

УДК 656.2:338.242

Дүйсенова Үмітай Бақытжанқызы – ізденуші (Қорқыт Ата тындағы ҚМУ)

ТЕМІР ЖОЛ САЛАСЫН ДАМУДАҒЫ СТРАТЕГИЯЛЫҚ МАҚСАТТАР ЖӘНЕ ЖЕТІЛДІРУ ЖОЛДАРЫ

Елімізде темір жол саласын дамыту - маңызды мемлекеттік басымдықтардың бірі. Осыған сәйкес, бүгінде елімізде темір жол кешені жұмысының нарықтық қағидалары қалыптастырылды. Темір жол саласының тиімділігі арта бастады, нәтижесінде халықтың әлеуметтік-экономикалық деңгейі де біртіндеп көтеріліп келеді.

Елбасы өзінің Қазақстан халқына арнаған Жолдауында Қазақстанның дамуындағы жаңа кезеңнің 10 міндетін айқындап берді. Сондай-ақ мұнда, «Қазақстан-2030» Стратегиясы шеңберінде алдағы орта кезеңді қамтитын ішкі және сыртқы саясаттың 30 аса маңызды бағыттары атап көрсетілді. Сонымен қатар, - Қазақстан бүгін Еуропа мен Азия арасындағы темір жол қайта құрылымдау процесіне өз үлесін қосып темір жол саласындағы реформалауда өз ықпалын тигізуде. Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі Көліктік стратегиясы жалпы мемлекеттік мәнге ие. Көлік қызметі сол қызметті алатын тұлғаларға, әсіресе тұрғындардың табысына, экономикаға, сондай-ақ елдің бірлігін, қауіпсіздігін және қорғанысын қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуге бағытталуы тиіс [1].

Еліміздің ортақ экономикалық кеңістігі аумағында дамуы әр аймақтық көліктік инфрақұрылымның даму дәрежесіне байланысты. Соңғы жылдары байқалғандай Қазақстандағы экономикалық өсу мемлекеттің таңдаған реформалау саясатының дұрыстығының шынайы дәлелі. Қазақстанның кең аумағындағы стратегиялық жағдайы және өндіргіш күштердің орналасуы экономикамыздың көлік жүйесінің даму деңгейіне байланысты. Қазақстанда өндірілетін өнім өзге елдермен салыстырғанда - ең жүк сыйымды және отандық өнімнің өзіндік құнында көлік шығындары елеулі үлес алады.

Бүгінгі таңда, теміржол кешенінің өнімділігін арттыру, саланың табыстылығын өсіру, отандық қызмет көрсетуде бәсекелестік дәрежесін халықаралық деңгейге көтеру есебінен өркендету қажеттілігі туындап отыр. Елімізде өтіп жатқан нарықтық экономиканы дамытып қана қоймай, бүкіл қоғамдық өмірде елеулі игерулуді қамтамасыз етуде. Еліміз экономикалық өсу қарқыны бойынша ТМД, Орта Азия, Шығыс және Оңтүстік Еуропа елдерінің үлкен шоғыры арасында алдыңғы қатарда тұр.

Қазақстанның темір жол жолаушылар көлігі республикадағы көлік кешенінде маңызды орынды иеленеді. Қазақстан Республикасы статистика жөніндегі Агенттігінің мәліметтеріне сүйенсек, 2007 жылы теміржол көлігінің үлесі еліміздің бүкіл жүк айналымынан 57,4% - ды құрады.

Қазақстан темір жолы көлігі аймақаралық қатынаста маңызды көлік түрі болып табылады. Оның бұл ролі жақын болашақта келесі себептермен байланысты сақталатын болады. Қазақстанда көліктің теңіз және өзіндік түрлері жоқ. Әуе көлігі республикалық қатынаста шығыны көп көлік түріне жатқызылады, ал авиабилеттің бағасын барлық жолаушылардың қалтасы көтермейді. Солтүстік, батыс және шығыс аймақтарда, яғни ел территориясының басым бөлігінде қысқы уақыттардағы қатты борандар мен қор жамылыларының салдарына байланысты, сонымен қатар жолдардың жағдайы нашар болғандықтан, автомобильді жолаушылар тасымалы тұрақсыз болып табылады.

