өз кезегінде өтелуінің ұзаққа созылуына әкеп соқтырады. Тұтынушыға көлік

қызметтерін ұсыну құны мен жай-күйі тиімді болуы үшін Қазақстанда көлік жобаларын қаржыландыру «ұзақ мерзімдік» және арзан ақшаларды жұмылдыруды талап етеді. Бұл салаға мемлекет тарапынан қаражаттар, жекеменшік, оның ішінде мемлекеттік-жекеменшік серіктестіктердің жобалары үлгісінде инвестицияларды ынталандыру қажет.

Көлік саласын қаржыландыру бірнеше тәсілмен жүзеге асырылуы мүмкін. Негізгі қор көзіне байланысты оларды үш топқа бөлуге болады:

- мемлекеттік қаржыландыру: мамандандырылған жинақ бағдарламалары; келешек кірістің құрамына кепілдік беретін салалық бағдарламалар.

- қаржыны несиеге алу: даму бағдарламасына мамандандырылған халықаралық ұйымдардың несиелерін жұмылдыру; субсуверендік облигацияларды шығару.

- жекеменшік капиталды жұмылдыру: мемлекеттік-жекеменшік серіктестік; жекеменшік басқару; жекеменшік құрылысын салу және басқару.

Инфрақұрылымдық жобаларды мемлекет есебінен қаржыландыру негізгі екі тәсілмен жүргізілуі мүмкін: қаржы бүкіл жобаға алдын ала жинақталады немесе жоба ағымдағы кірістердің есебінен қаржыландырылуы мүмкін. Екінші жағдайда кірістерді алу динамикасы және өзге де мемлекеттік шығындардың қажеттілігі жобаның даму динамикасын айқындайды, ол оны ұзақ мерзімге созылуына, өзгеруіне, тіпті ауысуына әкелуі мүмкін.

Осы жағдайлардың кез келгенінде мемлекеттік қаржылар әдетте инфрақұрылымдық жобаларға сақталады. Мемлекет белгілі қор көзінен алынған қаражаттарды инфрақұрылымдық мақсаттарға бағыттауы мүмкін. Көптеген елдерде автокөлік немесе отын жиынтықтары автокөлік жолдарын жөндеуге және құрылысын салуға бағытталады. Сонымен қатар, мемлекет арнайы мамандандырылған қорды қалыптастыруы мүмкін, оның қаражаттары тек белгіленген мақсаттарға ғана, мысалы жол инфрақұрылымын дамытуға бағытталуы мүмкін.

