

стратегиялары – инфрақұрылымнан бастап технология мен тұрақтылыққа дейін болашақ табысқа сенімді негіз жасайды.

Заманауи технологияларды енгізу, мультимодальды көлік жүйелерін құру және инвестицияларды ынталандыру-бұл көлік тиімділігін жақсарту ғана емес, сонымен қатар Орталық Қазақстанның әлемдік аренадағы бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету бағытындағы дана қадамдар. Осылайша, аймақ болашаққа сапарын жалғастыра отырып, көлік-логистикалық жүйе экономикалық өсу құралына ғана емес, сонымен қатар әртүрлі мәдениеттер мен мүмкіндіктерді байланыстыратын көпірге айналады. Жаһандық серіктестермен бірге Орталық Қазақстан логистика жүктерді жылжытып қана қоймай, өркендеу мен ынтымақтастықтың қозғаушы күшіне айналатын көліктік перспективалар жасауға ұмтылады.

Орталық Қазақстанда көлік-логистикалық жүйені қалыптастыру және дамыту-бұл мемлекеттің, бизнестің және халықаралық әріптестердің үйлестірілген күш-жігерін талап ететін көп қырлы процесс болып табылады.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1 Ж.М.Қуанышбаев, М.И.Арпабеков, Н.К.Айдикенова/ Ашық жылжымалы құрамда жүкті орналастыру мен бекіту. Оқу құралы/ Алматы: Эверо, 2016.

2 Тасымалдау процесіндегі көліктік логистика: оқу құралы/ Қуанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К., Н.Д – У. Адилова – Астана: ЕНУ им. Лумилева, 2014. – 191 с.

3 Шодыров, Е. Қоймалар, вагон шаруашылығы // National Business. – 2006. – № 3.

4 Тойлыбаев, С. Invest Capital Realty: қоймалар, логистика, инфрақұрылым // KAZAKHSTAN халықаралық іскерлік журналы. – 2005. – № 2.

5 Сайт: <http://melimde.com/logistika-fimi.html>.

ӘОЖ621.867

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІКТІК-ТРАНЗИТТІК МҮМКІНДІКТЕРІ

Арпабеков М.И.¹, Қошқарбаев Б.Ғ.²

¹*arpabekov_m@mail.ru, eldar_250398@mail.ru*

¹ т.ғ.д., профессор «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасы, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, ҚР

² Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасының «Логистика (сала бойынша)» мамандығының магистранты (М152-11302-22-01қысқы қабылдау тобы), Астана, ҚР

Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір ретінде, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы Қазақстанның геосаяси рөлі Еуразия құрлығының орталығында, оның орналасқан жері бойынша анықталады. Еуропа мен Азияның қиылысында бола отырып, Қазақстан Республикасы айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие болып отыр.

Транзиттік дәліздердің Қазақстан аумағы арқылы өтуінің негізгі артықшылығы, жүктерді ел аумағы және көрші елдерге тасымалдау барысында қашықтыққа айтарлықтай қысқарту болып табылады.

Трансқұрлықтық автокөлік жолдарын жасау, әсіресе, халықаралық сауда үшін өте тиімді болып табылады. Осылайша жүк ағынының негізгі бөлігі (98%) Қазақстан аумағын арқылы айналып, шетелдік порттары арқылы тасымалданады. Алайда, Қазақстан аумағы арқылы Еуропаға Азия-Тынық мұхиты транзиттік теңіз бағыты әлдеқайда қысқа.

Еуропа мен Қазақстан арқылы транзитпен тауарларды жеткізу Қытай бағытында жүк тасымалының сөзсіз артуын болжауға мүмкіндік береді. Жалпы есептеулер тауарларды Оңтүстік-Шығыс Азиядан (немесе керісінше) Еуропаға тасымалдау барысында он күнге дейін жылдамырақ тасымалдауға болатындығын көрсетеді.