Экономикалық функциясы бойынша темір жол жолаушылар көлігі барлық экономикалық жүйелерді байланыстыратын бөлім болып табылады. Негізгі экономикалық мәні мемлекеттің аймақаралық және мемлекетаралық байланыстарды қамтамасыз етуден көрініс береді. Дамыған темір жол транспортының желісі экономикалық интеграцияны

жеделдетеді, ол өндірісте арнайы мамандандыру және шоғырландыру, қоғам еңбегінің аумақтық бөлінісінің кеңеюіне ықпал етеді. Жаңа аймақтарды игеру, ҒТП-нің жеделдету темір жол көлігінің интенсивті дамуының алғышарты болып табылады.

Егер осы уақытқа дейін көлік жүйесінің негізгі міндеті экономиканың көлік қызметіне қажеттілігін қанағаттандыру болып келсе, жақын уақытта көліктің ролі анағұрлым конструктивті бола бастайды. Темір жол көлігінің негізгі міндеті, бұрын көлік қызметімен экономика қажеттілігін қанағаттандыру болып келсе, енді жуық арада көлік қызметінің ролі конструктивтірек бола түспек.

Біріншіден, жолаушылар ағымын оңтайландыру және ұйымдастыруда экономикалық байланыстарды оңтайландыруға белсенді қатысатын болады. Көлік технологиялары индустриалды технологиялармен біріктіріледі.

Екіншіден, көлікке қажетті негізгі ұғымы интеграция ұғымы болады. Ол келесі бағыттар бойынша жүретін болады: көліктің әр түрінің қатыстырылуымен оператор-компаниялар құрылады. Ол өз кезегінде әкімшілік әдістен, өтпелі тарифтерді қалыптастырудың таза нарықтық әдістеріне көшуге аралас тасымалдау жұмыстарын ұйымдастыруға мүмкіндік береді, көліктің бір түрінің ішінде ірі деңгейлес интеграцияланған құрылымдар құрылатын болады. Оның нәтижесінде көлік шығындары азаяды және инвестициялық потенциал артатын болады.

Үшіншіден, көлік машина құрылысымен тығыз байланыстырылатын болады. Бұл жаңа уақыттың объективті талабы. Көптеген елдер: Германия, Жапония, Оңтүстік Корея, Қытай, Тайвань және басқалары экономикалық күйзеліс пен реформалардан соң, өсу фазасына өтті. Олардың тәжірибесі өнеркәсіптің автомобиль, контейнер, жүк техникаларының көлік қажеттігіне бағытталуы өнеркәсіптің барлық салаларының жоғарылауына алып келетінің көрсетті. Көліктің стратегиялық ролін осыдан көруге болады – ол өзіне технологияларды жұмылдырады.

Төртіншіден, ғылыми сыйымдылығы жоғарылайды. ҒТП-ның деңгейі көлік жүйелерінің бәсекелестік қабілетін тікелей анықтайтын болады. Мұндағы соңғы алға іргерілеуді келесі 3 бағыт бойынша күтуге болады:

- көліктің жаппай ақпараттандырылуы;
- үнемді және экологиялық жетілген көлік құралдарын жасау;
- көлік-индустриалды техникаларын, «дөп уақытында» жеткізу жүйелерін, мультимодульді логистикалық оралықтарды, контейнерлі және контейнерлі жүйелерді құру.

Ұлттық экономиканың дамуы шеңберінде темір жол жолаушылар көлігі бірқатар стратегиялық мәселелерді жүзеге асыруға талап етуде (1-кесте).