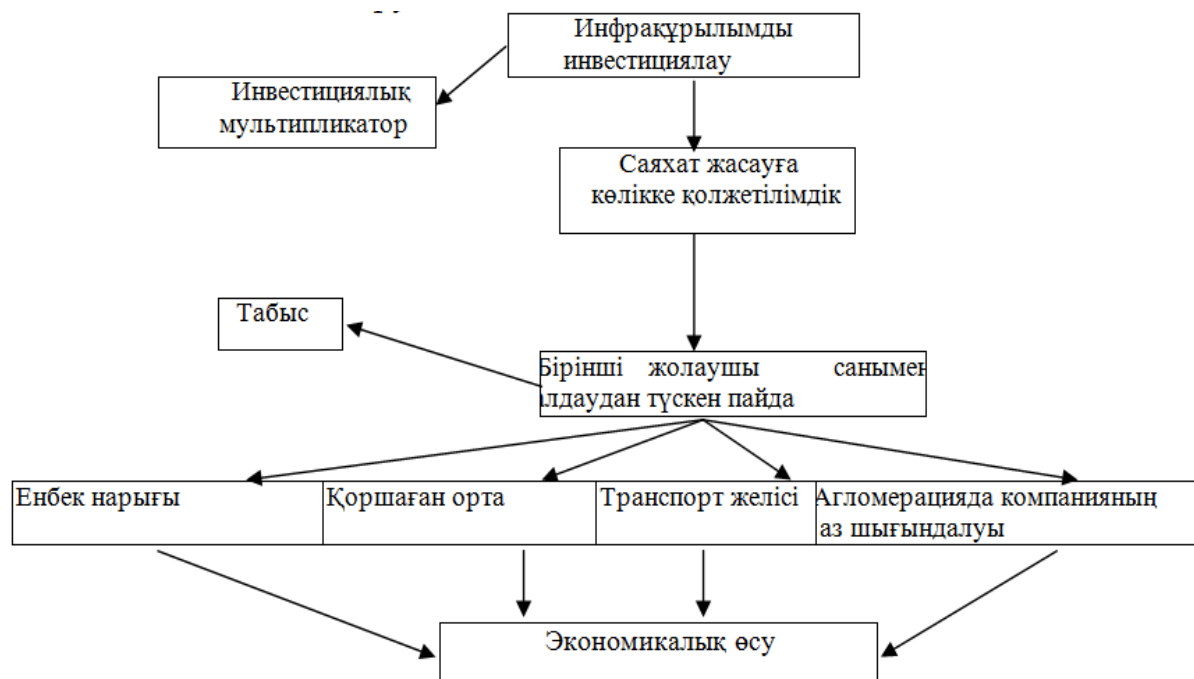
Көптеген елдерде мемлекеттік бюджеттер жалпы мемлекеттік және (федеральдік, республикалық және т.б.) аймақтық болып бөлінуін атап өткен жөн. Себебі жол көбінесе бірнеше аймақтармен өтеді немесе бірнеше аймақтың автокөлігі қолданылады, қаржыландыру бірнеше бюджеттің, оның ішінде жалпы мемлекеттің қаражаттары есебінен жүзеге асырылады.

Қазақстанда нарықтық қатынастың орнығуы кезеңінде көлік қызметтерінің нарығын қалыптастыру және жылдам дамыту үшін объективті алғы шарттар орын алды. Республиканың көлік саласы бір текті емес қайта қалыптасуларға тап болды, себебі әр саланың өзіне тән сипаты бар. Көлік пен экономикалық өсудің біршама жақын байланыстары бар. Француз ғалымы экономист Берешманның ұсынған сызбасы тікелей көлік саласына үлкен пайданы көрсетеді. Тауарлар мен жолаушыларды сапалы жеткізу арасында, берілген инвестициялардың өзара ықпалы әсер етеді оны I кестеден көруге болады.

Алдымен, мультипликатор теориясы бойынша белгілі бір өндіріс аясына жұмсалған шығын басқа өндіріске және жұмыспен қамтылуға ынталандырушылық ықпал етеді. Жалпы ұлттық өнім көлеміндегі бұл оң, өскелең нәтиже мультипликациялық нәтиже деп аталады. Мультипликатор

инвестиция мөлшері көбейгенде жалпы ұлттық өнімнің өсу көлемін көрсететін сандық коэффициент болып табылады. Мысалы, инвестиция 100 млрд. теңгеге өссе, мұның өзі жалпы ұлттық өнімді 300 млрд. теңгеге өсіреді, демек, мультипликатор 3-ке тең, егер жалпы ұлттық өнім 200 млрд. теңгеге артса, онда мультипликатор 2-ге тең болады. Кейінгік мультипликатор теориясы шеңберінде үкімет (мемлекеттік тапсырыс), фирмалар, халық жұмсаған ірі көлемдегі шығынның (инвестицияның) оң ықпалы ұлттық өндірістің тиімділігіне және өсуіне игі әсерін тигізетіні негізделді. Кейіннен мультипликациялану (көбею) құбылысы уақыт факторын ескере отырып қарала бастады және мультипликатордың динамикалық серпінді үлгісі пайда болды. Ол бастапқы инвестиция нәтижесінің қайталанып отыратындығын басшылыққа алып жасалды.