Қазақстан арқылы өтетін халықаралық бағыттардың желісін дамыту қазіргі таңдағы үш басым бағытқа негізделген: Ресей, Еуропа және Балтық елдері; Қытай, Жапония және Оңтүстік-Шығыс Азия; Орталық Азия мен Кавказ, Парсы шығанағы және Түркия.

Негізгі бағыт қазіргі заманғы «хабтардың» құрылуына берілетін болады, олар мемлекеттің барлық қалаларын ғана емес, әлемнің ірі қалаларын да байланыстырады.

Қазақстанда көліктің барлық түрлері даму үстінде: теміржол, әуе көлігі, автокөлік, теңіз, өзен, құбыр. Көліктің әуе, автокөлік және теміржол түрлері жүк жеткізудегі жылдамдық талаптарын толықтай қанағаттандырды.

Жолдардың негізгі үлесі туралы айтатын болсақ, автокөлік және теміржол көлігінен сәйкесінше 88,4 мың км. және 14,0 мың км. тиесілі. Кеме жүзетін су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км. болса, әуе жолдарына 61 мың км. тиесілі.

Республиканың көлік кешенінің компоненттерінің бірі ретінде және ұлттық экономиканың жетекші салаларының бірі болып Қазақстан теміржолы АҚ саналады. Қазақстан бойынша жүк тасымалдары жұмысының негізгі техникалық деректер мен көрсеткіштері бойынша ол ТМД елдерінің арасында жетекші орынға ие.

Қазақстан Республикасының «2006-2012 жылдарға арналған теңіз көлігін дамыту» стратегиясы отандық теңіз көлігін дамыту және бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуге арналған көлік жобасы болып табылады. Осы бағдарлама шеңберінде ұлттық теңіз сауда флотын, тікелей теңіз көлігі үрдістерін ұйымдастыруға байланысты қызметтер жиынтығын ұсына алатын қазіргі заманғы порт қызметі мен инфрақұрылымды жақсартуды одан әрі дамыту көзделіп отыр.

Қазақстан қазіргі таңда көлік саласының негізгі құралдардың аздығымен, ескірген және нашар дамыған инфрақұрылым және технологиялармен сипатталады. Елімізде өндірістік көліктік шығындардың үлесі салыстырмалы түрде жоғары болып табылады және отандық теміржол және автокөлік үшін тиісінше 8% және 11% деңгейінде болып тұр. Нарықтық экономикасы дамыған елдерде бұл көрсеткіш 4-4,5%-ды құрайды. Нәтижесінде, Қазақстанның экономикасы дамыған елдерге қарағанда екі есе көпжүктемені көтеруге мұқтаж болып отыр. Жүктердің қарқындылық индексі бойынша Қазақстанның көлік экономикасы әлемдік деңгеймен салыстырған кезде шамамен бес есе аз тиімді болып отыр.

Көлік секторында бүгінгі күні жеткілікті тиімді стратегиялық басқару болып табылады. Бұл дәлелді мүмкіндіктері мен жеке көлік режимдерін және олардың өзара орындауға өте теріс әсер байланысты міндеттері мен нысаналы индикаторлары бойынша стратегиялық басқару жүйесінің тиімділігін кешенді бағалау дамыту келешегі болмауына байланысты болып табылады.

Тиімді даму стратегиясын қалыптастыру орнықты инновациялық даму жағдайындағы экономикалық өсу маңызды факторы ретінде көлік кешенінің экономикалық қайта құрылымдау маңызды негізі болып табылады.

Қазақстан Республикасының экономикасы және әлемдік экономикалық жүйеге ықпалдасуына стратегиялық мақсаттары көлік қызметтері саласындағы логистикалық қызметті дамыту жөніндегі ғылыми-әдістемелік ұсынымдарды әзірлеуді талап етеді.

