

**Қазақстан Республикасы білім және ғылым
министрлігі**

Қарағанды мемлекеттік техникалық университеті
пән атауы

КӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫ

**тақырыбы: «Логистикалық үрдісті
ақпаратпен қамтамасыз ету»**

**А.Н. Данияров атындағы «Өнеркәсіптік көлік»
кафедрасының профессоры:
Балғабеков Төлеу Күнжолұлы**

Дәрістің жоспары:

1. Көлік саласында логистиканы дамыту.
2. Инфляцияға қарсы саясатты қамтамасыз ету.
3. Инвестициялық саясатты дамыту шаралары.

- Қазақстан экономикасы өсуінің жоғары қарқыны ұзақ мерзімді жоспарлауға негізделген дамуының өз моделін құру мен іске асырудың тиімділігін дәлелдейді.
- Мемлекет дамуының ұзақ мерзімді басымдықтарын жариялаған түбегейлі құжат Қазақстан Республикасы Президентінің елдің 2030 жылға дейінгі дамуының ұзақ мерзімді стратегиясын айқындап берген «Қазақстан-2030. Барлық қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының артуы» Жолдауы болып табылады.
- Қазақстанда қабылданған Қазақстан Республикасының Индустриялық-инновациялық дамуының 2003-2015 жылдарға арналған стратегиясы¹ (бұдан әрі – Индустриялық-инновациялық даму стратегиясы) бәсекеге қабілетті экономиканы және жоғары технологиялар индустриясын одан әрі дамыту үшін жағдай жасауда.
- Индустриялық-инновациялық даму стратегиясының іске асырылуы мемлекеттен экономиканың барлық саласын қарқынды да сапалы дамытуға және кадр әлеуетін арттыруға бағытталған кешенді күш-жігерді талап етеді.

- Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көп жағдайда әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, өңірлердің көлік жүйесін теңгерімді дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі барынша өзекті болып табылады.
- Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының (бұдан әрі - Стратегия) жалпы мемлекеттік маңызы бар, бұл Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы "Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс жасау қарсаңында" Қазақстан халқына Жолдауында өз көрінісін тапты.
- Көлік қызметтері оларды алушыларға, атап айтқанда халықтың, экономиканың мұқтаждықтарына, сондай-ақ елдің бірлігін, қорғанысы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуге бағытталуы тиіс.

- Негізгі стратегиялық құжаттарды дамытуға әзірленген, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзитік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметтеріне қазіргі және болжамды қажеттіліктерді қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшін көлік кешенін озыңқы дамытуды басты мақсат етіп айқындаған, Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған тұжырымдамасы² көлік кешенін дамытудың бастамасы болды.
- Сонымен бірге, қол жеткізілген нәтижелер көрсетілген құжаттың қолданыстағы салалық дамыту бағдармалары үшін негіз құра және бірқатар салалық заңдарды әзірлеу мен қабылдауды қамтамасыз ете отырып, негізінен өз
- миссиясын орындағанын куәландырады. Таяу жылдарда дағдарыстық шекке жеткізуі мүмкін, көліктің барлық түрлері негізгі қорларының тозу қарқыны мемлекеттен оларды жедел қалпына келтіру мен жаңғыртуға бағытталған жаңаша жүйелі шаралар қабылдауды талап етеді.

- Жаһандану жағдайында Қазақстанның кеңбайтақ аумағын ескере отырып, экономиканың және мемлекеттің бәсекеге қабілеттілігі көбіне көлік-коммуникация кешенінің тиімді қызметіне байланысты болады. Мемлекеттік көлік және транзиттік саясатқа сәйкес келетін жоғары технологиялы көлік инфрақұрылымы отандық тауарлардың, қызмет көрсетулердің және тұтас экономиканың бәсекеге қабілеттілігінің кепілдігі болып табылады.
- Стратегия дамуы мен тиімді жұмыс істеуі елеулі дәрежеде мемлекеттің саясатына байланысты болатын көліктің темір жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлігі түрлерін қамтиды. Қазіргі жағдайда көлік Қазақстан экономикасында маңызды рөл атқарады.
- Республиканың қалалары мен елді мекендерін өзара байланыстыра отырып, көлік мемлекеттің аумақтық және әкімшілік тұтастығын қамтамасыз етуде, оның қорғаныс қабілеттілігі мен қауіпсіздігінде негізгі рөл атқарады.

- Стратегия елдер арасындағы өсіп отырған сауда байланыстарын пайдалы, сенімді және қол жетімді транзиттік бағыттармен қамтамасыз етуге бағытталған. Стратегия шеңберінде негізгі көліктік магистралдар мен байланыстырушы бағыттардың меридиандық және ендік орналасуының жаңартылған моделі қолданылатын болады.

Стратегия қолданыстағы және жаңа «түзетуші» көлік жолдары мен инфрақұрылымдық объектілерді көлік құралдарының барлық түрін бір мезгілде жаңарта отырып, жаңғырту мен құруды көздейді.