Кез келген мемлекеттің жол сұлбасында бизнесті мүдде тұтпайтын жобалар үнемі болады. Алайда, егер мұндай жобалардың қоғамдық маңызы бар болса, онда олар мемлекет тарапынан қаржыландырылуы тиіс. Мысалы, АҚШ-та көлік инфрақұрылымында Қаржыландыру және инновациялар бағдарламасы өңделген, оның көмегімен несиелер және кепілдіктер беріледі. Көмек жекеменшік компанияларға және аймақтық үкіметтерге ұсынылуы мүмкін, бұл ретте қаржыландыру шарты өте қолайлы. Бүгінгі күнде бағдарлама бойынша жалпы құны 29 млрд. АҚШ долларын құрайтын 22 жоба қаржыландырылған. 196 километрлік төлемақылы - Орталық техас тас жолын салу ең ірі жоба болып табылады. Мемлекеттің қатысуы тек қаржыны ұсынумен ғана емес, сондай-ақ мақсаты табысты барынша арттырып қана қоймай, сонымен бірге тиімділікті арттыруды да көздейтін салалық мемлекеттік кәсіпорындарды құрумен тұжырымдалады.



Кесте 1. Тауарлар мен жолаушыларды сапалы жеткізудегі инвестициялардың өзара ықпалы

Мысалға Австрияда төлемақылы жолдар мемлекеттік ASFINAG біріккен қоғамдық ұйыммен басқарылады, оның бюджеті сөзсіз жол жүру төлемақысынан қалыптастырылады. Бүгінгі күні Қазақстанда, жолдарды дамытуға мемлекеттің қатысуы құрылыс салу және жөндеу жұмыстарын қаржыландырумен ұштасады. Жекеменшік компаниялардың, атап айтқанда, концессиялық сұлбалар шегінде жобаларға қатысуын кеңейту жоспарына қарамастан, бюджеттік қаржыландыру жол жиынтығын дамытудың негізін құрайды.

Қаржыны несиеге алу. Жекеменшік капиталды жұмылдыру екі тәсілмен жүргізілуі мүмкін. Жекеменшік капитал, инфрақұрылымдық жобалардың құрылысын салуға, менгеруге және басқаруға қатыспай отырып, қаражаттарды ұсынуы мүмкін. Жекеменшік бизнес балама түрінде жобаға тікелей қатыса алады.

Бірінші жағдайда мемлекеттік емес капиталдың қатысуы құнды қағаздарды шығару немесе қарызды беру ретінде жүзеге асырылуы мүмкін.

Қарызға қаржыландыру. Инфрақұрылымдық жобаларды қарызға қаржыландыру өте күрделі сұлбалардың шегіндегі жобаларға қатысуды көздейтін, әдеттегі коммерциялық банктермен жүзеге асырылуы жиі кездеспейді. Несиелер, әдетте халықаралық банктермен, сондай-ақ әртүрлі қорлармен ұсынылады, олардың мақсаты әлем бойынша даму деңгейін арттыруға бағытталған. Қайта құрастырудың және Дамудың Халықаралық Банкі (ҚДХБ, Бүкіләлемдік Банк Тобы), Қайта құрастырудың және Дамудың Еуропалық Банкі, Азиаттық даму банкі жоғарыда көрсетілген ұйымдардың ең айқын мысалы болып табылады [1].