Біріншіден, физикалық және физикалық емес кедергілерді шешу үшін іс-шараларды іске асыру жеделдету. Бұл тар анықтау үшін Қазақстан Республикасының шекарасында негізгі желілер мен өткізу пункттерін техникалық жай-күйін одан әрі талдау талап, өткізу және / немесе көлік құралдарын қозғалыс, халықаралық стандарттар мен талаптарға сәйкестігін, жаңа технологияларды енгізу қажеттілігіне, кейінгі тергеу изоляторларына жылдамдығын азайту жұмыс жағдайында көлік инфрақұрылымын жаңғырту керек.

Екіншіден, инвестициялық жүйесін жетілдіру. Инвестициялар жетіспейтін сілтемелер қосу, қолданыстағы көлік жүйелері, тар жою жаңғырту бағытталуы тиіс. Мемлекеттік бүгін

жалғыз инвестор ретінде қызмет етпейді. Қазіргі жағдайда мемлекеттің міндеті - инвестициялар кепілі ретінде әрекет етуге, жеке инвесторлар мен мердігерлерді тарту үшін жобаларды іске асыру үшін қолайлы экономикалық жағдайлар жасау қажет.

Үшіншіден, көлік инфрақұрылымына байланысты фискалдық саясатты жетілдіру, Ол отандық көлік ұйымдарға қолдау және жаңа қазіргі заманғы көлік құралдарын сатып алу үшін салық преференцияларын қамтамасыз ету арқылы көлік құралдарын жаңарту ынталандыру бойынша шараларды әзірлеу жұмсауға келеді. Бұл сондай-ақ олардың техникалық қызмет көрсету бойынша негізгі құралдарына арналған амортизация есептеу практикасын қайта қарауды қамтуы тиіс. Бұл көлік эко-тиімді режимдерін қоса алғанда, қазіргі заманғы, қауіпсіз көлік құралдарын қолданыстағы паркін жедел ауыстыру, мүмкіндік береді және тікелей және жанама сипаттағы құнын төмендетуге мүмкіндік береді.

Төртіншіден, интеграциялық бірлестіктер жұмыс істеуін жақсартуға өз үлесін қосу. Посткеңестік мемлекеттердің өзін-өзі дамыту тәжірибесі көлік қызметтерін көлік кешенін дамыту, ортақ көлік кеңістігін қалыптастыру және ортақ нарығын проблемаларын шешуге жүйелі көзқарас қажет көрсетті.

Бесіншіден, неғұрлым тиімді транзиттік-көлік әлеуетін дамыту үшін көлік саясатын жетілдіру. Ол Қазақстан қажет ететін трафик, жүйелі талдау жүргізу қажет. Қазіргі уақытта Қазақстан іс жүзінде өзінің автокөлік жолдары тұрақты ағындарын қамтамасыз ету үшін қызметін жүзеге асыруға болады, негізінен Ресей, Қытай, Өзбекстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Түркіменстан тауарлар болып табылады. Деректер, салдарынан географиялық орналасуына ағып өте тұрақты болуы мүмкін. Осы жүктерді ағындары Қазақстан арқылы бағыттарды пайдалануға болады деп ықтималдығы, екіжақты және көпжақты аймақтық ынтымақтастық туралы және маркетинг көзқарас байланысты.

Алтыншыдан, көлік қауіпсіздігін жақсарту. Бұл әрекетті орындау үшін, тауарлардың сақталуын және өмір қорғауды, көлік компанияларының пайдалануға техникалық жай-күйі мен режимін бақылау, тасымалдаушылардың өз қызметкерлерінің заңсыз қызметі үшін бақылаушы органдардың жауапкершілігін сақтауын, көлік қауіпсіздік жүйесін келтіру қамтамасыз ету үшін қазіргі заманғы технологияларды енгізу көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қолданыстағы бағдарламаларды реттеу, халықаралық нормалар мен талаптарға сәйкестігі қадағалау қажет.

