

потенциалын дамыту көлік кешенін дамытуды мемлекеттік реттеудің ең оңтайлы бағыттарының бірі болып қала береді.

Екіншіден, өтпелі, және де нарықтық экономикадағы мемлекеттің реттеушілік потенциалы шектелген. Бірден бірнеше мақсатқа жетуге оның қаражаты мен құралдары жетпейді. Экономика саласынан Нобель сыйлығының иегері, қазіргі заманғы экономикалық саясат теориясының негізін қалаған нидерланд экономисі Я.Тинберген ойынша, мақсаттар саны ешқашан да мемлекет қарамағындағы экономикалық саясат құралының санынан асып кетпеуі тиіс.

Экономикалық модернизацияның барлық кезеңдерінде барлығы да оңай болған жоқ, қателер мен жарым санаулар да болды. Алайда, тәжірибе корсеткендей, бұл қателер концептуалды және стратегиялық сипатта болған жоқ. Және, негізгісі, экономиканы мемлекеттік реттеудің жүйелерін модернизациялау, негізгі секторларды реформалау тәжірибесін жинақтау, қажетті заңдық базаны жасау тоқтаусыз жүріп жатты.

ӘДЕБИЕТ

1. Мамыров Н.К., Ихданов Ж. Государственное регулирование экономики в условиях Казахстана. Алматы, Экономика, 1998, 248 с.
2. Каренов Р.С. Основы государственного регулирования экономикой. Алматы, Білім, 1999, 256 с.
3. Касымбек Ж. М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса Республики Казахстан, автореферат, Алматы, 2009.
4. Кушлин В.И. Государственное регулирование экономики: цели, теоретические модели, практика //Экономист, 1995, № 2.
5. Русинов Ф.М. Основы государственного управления смешанной рыночной экономики. Учебно-методическое пособие. М., 1996, 224 с.
6. Ясин Е.Г. Функции государства в рыночной экономике //Вопросы экономики, 2001, № 5.
7. Дорнбуш Р., Фишер С. Макроэкономика. М., Инфра-М, 1997.
8. Пигу А. Экономическая теория благосостояния. М., Прогресс, 1985.

ӘОК 338:656.13.073 (574)

Қалтаев Айдын Қалдаяқұлы – э.ғ.к., доцент м.а. (Алматы, ҚазККА)

АВТОКӨЛІК АҒЫНЫНЫҢ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ЖҮКТЕМЕСІН ТӨМЕНДЕТУДІ БАСҚАРУ СТРАТЕГИЯСЫ

Тасымалдаулардың көліктенуінің жаһандану процесі экономикаға оң әсер етуімен қатар, жол желісінің шамадан тыс жүктелуі мен қоршаған ортаның ластануы (алдыңғы тарауларда зерттелгендей) сынды келеңсіз құбылыстармен қатар жүруде. Автокөліктену процесінің келеңсіз қырларын ескере отырып, экономикасы дамыған елдердің көлік саясаты (АҚШ, Еуропалық қоғамдастық, т.б.) бүгінгі күні осы процесті шектеп, көліктің сан түрлерін тең түрде дамыту арқылы қоғамдық көліктердің беделін арттырып, ірі қалалардағы жеке көліктердің қозғалыстарына шектеу салуды жөн көреді. Автокөлік Алматы қаласының ауасын ластап отырған бірден-бір зиянды көлік құралы болып табылады (жалпы түсімдердің 85% астамы), оның ауаға бөлінетін қалдықтары тек өсіп барады. Мысалы, 2008 жылы 260 мың тоннадан астам, яғни 1992 жылғы деңгейден 2,6 есе жоғары болды.

Еліміздің оңтүстік астанасының экологиялық жағдайы автокөліктер санының артуынан күрделене түсуде. Бүгін қалада 500 мың бірлік көлік есепке алынған. Сонымен қатар, Алматыға күнделікті таяу ауылдар мен қалалардан 70 мыңға жуық көліктер келеді.

Алматы қаласында 2011 жылға дейін автокөліктер саны 855 мың бірлікке дейін артады деп болжамдалуда. Олардың ауаға бөлетін залалды қалдықтарының мөлшері 270 мың тоннаға дейін артады. Алматы қаласының Табиғатын пайдалану департаментінің салатын 22 млн. теңге айыппұлғына қарамастан, экологиялық мәселені шешу еш мүмкін болмай отыр. Қала билігінің көлік жүйесіне байланысты қабылдаған шараларына қарамастан, қаланың экологиялық ахуалы нашарлап барады. Техникалық регламентке сәйкес, талаптар мен нормаларға сай келмейтін автокөліктерді пайдаланудан алу механизмін реттейтін баптар әлі күнге дейін жоқ.