Қазақстанның халықаралық ұйымдардың басым бөлігі күйреген экономиканы қалпына келтіру мақсатында Екінші дүниежүзілік соғыстан соң қалыптастырылды. Инфрақұрылымдық жобалар басымды сипатты иеленді, сондықтан бұл салада даму банктерінің іс-тәжірибесі мол. Бүгінгі күні Қазақстанда көлік секторында өте көлемді ҚДХБ жобасы жүзеге асырылуда: оңтүстік-батыс жолдарын – Батыс Еуропа – батыс Қытай дәлізін дамыту жобасы. Жобаның негізгі мақсаты аймақтың жол қауіпсіздігін және көлік тиімділігін арттыру болып табылады, ол үшін қолданыстағы жолдарды қайта құрастыру және жаңарту, сондай-ақ кеңес беру қызметін ұсыну бойынша бірқатар іс-шаралар жоспарланған. Республиканың автокөлік жолының желісін қаржыландырудың жалпы көлемі 2,5 млрд.АҚШ долларын құрайды, оның 2,125 млрд.АҚШ доллары ҚДХБ ұсынылатын болады.

Жекеменшік бизнесті жұмылдыру. Жекеменшік бизнесті жұмылдыру инфрақұрылымдық жобаның – құрылыс салу, иелену, пайдалану тәрізді әртүрлі кезеңдерінде жүзеге асырылуы мүмкін. Жекеменшік бизнесті жобаға тікелей қатысуға жұмылдырудың бірқатар ерекшеліктері бар. Бизнесің тиісті салада немесе қаржыны жұмылдыруда іс тәжірибесі,сонымен қатар, бизнес жобаның тиімділігін арттыруға мейлінше мүдделі болуы мүмкін. Нәтижесінде, серіктестерді тарту тәуекелдерді бөлуге мүмкіндік береді.

Мемлекеттік-жекеменшік серіктестік. МЖС үлгісінің ерекшелігі алдын ала жүргізілетін зерттеулерді және жоспарлауды мемлекет жүргізеді. Егер инфрақұрылымдық жобаны дамытуға шешім қабылданған болса, онда мемлекет тарапынан тәрізді жекеменшік капиталдың да көмегімен жобаны қаржыландыруға мүмкіндік беретін концессия немесе франшиза сұлбасы қалыптастырылады. Әрі қарай жұмсалған қаражаттар мемлекетке концессия мерзімінің ішінде инфрақұрылымдық және концессиялық төлемдерді пайдаланғаны үшін төлемдердің есебінен қайтарылады.

Бұл үлгі нақты мемлекеттердің/жобалардың талаптарына байланысты түзетілуі мүмкін. МЖС негізгі екі өлшемі – бұл, біріншіден, мемлекеттік және жекеменшік қаражаттарды бір жобада пайдалану, екіншіден, белгіленген келісім-шарт негізінің болуы, мысалы, концессия түрінде. Әлемдік іс тәжірибе, «ұзақ мерзімдік» арзан ақша табу мүмкіндігі шектеулі немесе тапшы болған кезде, әсіресе дағдарыс кезеңінде, осы тетікті қолдану пайдалы екенін растайды.

Біздің пікіріміз бойынша, теміржол көлігі қаржы салымы үшін барынша тартымды, себебі мемлекет үшін жекеменшік салым салушы тәрізді басым тиімділік көзқарасымен алғанда ұзақмерзімдік қаржы салымы үшін қызығарлықтай. Сонымен, біздің көзқарасымызға, Ресей және Қазақстан бойынша халықаралық көлік дәліздері арқылы едәуір көлемде өтуі мүмкін Қытай – Батыс Еуропа бағыттарында транзиттік тасымалдаулар тақырыбы өте ерекше. Қолданыстағы инфрақұрылымдағы өсім потенциалын, біз шамамен 100% бағалаймыз. Бұл ретте салыстырмалы түрде көлемі үлкен емес қаржы салымы арқылы осыған қол жеткізуге болады, себебі мәселе миллиардтаған долларды талап ететін инфрақұрылымның құрылысын салу туралы емес, физикалыққа жатпайтын – кедендік, технологиялық тосқауылдардан өту, атап айтқанда, қалыпты күйдегі, тиімді қызмет ететін контейнерлік поездарды құру туралы болып отыр.