Жетіншіден, ұзақ мерзімді перспективада, ол халықаралық желілерді құру мәселелерін қарастыру ұсынылады, шын мәнінде, транзитті жүзеге асыру үшін бірыңғай оператор болып табылады.

Қазақстан Республикасының Президентінің «Қазақстан-2030» стратегиясы экономикалық өсуінің негізгі басымдықтарының бірі шетелдік инвестициялар мен ішкі жинақ деңгейі жоғары ашық нарықтық экономикаға негізделген, анықталады. Осыған байланысты, бұл ұлттық экономиканың бәсекеге қабілетті ұлттық өндіріс, жаңғырту және қайта құру құру арқылы жаһандық деңгейде республиканың лауазымына маңызды нығайту болып табылады.

Аймақтық және трансконтиненталдық - еліміздің транзиттік әлеуеті екі бағыт бойынша қарастырылуы мүмкін. Аймақтық транзиттік екі бағытта жүреді: солтүстіктен оңтүстікке және шығыстан батысқа қарай. Бірінші желісі қазірдің өзінде дәстүрлі, екінші желісі әлі даму үстінде.

Облыстық транзиттік Шығыстың тағы бір бағыты - Батыс ТМД және Қытай арасындағы тауар айналымын қамтамасыз етеді.

2022 жылға облыстық транзит екі бағытта трафик артуына оң үрдістерді сақтай отыра,оның көлемі 16 млн тоннаға дейін жетеді, алайда, бұл альтернативті дәліздер (Иран арқылы бағыттар, Кавказ, Солтүстік- Оңтүстік, Қытай - Қырғызстан-Өзбекстан) облыстық транзит сандық көрсеткіштеріне кері әсерін тигізуі мүмкін.

Трансқұрлықтық тасымалдаулар негізінен Узбекистан - Еуропа, Өзбекстан - Оңтүстік Корея, Ресей - Иран, Ресей - Ауғанстан, Тәжікстан - Еуропа, Оңтүстік Америка - Өзбекстан, АҚШ - Өзбекстан, Тәжікстан хабарларындағы тасымалдауларынан тұрады.

Қазіргі уақытта, Иран жол инфрақұрылымын дамыту жөніндегі жобаларды іске асырды. Мамандардың айтуынша, бұл теңізге Өзбекстан шығысын жолы аяқталғаннан кейін, 1000 км қысқарады.

Транскұрлықтық транзиттік ерекшелігі қиян-кескі халықаралық бәсекелестік жағдайында жұмыс істеуге болады.

Аймақтық транзит секілді транскұрлықтық транзит екі бағытта жүзеге асырылады: Солтүстік - Оңтүстік және Батыс - Шығыс. Солтүстік - Оңтүстік тармағында Еуропа елдерінен, ТМД елдерінен және Таяу Шығыстан тасымалданады. Шығыс - Батыс бағытында Еуропадан Қытай, Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне, сонымен қатар ТМД елдерінен Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне тасымалдар жүргізіледі.

Қазақстан арқылы транскұрлықтық транзиттік стратегиялық бағдар желісі шығыс-батыс болып табылады. Ресей Федерациясы, Қытай - Орталық Азия, Ресей Федерациясы - Оңтүстік Азия-Қытай: бұл бағдарлардың дамуы, сондай-ақ сол бағытта аймақтық транзиттің дамуына ықпал ететіні анық.

Осылайша, Қазақстанның көлік әлеуетін іске асыру көлік дәліздерін және олардың филиалдары бойындағы республиканың аумағы трассалар дамыту едәуір дәрежеде байланысты.

Қазіргі кезеңде біз Қазақстанның транзиттік әлеуетін тиімді пайдалану үшін қолайлы жағдай жасалған.

Солардың бірі қарқынды дамып келе жатқан сауда және Еуропа мен Азия арасындағы өнеркәсіптік алмасуымен байланысты. Еуразия құрлығының оңтүстік-шығыс және батыс өңірлерінің арасындағы сауда-экономикалық қарым-қатынастар, қазір басым әлемдік сауда және даму үшін үлкен әлеуетке ие. Осыны ескере отырып, жақын арада ең өзекті мәселе халықаралық трансконтиненталдық темір жол маршруттары қалыптастыру болып табылады.