Мұнай-газ саласы

- Мұнай-газ саласының ерекшелігін ескере отырып, құбыр көлігін дамыту қолданыстағы Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасы және Қазақстан Республикасының газ саласын 2015 жылға дейін дамыту тұжырымдамасы шеңберінде жүзеге асырылады.
- Стратегия мемлекеттік көлік саясатының 2015 жылға дейінгі басым бағыттарын белгілейді және көлік жүйесінің кешенділігі мен біртұтастығын қамтамасыз етуге және тиісті салалық бағдарламаларды әзірлеу үшін негіз қалауға тиіс саяси-экономикалық және ұйымдастыру-құқықтық шаралардың, принциптердің, көлік инфрақұрылымы мен транзиттік саясатты дамыту басымдықтарының жиынтығын білдіреді.

Көліктің жай-күйін талдау

- Көліктің жай-күйі мен дамуы Қазақстан Республикасы үшін ерекше маңызға ие.
- Қазақстанның географиялық ерекшеліктері (кең-байтақ аумағы, теңізге шығатын жолының болмауы, елді мекендерінің және табиғи ресурстарының біркелкі орналаспауы) көлік жүйесіне жоғары тәуелділіктің себебі бола отырып, оның экономикасын әлемдегі барынша жүк қажеттілікті экономикалардың бірі етеді.
- Еуропа мен Азияның тоғысында орналасқан Қазақстан Азия елдеріне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үсті көлік байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие. Республика әуе кеңістігінің тартымдылығы мен транзиттік әлеуеті де өсуде. Аса көлемді өткізу нарықтары бар елдермен көршілес болу да отандық көлік жүйесінің дамуын перспективалы етеді.

- Жерінің біршама жазықтығы және табиғи тастың үлкен қоры болуы темір жол және автомобиль көлігінің коммуникацияларын кедергісіз дамытуға мүмкіндік береді.
- Жер үсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі автомобиль және темір жолдарға (тиісінше 88,4 және 14,0 мың км) келеді. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы көлік желісінің тығыздығы: 5,1 км темір жолды, 32,4 км қатты төсемді автомобиль жолдарын, 1,5 км ішкі су жолдарын құрайды.
- Қазақстанның 90 жылдардың басында жасаған нарықтық экономикаға деген таңдауы және басталған реформалар көлік жұмысының жағдайын және көлік қызметтеріне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгертті.

- Реформалар жүргізудің бірінші онжылдығында көлікте құрылымдық және институционалдық өзгерістер жүргізілді. Көліктің жаңа әлеуметтік-экономикалық жағдайларға жауап беретін құқықтық базасы құрылды. Мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің функциялары бөлінді, нарық жағдайларына барабар көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесі құрылды. Көліктің кейбір түрлеріне жекешелендіру негізінен аяқталды.
- Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы мен көлік кәсіпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгеріп отырады. Бұл бәсекелік принциптерімен және көлік қызметтеріне нақты сұраныспен реттелетін оңтайлы нарық қалыптасуының жалғасып отырғанын білдіреді.
- Көліктің жүйе құраушы рөлі айтарлықтай өсті және оны дамыту міндеттері мен әлеуметтік-экономикалық өзгерістер басымдықтары арасындағы өзара байланыс жақсарды. Көлік негізінен жолаушылар және жүк тасымалына деген өскелең сұранысты қанағаттандырды. 2000 жылдан бастап 2005 жылды қоса алған кезеңде көлік қызметтерінің өсуі: жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалында 7,8%-ды, жүк тасымалында 9,5%-ды (орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 10,3% болғанда) құрады.

- Сонымен бірге, көліктің нарық жағдайына жалпы бейімделгеніне қарамастан, қазіргі уақытта көлік жүйесінің жай-күйін оңтайлы, ал оның даму деңгейін жеткілікті деуге болмайды.
- Көлік-коммуникация желісінің елдің барлық аумағында теңгерімсіз орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуы мен халықтың ұтқырлығының өсуіне кедергі болып отыр. Өнеркәсіптік бағдарланған темір жол және автомобиль жолдарының желісі бұрынғы кеңестік республикалардың аумақтық шекараларын ескерместен дамығанб. Көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық көрсеткіштерінің халықаралық стандарттармен және Қазақстанның қазіргі сауда серіктестерінің жүйелерімен сәйкес келмеуі⁷ өңірлік кірігу мен сауда-көлік байланыстарын дамыту жолындағы елеулі кедергі болып табылады.
- Көлік желісін дамытуда біркелкілік жоқтықтың елеулі болуы өңірлердің экономикалық дамуына кедергі жасауда. 2 мыңдай ауылдық елді мекеннің жыл бойғы көлік қатынасы жоқ. Елді мекендердің тұрақты қатынаспен қамтамасыз етілуі 69,3%-ды құрайды.