Дағдарыстан кейінгі кезеңде өзін-өзі жеткілікті дәрежеде жылдам өтеумен сипаттайтын жобалардың потенциалы жоғары. Мысалға, жылжымалы құрамды сатып алу. Әрине, 2008-2009жж. дағдарысқа байланысты тасымалдау көлемінің бірден түсіп кетуі байқалды және вагон паркінің бөлігі нарықтан тыс қалып кетті. Алайда, қаражаттары бос қалған шаруашылық субъектілері, қазіргі кезде мәселесі күрделі операторлардан тиімді бағамен жылжымалы құрам сатып алып, өз ұстанымын нығайтуға мүмкіндіктері бар. Дағдарыстың нәтижесінде, теміржол көлігі едәуір қиындықтарды өткеріп, жағдайы түзеле қойған жоқ, бірақ теміржол көлігі қаржы салымы үшін өте тартымды, себебі тасымалдау, атап айтқанда транзиттік әлуеті едәуір жоғары. Қазақстанда Шар-Өскемен темір жолы салынған.

Сонымен қатар, төрт МЖС – жобалары, оның ішінде Алматы маңындағы айналма жол және үш теміржол тармақтары келісімдеу процесіне қосылған. Ресейде мұндай жобалар бар - мысалға, мемлекеттік-жекеменшік серіктестік үлгісінде Усть-Луга портының құрылысы жүзеге асырылуда. Алайда, МЖС іс тәжірибесі үнемі оң бола бермейді, соған қарамастан, осы тетіктің келешегі өте мол.

Қаржы нарығында орын алған күрделі жағдайға қарамастан, валюта нарықтарында жоғары шиеленушіліктердің жағдайында тұрақтылығы жоғары теңгелік құндық қағаздарға деген нақты сұраныс айтарлықтай жеткілікті дәрежеде болуы мүмкін.

Жекеменшік басқару. Бизнесті инфрақұрылымдық жобаларға жұмылдырудың мұндай сұлбасы Ұлыбританияда мейлінше кең тараған. Қалалық және ауылдық жолдардың басым бөлігі мемлекеттің меншігінде, бұл ретте басқару және күтіп ұстау келісім-шарт бойынша жекеменшік фирмаларға тапсырылады. «Мердігер – басқарушы агент» (МБА) сұлбасы әзірленген, бұл сұлба ұзақтығы 7 жылға дейінгі барынша күрделі жобаларды өңдеуге ықпал етеді. Келісім-шарт, әдеттегі, жолдарды күтіп ұстау жұмыстарын ғана емес, сонымен бірге, төтенше жағдайлар мен табиғи құбылыстардан соң жолдардың жұмыс қабілетіне қолдау көрсету, жинау, шұңқырларды жөндеу, жарықтандыруды жақсарту, жақын маңдағы аймақтарды және көгалдандырылған жасыл бақты және т.б. күтіп ұстау жұмыстарын да қамтиды.

Келісім-шарт бойынша сыйақы беру тапсырыс берушімен әзірленген, бірқатар маңызды көрсеткіштерге қол жеткізуге байланысты. Көбінесе барынша қаржы көмегін ұсынып отырған емес, керісінше серіктестік сапасын барынша жақсы жағынан көрсеткен фирманың МБА тендер жеңімпазы атанады [2].

Жалпы, барлық елдерде бизнестің жол инфрақұрылымын басқаруға қатысуы, соңғы уақытта едәуір кең ауқым алуда. Басқарудың және жөндеудің стандарттық жұмыстарымен қатар бизнес пен арнайы құрылған серіктестіктер жинау, жарықтандыру, көпірлерді күтіп ұстау, жер қыртысын көгалдандыру және күтіп ұстау, қарды жинау тәрізді міндеттемелерді өздеріне алады. Жолдарды басқару «жол активтеріне қолдау көрсету» қағидасына ауысуда. Атап айтқанда, әдетте нашар күйдегі жолдар ең алдымен қалпына келтірілуі, сонан соң активтің қызмет ету мерзімін ескеру арқылы қалыптастырылған, жөндеу жұмыстары бағдарламаларының көмегімен, жаңа барынша жоғары деңгейде қолдау көрсетілуі тиіс. Бағалау бойынша, дәстүрлі тәсілдермен салыстырғанда, жол шаруашылығының тек жылдам қажеттілігіне бейімделуге ғана негізделген, мұндай тәсіл ақша қаражаттарын үнемдеуге ықпал етеді.