Транскұрлықтық бағыттар желісін құру мақсатты түрде мына халықаралық ұйымдармен жүргізіліп отыр: Азия және Тынық мұхиты (ЭСКАТО), Біріккен Ұлттар Ұйымының Еуропалық экономикалық комиссиясы (БҰҰ ЕЭК), Еуропалық Одақ (ЕО), Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымының (ТЖЫҰ) Біріккен Ұлттар Ұйымының экономикалық және әлеуметтік комиссиясы, Халықаралық темір жол одағы (ХТЖО). Бұл мәселе бойынша іргелі зерттеулер соңғы жыл, ТЖЫҰ, ЭСКАТО мен БҰҰ ЕЭК жасалды. Достастығына қатысушы - АҚ «ҚТЖ» ҰК «сияқты ТЖЫҰ және мемлекеттердің Темір жол көлігі кеңесі ретінде мамандандырылған халықаралық теміржол ұйымдардың жұмысына қатысты. Сонымен қатар, Экономикалық ынтымақтастық ұйымы, ЭСКАТО, ЕО жобасы «көлік дәлізі Еуропа - Кавказ - Азия» аясында белсенді ынтымақтастық Транссібір тасымалы жөніндегі (ТРАСЕКА) ТАСИС мемлекетаралық бағдарламасы мен Халықаралық үйлестіру кеңесімен белсенді жұмыс жүргізілуде.

Транзиттік көлік дамыту үшін тағы бір басты алғышарты ТМД, ЭЫҰ, ШЫҰ және басқа да халықаралық ұйымдар шеңберінде өсті аймақтық ынтымақтастық болып табылады. Объективті айтатын болсақ, оның айтарлықтай мөлшерде Ресей Федерациясының және Қытай рыноктарына Орталық Азияның сауда қарым-қатынастар тек қана Қазақстан Республикасының аумағы арқылы жүзеге асырылуы мүмкін. Сонымен қатар, әлемдік нарықтағы Орталық Азияның басқа мемлекеттерінің шығысын негізінен аймақтық ынтымақтастық жағдайда бірдей бағыттар байланысты. аймақтық Тауар биржасының табысты дамуы, сондай-ақ, экономикалық жүйелердің тарихи қалыптасқан тығыз қарым-қатынас ықпал етеді және барлық посткеңестік мемлекеттердің айтарлықтай өзара нарыққа шығарады.

Қазақстан арқылы еуразиялық халықаралық бағыттар ел ішінде дәліздер ретінде төрт ауданданға жіктеледі: Азия, Батыс, Орталық және Солтүстік. Осы темір жол дәліздерінен бөлек транзиті жүзеге асырылатын басқа да осы бағыттармен шектелмейтін учаскелер бойынша жүргізіледі: Ақтау - Достық, Никельтау - Ақтау, Локоть - Достық, Никельтау - Бейнеу, Локоть - Шенгелді.

Осылайша, Қазақстан Республикасы темір жолдары халықаралық сауда субъектілерінің экономикалық қатынастарды іске асыру елдің арқылы тауарларды тасымалдауға нақты мүмкіндік береді, халықаралық көлік дәліздерін жүйесінде, енгізілген деп айтуға болады. Алайда, қазіргі заманғы құрал-жабдықтар мен технологиялар бар кеңселері мен трафик станцияларының техникалық жабдықтарды бүгінгі күні жеткіліксіз деңгейде тұр.

Қазақстан Республикасының транзиттік-көлік әлеуетін талдау қазіргі уақытта еліміздің көлік кешені барлық режимдерде қосымша ішкі, экспорттық, импорттық және транзиттік тасымалдауды дамыту үшін әлеуеті бар екенін көрсетеді.