Жүргізілген есептеулерге сүйенетін болсақ, автокөліктердің халықаралық өлшемдерге сәйкес келтіретін зиян нормаларын қалыптандыру қолданылған жағдайда ауаға шығарылатын зиянды қалдықтардың күрт қысқаратынын байқауға болады. Улы қалдықтарға халықаралық еуропалық стандарттарды қолдануды кезекпен енгізу қажет екендігі аян. Оңтүстік астананың ең лас аудандары – Жетісу мен Түркісіб аудандары. Дәл осы аудандарда өнеркәсіптік кәсіпорындардың көпшілігі, жылу электр станциялары орналасқан. Сондықтан да, Алматы қаласының экологиясын тазартудың маңызды мәселелерінің бірі қаражатты қажет ететін газдалу процесін іске қосу.

Сатылатын көліктердің жанар-жағар майларының сапасын және олардың қоршаған ортаны улау шамасын үнемі бақылап отыру қажет. Алайда, Қазақстанның Экологиялық кодексі мен «Мұнай өнімдерінің жекелеген түрлерінің айналымын және олардың өндірісін мемлекеттік реттеу туралы» Заңында мұнай өнімдерінің сапасын есептеу механизмі туралы айтылмаған. Мұндай бақылау мұнай өнімдерін өндіруден бастап оларды сатуға дейін үздіксіз жүргізілуі тиіс. Экологияға зиян келтіргені үшін салынатын салықтың мөлшерінің сол зиянның орнын толтыру шығындарынан әлдеқайда төмен екендігін ескермейтін салықтық заңнаманың да кемшіліктері жұмысқа кері әсер етеді. Пайдаланылған майларды жинау, сақтау және сіңіру механизмі жоқ.

Жергілікті бюджеттен табиғатты қорғау шараларын қаржыландыру жыл сайын ұлғаяуда. 2007 жылмен салыстырғанда ол 1275,644 млн. теңгеге артқан. Алматы қаласының дамуы мен халқының автокөліктенуінің қалыптасқан тенденциялары көлік жүйесінің қызметінің тиімділігін азайтып, жол қозғалысының қауіпсіздігі мен қоршаған ортаға тигізетін зиянының болуына байланысты әлеуметтік жағдайды қиындатады.

Әлемдік тәжірибеде экологиялық мәселелерді шешуде автокөлік құралдарын пайдаланудың экологиялық сипатына сай техникалық стандарттарын қатайту бағытын құрылымды жетілдіруге аса мән берілуде. Бұл, негізінен, Европа магистральдерінде автомобиль оталдырғыштарына қойылатын қатаң талаптардың қолданылатынын - "еуро-3" стандартынан одан қатаң "еуро-4", одан кейін "еуро-5" және "еуро-6" стандарттарына өтуден көрініп отыр. Осы стандарттарға қол жеткізу майдың баламалы түрлерін қолданумен, қоймалжыңдарды жақсартып, жоғалтуларын азайту есебінен қамтамасыз етіледі.

Таяу болашақта оталдырғыш майы ретінде табиғи газды қолданудың тиімділігі айтылып жүр. Оның басты артықшылығы - экологиялық тазалығы. Табиғи газбен жұмыс істейтін оталдырғыш азот оксидінің қалдықтарын шамамен 65%-ға төмен және тотықтандырғыш катализатормен бейтараптандырғыштармен жабдықталған дизель отынынан гөрі қатты бөлшектерді 80%-ға төмен шығарады. Табиғи газдың құрамында күкірт қышқылы жоқ және табиғи газбен жұмыс істейтін оталдырғыштардың қалдықтары бензин және дизельмен жұмыс істейтін оталдырғыштардың қалдықтарымен салыстырғанда бірнеше есе қауіпсіз. Бұл мейлінше арзан және қауіпсіз оталдырғыш майы. Күйдірілген

табиғи газды (КТГ) пайдаланудың тиімділігін әлемнің көптеген елдері мойындап, Ford, Mercedes-Benz, MAN, BMW, т.б. жетекші автокөлік фирмаларының жүргізген зерттеулерімен расталды.