Сондай-ақ, жолдарды 100% жекеменшік басқарудың мысалдары бар. Қытайда трансфер-басқару-трансфер сұлбасы жеткілікті деңгейде мәлім. Ол жол жүру төлемақысын жинауға уәкілетті жекеменшік компанияларды басқаруда қолданыстағы жолдарды тапсыруға негізделген. Сонан соң кірістер жөндеу жұмыстарын жүргізуге, тіпті жол учаскелерінің жаңа құрылысын салуға да пайдаланылады. Келісім-шарт мерзімі аяқталған соң автожол мемлекеттік мекемелерге тапсырылады.

Жекеменшік қаржыландыру және басқару. «Құрылыс-басқару-трансфер» (build-operate-transfer, BOT) үлгісі бизнесті барынша инфрақұрылымдық жобаларға жұмылдырудың сұлбасы болып табылады. Ұлыбританияда мұндай сұлба «жекеменшік капиталдың ұсынысы» деп аталады. Осы сұлбаның аясында, жекеменшік компанияның өзі, талап етілген кірісті алуға мүмкіндік беретін объектінің құрылысын салады және белгіленген мерзім ішінде оны

басқарады. Әрі қарай объект мемлекеттің меншігіне тапсырылады. Дайын инфрақұрылымдық объектіні басқаруға қарағанда, ВОТ сұлбасының капиталсыйымдылығы өте жоғары, концессия мерзімі 5-10 жылға қарсы жоғары - әдетте 20-30 жыл.

Жоғарыда көрсетілген түйінді мәселелерді шешудің бірнеше жолдары бар:

- салықты отынды пайдаланудан емес, зиянды қалдықтар деңгейінен есептеу;

- жолдарға әсер ету есебіне байланысты автокөлік құралдарын және доңғалақтарын сатуға салық енгізу;

- автокөлік құралдарының иелерінен жыл сайын жинақ жинауды енгізу.

АҚШ-тың автокөлік инфрақұрылымын қаржыландыруға сәйкес Ұлттық комиссия зерттеулерінің нәтижелері бойынша, федеральдік деңгейде, автокөліктің салмағына байланысты сараланған, автокөліктің жүріп өткен жолына жинақ енгізу оңтайлы шешім болып табылады. Сондай-ақ, автопокрышкаларға, автокөлік отынына және зиянды қалдықтарға салық жинау тиімді. Сонымен қатар, аймақтық деңгейде нақты аймақтардағы қаржыландыруды оңтайландыру үшін белгіленген автожолдарды пайдалануға төлемақы енгізуге нұсқау беріледі.

Әдетте салық жинақтары жол жүру төлемақысымен салыстырғанда, барынша тұрақты және алдын ала айқын екенін ескеру қажет, мұндай сұлбаны қолдану қауіп-қатерді төмендету есебінен ең жақсы жағдайларда қаржыландыруды жұмылдыруға мүмкіндік береді. Жол жүру төлемақысын алу екі тәсілмен жүзеге асырылуы мүмкін – тікелей пайдалану көлеміне байланысты мемлекеттен немесе тікелей пайдаланушылардың өздерінен. Бірінші жағдайда төлем астарлы деп аталады.

Астарлы төлем. Астарлы төлем сұлбасы ВОТ бағдарламаларын жүзеге асыру аясында Ұлыбританияда әзірленген. Автожолдарды нақты пайдаланушылардан төлемақы жинау тәжірибесі, төлемақы енгізу көбінесе қоғамдық, тіпті саяси оппозицияның туындауына жетелейтіндігін көрсетеді.