Алайда, негізгі көлік инфрақұрылымын техникалық жағдайы негізгі көрсеткіштері «қызмет көрсету пакеті» Қазақстанның транзиттік бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету үшін белгілі бір инвестицияларды талап етеді. Сонымен қатар, темір жол жекелеген бағыттары бойынша трафик үлесінің артуы резервтік әлеуетін сарқылуына, сондай-ақ жеке жолдарда инженерлік құрылымдардың істен шығуына әкелуі мүмкін.

Транзиттік көлік дамыту шектейтін факторлардың бірі, өте қанағаттанарлықсыз олардың ақпараттық қолдау болып қала береді. Темір жол бойынша қолданыстағы байланыс құрылғылары, ескірген шектеулі әлеуеті мен жаңартуға мұқтаж болады.

Республиканың неғұрлым тиімді және сенімді көліктік-логистикалық жүйесін құру мәселесін шешу үшін бақылау және рәсімдеу процестерінің өту уақытын қысқарту қажет. Бұл әрекетті орындау үшін, Ақтау портында, яғни Достық бағыт шығысында - (Қытай мен Кавказ және Иран елдері арасындағы) негізгі элементке «интеграцияланған логистикалық кешенінің орталықтарын» құру қажет. Бұл жобаның негізінде Еуропа бағытында контейнерлік тасымалдауды халықаралық дамытатын боламыз - Қытай мен - Қазақстан - Қытай, Иран – Қазақстан және кейін қарай. Транзиттік әлсіз жақтарын арттыру үшін жұмыс істеген кезде транзиттік мүмкіндіктер субъективті себептер бойынша туындайтын кемшіліктерді жоюға, сондай-ақ объективті сол азайту мақсатында, ерекше көңіл бөлуіміз керек.

Жаһандану жағдайындағы Қазақстан ауқымын ескере отырып, экономиканың және мемлекеттің бәсекеге қабілеттілігі негізінен көлік және коммуникация кешенінің тиімді пайдалануына байланысты болады.

Бас отандық тауарлардың бәсекеге қабілеттілігін кілтіболып қызметтер және экономика жоғары технологиялы көлік инфрақұрылымы, тиісті қоғамдық көлік және транзиттік саясат болып саналады.

Өз жағдайын дұрыс пайдала отырып, Қазақстан транзит есебінен тек табыс ғана ала қоймай, сондай-ақ тауарларды, сыртқы нарықтарда сұранысқа ие осы тауарлар саласында өндіріс алмасу тарту негізінде өңірлерді дамыта алады. Осылайша, қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының көлік және транзиттік әлеуетін дамытуға бағытталған практикалық шаралар кешенін жетілдіру қажеттілігі бар. Бұл шаралар топтамасының мақсаты экономикалық, технологиялық, өндірістік, тасымалдау, ақпараттық және Қазақстан сыртқы саясатын біріктіру болып табылады.

Логистика белгілі жағдайда дамыған және ұзақ уақыт бойы шоғырланған өсу стратегиясымен жүру керек, ұлттық диверсификацияда және жаңа нарықтық іздеуге негізделеді. Олар біздің көліктік және коммуникациялық қызметімізді пайдаланады. Бұл стратегия автокөлік құрылысы, туризм, қызмет көрсету жүйесі, жол және капита

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1 Ж.М.Куанышбаев, М.И.Арпабеков, Н.К.Айдикенова/ Ашық жылжымалы құрамда жүкті орналастыру мен бекіту. Оқу құралы/ Алматы: Эверо, 2016.

2 Тасымалдау процесіндегі көліктік логистика: оқу құралы/ Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К., Н.Д – У. Адилова – Астана: ЕНУ им. Лумилева, 2014. – 191 с

3 Шодыров, Е. Қоймалар, вагон шаруашылығы // National Business. – 2006. – № 3.