Қазіргі кезде әлемде табиғи газды оталдырғыш майы ретінде пайдаланушы миллионнан астам көлік құралдары есепке алынған. Олардың қатарында: Аргентина, Италия, АҚШ, Жапония сынды алпауыт елдер бар. Күйдірілген табиғи газ арзан және экологиялық таза оталдырғыш майы ретінде ғана тиімді емес, ол сондай-ақ, олардың қуаты мен экологиялық қарқынын арттыратын, сонымен қатар, автокөлікті салқындатқыштардың қызметін күшейтетін, авторефрижераторлардың хладагенті ретінде аса пайдалы.

Автокөлік тасымалдауларының қарқынын арттыратын, олардың қоршаған ортаға келтіретін залалын жұмсартуға бағытталған іс-шаралардың жүйесінде контрейлерлерді, көлік қалталарын, контейнерлерді қолданумен түрлі көлік түрлерін оңтайлы пайдалану процессіне негізделген интермодальды көлік технологияларының саласын кеңейтудің орны ерекше. АҚШ-та, Германияда, Францияда және басқа да елдерде кең дамыған контрейлерді тасымалдау жүйесі автокөлік жолдарының бүтіндігі мен аса үлкен салмақты түсірмейтін, сондай-ақ, қоршаған ортаны қорғау тұрғысында интермодальды технологияны іске асырудың аса тиімді жолы болып табылады.

Автокөлік жолдарын салып, оларды пайдалану жергілікті жерлердің ландшафтының бұзылып, жер қабаты мен топырақтың тозып, жер асты және жер беті суларының табиғи қозғалыс тәртібінің бұзылуына алып келеді. Қоршаған ортаның объектілеріне қысқы мезгілдегі мұз тайғақтарға қарсы пайдаланылатын химиялық реагенттер жол бойын лаптап, көпірлер мен жол өткелдерінің темір бетон және металл элементтерін тоздырып, олардың сенімділігі мен қызмет ету мерзімін қысқартады.

Осы мәселелерді шешу үшін автокөлік жолдарын пайдаланғанда және жол құрылыс жұмыстарының өндірісінде олардың қоршаған ортаға ықпал етуін бағалау ережелеріне сәйкес мемлекеттік, салалық, аймақтық экономика салаларын дамыту бағдарламаларының, Қазақстан Республикасы Қоршаған ортаны қорғау министрлігінің 2003 жылы 09 маусымда №129-п бұйырығымен бекітілген өндіруші күштерді орналастыру сұлбаларының және ISO 14000 стандарттарының талаптарына сәйкес мынадай негізгі бағыттар бойынша іс-шаралар қолданылатын болады:

– табиғи ресурстарды ұтымды пайдалану және жол бойындағы табиғи ортаның көлік-жол кешенінің теріс ықпалының әсерінен ластану деңгейін төмендету мақсатындағы жол шаруашылығындағы экологиялық бақылау жүйелерін әзірлеп, енгізу;

– олардың жол бойы табиғатының ластануына әсер етуін және жергілікті жерлердің климаттық ахуалын есепке ала отырып, олардың кері әсерін төмендетуге мүмкіндік беретін көліктік құрылыстар элементтерінің бұзылуын бағалай отырып, автокөлік жолдарын қыста пайдаланудың әдіс-тәсілдерін әзірлеп, енгізу және нормативті-техникалық құжаттарды әзірлеу;

– құрылыс және технологиялық материалдар ретінде өнеркәсіп қалдықтарын пайдалана отырып, жаңа технологияларды енгізу есебінен табиғатты қорғау шараларын жүргізу және осы материалдардың жарамдылығын экологиялық қауіпсіздігін ескере отырып, бақылауды жүзеге асыру;

– жасанды бөгеттерді, көгалдандыру және қорғау торларын тұрғызу әрекеттерімен қоса, қоршаған ортаның ластануынан қорғаудың заманауи құралдарының қарқынды қозғалысына сәйкес қосымша жабдықтандыру;

– осы аймақтардағы атмосфералық ауаның тазалығын бақылауды ұйымдастыра отырып, өндірістік стационарлық аумақтарда, жол қабаттары төмен жолдарда, уақытша айналып өту орындары мен жергілікті топырақ жолдардағы шаң-тозаңдардың жиналуын

төмендетуге мүмкіндік беретін, шаң-тозаңнан тазартқыш жаңа материалдар мен технологияларды әзірлеп, енгізу;

– мамандарды жол-көлік кешеніндегі экологиялық қауіпсіздік мәселелері бойынша даярлап, қайта даярлықтардан өткізу.