Себебі автожолдарды пайдаланушылардың санын бірден төмендету жоба экономикасының нашарлауына әкелуі мүмкін, үкімет пайдаланушылардың орнына төлем төлеуге кепілдік берді, бірақ нақты пайдалану көлемінің негізінде. Мұндай үлгінің қосымша ерекшелігі автожол құрылысы және басқару саласын дамыту, келешекте нақты төлемақыны енгізуге дайындалу мүмкіндігі болып отыр.

Төлемдер нақты пайдалану көлемінің негізінде есептеледі, сондықтан құрылыс компаниясы құрылысты мүмкіндігінше ертерек аяқтауға ынтасы бар. Бұл ретте, жөндеу жұмыстары келешекте тасымалды қысқартуға жетелейді, сондай-ақ құрылысты барынша сапалы жүргізу ынтасы туындайды.

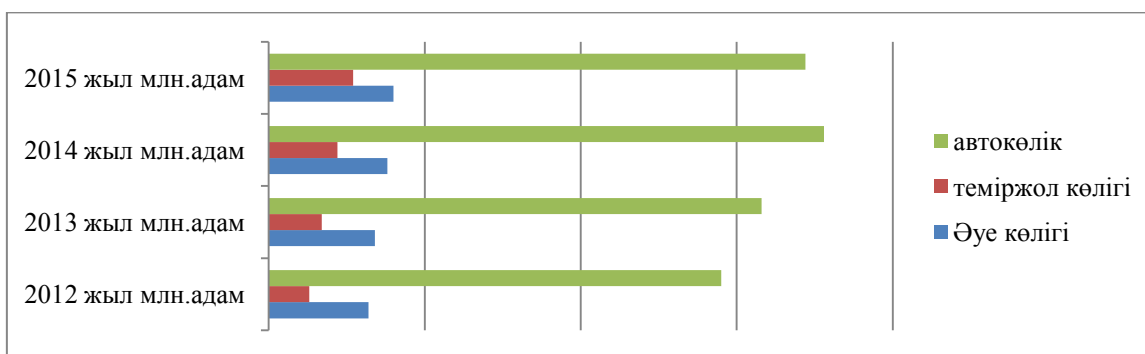
Ұлыбританияның автожолдары Басқармасының бағалаулары бойынша астарлы төлемді пайдалану арқылы ВОТ сұлбасына сәйкес алғашқы 8 автожолдың құрылысын салу бюджетті 15% үнемдеуге ықпал етті (дәстүрлі мемлекеттік құрылыспен салыстырғанда). Бұл ретте, сонымен бірге

экономикалық қауіп-қатерлерді жекеменшік бизнеске ауыстыру есебінен әлуетті үнем туындады.

Кейбір еуропалық елдер ұсынылған үлгіге қызығушылық танытты. Астарлы төлемі бар автожолдар Финляндияда, Бельгияда, Нидерландыда және Испанияда орын алған.

Нақты төлем. Әдетте, төлемақылы жолдар елде жол желісінің жалпы ұзындығының шамалы ғана бөлігін құрайды. Бірақ, жылдамдығы жоғары автострадаларда олардың үлесі айтарлықтай жоғары. Азияның кейбір дамыған елдері алдын ала нақты төлемді енгізуді болжай отырып, тек жекеменшік капиталды жұмылдыру арқылы ғана қазіргі таңдағы жаңа магистральдердің құрылысын салады.

Осы жоғарыда айтылған қаржыландыру жолын дұрыс қолдансақ, еліміздің көлік секторын дамытуымызға үлкен үлесімізді қосамыз. Жыл артқан сайын жолаушылардың да көлікті қолдану саны артуда. Оны 2 суреттен байқауға болады.