4 Тойлыбаев, С. Invest Capital Realty: қоймалар, логистика, инфрақұрылым // KAZAKHSTAN халықаралық іскерлік журналы. – 2005. – № 2.

6 Арпабеков М.И., Сулейменов Т.Б. Управление движением транспортных средств, Астана 2012.

7 Милославская С., Плужников К. Мультимодальные и интермодальные перевозки, Москва 2001

8 Ж.М. Куанышбаев, Т.Б. Сулейменов, М.И. Арпабеков, Н.К. Айдикенова, Н.Д-У. Адилова Транспортная логистика в перевозочном процессе, Астана 2014

ӘОЖ621.867

АҚЫЛЫ ЖОЛДАРДЫ ПАЙДАЛАНУ

Арпабеков М.И.¹, Бердалы Н.Т.²

arpabekov_m@mail.ru, berdali@mail.ru

¹Т.ғ.д., профессор «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасы, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, ҚР

² Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ 6В11301-«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» оқу бағдарламасының 3 курс студенті, Астана, ҚР

Бытыр Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі ақылы жол учаскелерінде жеңілдікпен жүруге түзетулер енгізуді көздейтін заң жобасына бастамашы болды.

Осылайша, республикалық маңызы бар жолдардағы ақылы учаскелермен жеңілдікпен жүретіндердің қатарына ҰОС ардагерлері мен оларға теңестірілген тұлғаларды қосу көзделуде. Қазір заң жобасы ҚР Парламенті Мәжілісінде қарастырылып жатыр.

Бүгінде ақылы жолға іргелес елді мекендерде тұратын пайдаланушылардың бір ауданның шегіне өту үшін 1000 теңгені құрайтын жылдық тарифты қолдануға мүмкіндігі бар.

Жолаушыларды тұрақты тасымалдауды жүзеге асыратын автобустар, ақылы жолға іргелес аудандардағы автобустар, жедел медициналық көмек қызметтері, өрт сөндіру және төтенше жағдайлар қызметтері, патрульдік полиция мен әскери техникалар тарифтерден босатылған.

Естеріңізге сала кетейік, биыл ұзындығы 5,8 мың шақырым жолды ақылы ету бойынша жұмыстар жүргізілуде. Бұл келесідей жол учаскелері: «Шымкент – Өзбекстан шекарасы», «Орал – РФ шекарасы (Саратов)», «Орал – РФ шекарасы (Самара)», «РФ шекарасы (Оренбург) – Ақтөбе», «Щучинск – Петропавл», «Қостанай – РФ шекарасы (Троицк)», «Шымкент – Қызылорда», «Шымкент – Тараз», «Тараз – Қайнар», «Қапшағай – Талдықорған», «Атырау – Бейнеу – Өзбекстан шекарасы», «Қарабұтақ – Қызылорда», «Ақтөбе – Орал», «Ақтау – Бейнеу», «Нұр-Сұлтан – Қостанай», «Павлодар – РФ шекарасы (Омбы)», «Нұр-Сұлтан – Павлодар», «Павлодар – Семей – Қалбатау»

Кез-келген елдің жолдарының сапасы елдің даму деңгейінің көрсеткіші болып табылады. Ішкі және сыртқы жолдар экономикаға ықпал етуші негізгі факторлардың бірі. Жол салу мәселесі үлкен қаржылық салымдармен қомақты инвестицияларды қажет етеді. Дәстүрлі түрде ішкі жолдар негізінен автокөлік иелерінің салықтарынан салынады. Алайда, бұл қаражат көбінесе жолды тиісінші техникалық-эксплуатациялық сапалы деңгейді ұстап тұруға жетпей жатады. Осыған байланысты көптеген мемлекеттер жол салу үшін жеке кәсіпкерлермен инвесторлардың ақшаларын тарта бастады. Соның этижесінде «ақылы жолдар» түсінігі пайда болды. Бүгінгі таңда әлемнің бірқатар елдері ақылы жолдар салу тәжірибесін қолданады.