1 кесте. Стратегиялы мақсаттар және қол жеткізу жолдары

| Ағымдағы жағдайы | Шешімін табудың жолдары | Стратегиялық мақсаттар |
|---|---|---|
| Ақпараттық технологиялардың болмашы түрде ендірілуі | Ақпараттық технологияларды ендіру | Инфрақұрылымның қызметіне деген сұраныс көлемін орындау |
| Жолдың және құрлыстың жағдайына қазіргі диагностиканың құрал-жабдықтарының жетіспеушілігі | Диагностиканың жаңа жабдықтарын алу | Жүйенің қауіпсіздік және сенімділік деңгейін қамтамасыз ету |
| Жолдың нақты жағыдайымен жоспар және жол жұмыстарының үйлеспеуі | Жолдың нақты жағыдайымен жоспар және жол жұмыстарының үйлесуі | Тосқауыл болатын жерлерді жою |

| | | |
|--|---|---|
| Жолды ағымдық ұстап тұруда жетілмеген технология | Жолды ағымдық ұстап тұру үшін жаңа машиналандырылған кешендерді пайдалану | Еңбек өнімділігінің жоғарылауы. Негізгі жабдықтың атқарылып жатқан жұмыс көлеміне сай болуы |
| Жолдың және құрлыстың елеулі ақау элементтерінің деңгейі | Ұйымдық құрылымды өзгерту | Оптимальды ұйымдық құрылым жаңа деңгейдегі сапалы инфрақұрылымға негізінде көшу |
| Ескертпе: [2] –тен алынды. | | |

Ең алдымен, бұл халықтың және экономиканың жолаушылар тасымалына қажеттіліктерін қанағаттандыру. Үздіксіз жолаушылар тасымалы болмайтынша, әртүрлі саладағы кәсіпорындар мен халықтың өмір сүру деңгейін арттыру мүмкін емес.

Жолаушылар көлігінің қатысуымен халықтың орын ауыстыру қажеттілігі де қанағаттандырылады, бұл өндірістік процестің қалыптасуына жағдай жасайды. Соған байланысты жолаушылар көлігі экономикалық қызметті реттеуді жеделдетеді және тиімділігіне ықпал жасайды. Темір жол көлігі келесі сипаттамалары бойынша көрсетілген бірқатар артықшылықтарға ие:

- автомобиль және авиациялық көлік түрлерімен салыстырғанда тасымалдаудың өзіндік құнының төмендігі;
- еңбек өнімділігінің жоғарылығы;
- жылу, металл және басқа да пайдаланылатын материалдың тасымал бірлігіне шығынның тарту аздығы;
- экологияның жоғары деңгейі, әсіресе электрлік тарту күші.

Мемлекеттік темір жол жолаушылар көлігі жүйесі экономикалық инфрақұрылымның маңызды элементі ретінде сол мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігінің негізі болып табылады. Соған байланысты темір жол желілері тасымалының территориядан өту құны мен сапасы аймақтың және экономика салаларының дамуына елеулі ықпал етеді. Нәтижесінде темір жол жолаушылар көлігі аймақтың бірлескен еңбектің бөлінуіне қатысуға алғы шарттар жасайды.

Жол инфрақұрылымының технологиялық тұрақтылығын қамтамасыз ету тек қана ұйымдық-технологиялық мәселелермен шектеліп қоймайды, Ол үшін нормативтік базаны қайта жасауда ғылыми зерттеу және тәжірибелі-конструкторлық жұмыстар жүргізілуі қажет.

Темір жол транспорты қуатты материалдық-техникалық базаға ие. Тасымалдау көлемінің ұлғаюына байланысты қосымша басты жолдар, екі жолды қойылымдар, екінші, үшінші, төртінші жолдар жүргізіледі. Екі және одан да көп жолды учасоктердің үлесі көп болған сайын тасымалдау мүмкіндігі де басым болады. Транспорттың ең негізгісі – станциялық жолдардың дамуы. Поездардың салмағы мен ұзындығының өсуі станциялардағы қабылдау-жіберу жолдарының ұзақтығынан байланысты. Қазіргі таңда қабылдау-жіберу жолдары 850, 1050 және 1250 м болуы керек.