Сурет 2. Жолаушыларды тасымалдаудағы сұраныс динамикасы

Жалпы көлік жолаушыларды тасымалдаудағы өскелең сұранысты қанағаттандырды. 2012 жылдан бастап 2015 жылға дейінгі кезеңде: жолаушылар айналымы 2,5 есе ұлғайған [3].

Қазақстан көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамытады, оған сәйкес елге жаңа техника мен технология келуде, халықаралық тәжірибенің енгізілуі жүзеге асырылуда. Инфрақұрылымды дамыту мен кемелдендіруге бағытталған мемлекетпен қарастырылған бағдарламаларды жүзеге асыру үшін, жаңа көлік объектілерінің құрылысы мен ағымдағы көлік жүйелерінің қайта жөндеуіне мемлекеттік және жеке инвестициялар тартылуда. «Елордада алдағы уақытта ЭКСПО-2017 көрмесі өтетіні белгілі. Сол себепті қаланың көлік жүйесін дамыту өте маңызды. Оның үстіне Мемлекет басшысының «Нұрлы жол» бағдарламасына сәйкес, Қазақстанның рөлі көлік орталығы мен ірі темір жол және автомобиль желісі ретінде тек арта беретін болады.

Әдебиеттер

1 Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 г. от 01.02.2010 г. №922. – 12 с. Ақпарат көзі: [http:// www.mtk.kz](http://www.mtk.kz)

2 Воронцова С. Дороги – гарант экономической стабильности. – М., 2007. - С. 57-62.

3 Қазақстан Республикасының 2012 – 2015 жылдар аралығында көлік қызметін пайдалауы. Ақпарат көзі: [http:// www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТСКОГО ИМИДЖА КАЗАХСТАНА

Аетов С.

Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева, PhD-докторант
г. Астана, Республика Казахстан

e-mail: sayataa@mail.ru

Научный руководитель: д.э.н., профессор Сураганова С.К.

Экономика Казахстана в последние годы росла быстрыми темпами. Этому способствовал рост цен на нефть. После обвала цены на нефть бюджет Казахстана потерял миллиарды тенге. Неоднократно корректировалась стоимость черного золота в доходной части республиканской казны. Учитывая то, что в консолидированном бюджете Казахстана доля нефтяных поступлений составляли около 50%, не тяжело понять, что именно снижение доходов от продажи нефти наносит чувствительный удар по экономике страны, и по уровню благосостояния ее граждан. Между тем мировой нефтяной рынок все еще остается перенасыщенным. На фоне сложившихся обстоятельств возникает вопрос: располагает ли Казахстан другими видами товаров и услуг, который мог бы дать импульс развитию? Может, пришло время задуматься о развитии несырьевых секторах экономики.

По данным Всемирной туристической организацией (ЮНВТО) туризм занимает четвертое место в мировом экспорте товаров и услуг, после экспорта нефти, нефтепродуктов и автомобилей. Опыт стран показывает, что туристическая отрасль влияет на развитие тридцати двух отраслей, в том числе транспорта, связи, строительства, сельского хозяйства, торговли и других. По оценкам специалистов, туризм должен выйти на первое место, а в этом секторе экономики будет занят каждый восьмой трудоспособный человек в мире [1].

Ожидается, что такая позитивная тенденция сохранится и в начале нового тысячелетия. Рост туризма должен произойти преимущественно за счет появления новых посещаемых территорий. В связи с этим Казахстан с его самобытной природой, историей, культурой, этнографией, благоприятной политической ситуацией, отсутствием межнациональных конфликтов имеет уникальную возможность занять свою нишу на мировом туристическом рынке. Для Казахстана возникает острая необходимость формирования привлекательного туристского имиджа страны, создания максимальных удобств для отдыха туристов, посещающих Казахстан. Кроме того, необходимо активно привлекать зарубежные инвестиции в отечественный туристический сектор.