- Өз дамуының қазіргі кезеңінде республиканың көлік кешені негізгі құралдарының қанағат танғысыз жай-күйімен, тозған және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылымы және технологияларымен сипатталады.
- Түпкі өнім құнындағы көлік шығыстарының үлесі біршама жоғары және ішкі темір жол мен автомобиль тасымалы үшін тиісінше 8% және 11%-ды құрайды, ал нарық экономикасы дамыған елдерде бұл көрсеткіш 4-4,5% құрайды. Жүк қажеттілігінің көрсеткіші бойынша Қазақстан экономикасының тиімділігі шамамен 5 есе төмен. Мысалы, ІЖӨ-нің әрбір бірлігіне доллармен есептегенде 9 тонна-километрден кем емес көлік жұмысы келеді, ал Еуропалық Одақ елдерінде жүк қажеттілік – 1 тонна-км/доллар ІЖӨ-нен кем.

- Сапалы көлік қызметтеріне деген өскелең сұраныс көлік жүйесінің техникалық дамуы деңгейінің жеткіліксіздігіне және көлік технологиялары саласындағы артта қалуға байланысты толықтай қанағаттандырылмайды.
- Барлық тасымалдар көлемінің, оның ішінде көмір, мұнай құю жүктері, металл өнімі, химиялық және мұнай-химиялық өнеркәсіптің өнімі, басқа да жүктер экспортымен байланысты тасымалдар көлемінің айтарлықтай өсуі өткізу қабілетінің жеткіліксіздігіне байланысты тежеледі.
- Жалпы ұлттық өнімді көлік қызметтерін экспорттау арқылы ұлғайту мүмкіндіктері толықтай іске асырылмайды, өйткені көлік қызметінің әлемдік нарығындағы отандық тасымалдаушылардың жағдайы олардың іс жүзіндегі мүмкіндіктеріне жауап бермейді және республиканың транзиттік әлеуеті толығымен пайдаланылмайды.
- Қазақстан Республикасының Еуразия құрлығының ортасында орналасуы оның Еуропа мен Азия, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпір ретіндегі геосаяси рөлін айқындап береді.

Стратегияның мақсаты

- Стратегияның мақсаты экономика мен халықтың көлік қызметіне қажеттіліктерін толық көлемде қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникация кешенін озыңқы дамыту болып табылады.
- Стратегияның миссиясы – мемлекеттің міндеттерін, елдің транзиттік мүмкіндіктерін тиімді іске асыруға және көлік шығындарын азайтуға ықпал ететін барынша жетілдірілген көлік жүйесін құру.
- Қойылған мақсатты негізге ала отырып, мемлекеттің ұзақ мерзімді әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына сәйкес көлік жүйесін дамытудың стратегиялық міндеттері мыналар болып табылады:

- көлік инфрақұрылымын дамытудың деңгейін, отандық тасымалдаушылардың көліктік қызметтердің сыртқы нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру жолымен Қазақстанның көлік жүйесінің әлемдік көлік жүйесіне кірігуі;
- сыртпен кіріктірілген бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастыру және Шығыс-Батыс және Солтүстік-Оңтүстік бағыттары бойынша бағдарлар мен тораптарды байланыстыратын негізгі көлік магистралдарының меридиандық және ендік орналасуының түрлендірілген моделі негізінде тиімді ұлттық перспективалы көлік инфрақұрылымын құру;
- мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру, көліктің транзиттік әлеуетін арттыру мен тиімді іске асыру және қазіргі заманғы технологияларды пайдалану жолымен көлік процестерінің барынша тиімділігіне қол жеткізу және ішкі, транзиттік және экспорттық-импорттық қатынастағы түпкі өнім құнындағы көлік құрамдасының үлесін төмендету;

- өңірлік және халықаралық ұйымдар шеңберінде ұлттық көлік заңнамасын халықаралық заңнама нормалары талаптарымен үйлесімді ету;
- бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту және өңіраралық байланыстарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту мен тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрлаулылыққа кепілдік беретін деңгейде көлікке қол жетімділікті қамтамасыз ету;
- инновациялық технология және инфрақұрылымды кластерлік дамыту есебінен Қазақстанның көлік жүйесінің бәсеке қабілеттілігін арттыру;
- көлік процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көліктегі оқиғалар саны мен ауырлығын азайту;
- халықаралық нормаларға сәйкес келетін экологиялық стандарттарды белгілеуде және олардың орындалуын бақылауды жүзеге асыруда мақсатты мемлекеттік саясат жүргізу арқылы экологиялық қауіпсіздікті және энергетикалық ресурстарды ұтымды пайдалануды қамтамасыз ету;
- көлік секторында қолайлы инвестициялық ахуал қалыптастыру.

ТЫҢДАҒАНДАРЫҢЫЗҒА РАХМЕТ !!!