Тасымалдау көбейген сайын вагондарды саралау жұмысы да көбейеді, басқа елдермен, облыстармен байланыстыратын вагондар ағымы пайда болады. Темір жолын электрмен жабдықтау-өткізу мүмкіндігінің өсуіне, еңбек өнімділігінің жоғарылауына және тасымалдау құнының төмендеуіне себепкер. Электрленген учаскелер ұзақтығы 4 143,5 км құрады, ал қалған жолдарда тепловоздар жұмыс істейді. Темір жолдың техникалық қамтылу көрсеткішінің ең негізгісі вагондардың орташа жүк көтергіштігі. Бұл көрсеткіш жоғары болған сайын тасымалдау құны төмен, ал еңбек өнімділігі жоғары

болады. Темір жолдың техникалық қамтылуында поездар қозғалысын басқару құралдары да маңызды роль атқарады.

Жолаушы темір жол транспорты, әлеуметтік процестердің дамуына белсенді ықпал ететіндіктен, кез келген мемлекеттің экономикалық байланыстарын дамытудың маңызы зор. Күнделікті жолаушылар тасымалдау қызметтері жүзеге асырылмаса, әр түрлі саладағы кәсіпорындардың жұмыс істеуі мүмкін емес, әрі халықтың тұрмысын жақсартуда осыған байланысты болып отыр.

Қазіргі кезде Қазақстанның темір жол саласында реформалау, қайта құрылымдау, операторлардың ролін арттыру, меншікті қайта бөлу, өндірістік потенциалды пайдалануды арттыру мақсатында жана құрылымдар құру, тасымалдау көлемі мен сапасын арттыру және шығындарды оңтайландыру сияқты күрделі процестер жүріп жатыр.

Жол шаруашылығы салалар ішіндегі ең капиталды көп қажет ететін сала. Темір жол көлігі күшті материалдық техникалық базаны қажет етеді. Тасымалдау көбейген сайын, қосымша негізгі жолдар, қосарлас, екінші, үшінші, төртінші жолдар салынады. Жолдың жалпы қашықтығындағы екі және көп жолды учаскілер көп болған сайын, өсіп келе жатқан тасымалдау көлігін игеру мүмкіндігі жоғарырақ болады.

Ұлттық экономиканы дамыту аясында, темір жол саласында көптеген стратегиялық міндеттерді шешу жүктеліп отыр. Ең алдымен, бұл жолаушылар тасымалдау қызметінде, халық мұқтажы мен экономиканың қажеттілігін қанағаттандыру.

Жолаушылар көлігінің қызметі арқылы, өндірістік процестерге қажетті жағдай жасайтын, кеңістікке қоныс аударуда халық мұқтажын қанағаттандыру жүзеге асырылады. Осыған орай, жолаушы транспорты, өз мүмкіндіктерімен, экономикалық қарқындау процесін жеделдете отырып, оның тиімділігіне тікелей ықпал етеді. Көліктің әлеуметтік, жалпы экономикалық және салааралық әмбебаптылығы осыған байланысты, ал оның сындарлы және концептуалды ролі, мемлекеттің әлеуметтік және экономикалық жүйесінен көрінеді. Темір жол көлігінің өндірістік потенциалы, елдің транспорттық жүйесінің негізін құрай отырып, ішкі және сыртқы байланыстарды қымтамасыз етуде, Аймақтарды дамыту процесінде туындайтын әлеуметтік-экономикалық өмірлік маңызы бар проблемаларды шешуде маңызы зор.

Кең мағынада көлік кешенінің ролі мен мәні кез келген елдің ұлттық экономикасының, өнеркәсіп негіздерінің дамуы және территорияны әлеуметтік игеру түсінігі ретінде қарастырылады. Сондықтан, қоғамның өндірістік күштерін орналастыру мен дамуындағы мәселелерді шешуде, экономика салаларының преспективалық дамуында, әлеуметтік дамудың бағдарламасын жасауда және ҒТП-ті дамытуда көлік жүйесі қажеттік фактор болып саналады.

Темір жол жолаушылар көлігі елдің көлік жүйесінің негізін құрай тырып, аймақтардың даму процесінде туындайтын әлеуметтік-экономикалық мәселелерді шешуде, ішкі және сыртқы байланыстарды қамтамасыз етуде маңызды роль атқарады.

ӘДЕБИЕТ

1. Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі Көліктік стратегиясы.
2. Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация Министрлігінің 2009-2011 жылдарға арналған Стратегиялық жоспары