Аталған шараларды іске асыру автокөлік жолдарының келеңсіз әсерін төмендетуді және жолға байланысты шаралардың қоршаған ортаға тигізетін зиянын төмендетуді көздейтін нормативті-техникалық базаны жетілдіру негізінде жүзеге асырылады. Сонымен қатар, қоғамның өміріндегі көліктердің ролі, оның қоршаған ортаға ықпал етуі, азаматтардың өмірі мен денсаулығы нарық жағдайында автокөліктермен тасымалдау салаларында меншік құқына нұқсан келтірместен, нысаналы техникалық және әлеуметтік саясатты мемлекеттік деңгейде жүргізуге мүмкіндік беретін, белгілі бір «салмақты» шараларды қолдануды талап етеді.

Осындай «салмақты» шаралардың бірі әлемдік тәжірибеде кең қолданылатын автокөлік қызметтерін және сертификаттау болып табылады. Лицензиялау: шаруашылық субъектілерінің меншігіндегі автокөлік құралдарын қауіпсіз пайдалану талаптарын ұстануы; белгіленген экологиялық нормаларды орындау; нарыққа білікті, сенімді (абыройлы) және қаржылық жағдайы жақсы тасымалдаушыларды кіргізу; көлік қызметі нарығына қажет болған жағдайларда лицензиялауға деген квотаны енгізу сынды шарттарды жүзеге асыру арқылы көлік қызметтерінің тұтынушылары мен жалпы қоғамның мүдделерін шаруашылық субъектілеріне ықпал ету арқылы қамтамасыз етеді.

Сертификаттаудың түпкі мақсаты – орындалатын жұмыстар мен көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру. Тұтынушы үшін сертификат белгіленген талаптарға сәйкес кепілдік болып табылады. Әлемнің жетекші елдерінде лицензиясыз тасымалдау жұмысымен айналысуға қатаң тыйым салынады, заңмен қудаланады. АҚШ, Канада, Жапония елдерінде тасымалдау қызметінен басқа экспедиторлық қызметтер мен автокөліктерге қызмет көрсетуді лицензиялау тәжірибесі кең тараған.

Еуропалық Одаққа қатысушы барлық мемлекеттердегі автокөлік тасымалдауларының лицензиялануы көлік заңнамасының құрамдас бөлшегі. Жалданбалы және сыйақы алу арқылы жүзеге асырылатын барлық тасымалдау қызметтері лицензия арқылы жүргізіледі. Лицензия ұлттық (ішкі) және халықаралық болып бөлінеді.

Тасымалдауды лицензиялаудың еуропалық тәжірибесі, әсіресе, халықаралық қатынас жолдарында, жылжымалы құрамға («еуро» стандарттарының жүйесі), көлік құралдарының шуылының деңгейін, зиянды қалдықтардың бөлінуін шектейтін, сондай-ақ қозғалыс қауіпсіздігімен қамтамасыз ететін жоғары талаптармен сипатталады.

Автотасымалдау нарығының ырықтандырылуы және тасымалдаушылардың ішкі еуропалық нарыққа еркін кіруі жағдайында Қоғамдастық аясында автокөлікпен тасымалдаулар бойынша кәсіби қызметке жіберудің ұлттық ережелерін үндестіруге байланысты шаралар қабылдануда. Әйтсе де, осы ережелерді қолдануда мемлекеттер арасында біршама келіспеушіліктер көрініп қалады, атап айтатын болсақ, операторлық лицензияларды өзара тану, қаржы жағдайына кепілдік ету талаптары мен стандарттар деңгейлері, лицензияларды ұйымдастыру тәсілдемелеріне байланысты әртүрлі пікірлер бар. Лицензиялау, кәсіпкерлік қызметті мемлекеттік реттеу әдісі ретінде Ресейде жүктер мен жолаушыларды мемлекеттің ішінде де, халықаралық қатынас жолдарында да тасымалдау саласында қолданылады.

Сонымен қатар, Қазақстандағы автокөлік қызметтерін мемлекеттік реттеу әдістері әзірше тек халықаралық жолаушылар мен жүк тасымалдаулары, сондай-ақ, қауіпті жүктерді тасымалдау саласында қолданылады. Көлік қызметінің осы түрлерін лицензиялау үкімет бекіткен ережелер негізінде жүзеге асырылады.

Алматы қаласы таудың ортасында орналасқан, оның климаты жиі қайталанып тұратын самал жел ескен, температурасы құбылмалы, тұманды болуымен ерекшеленеді. Мұндай ерекшелігі ауада зиянды заттардың шоғырлануына жол береді. Көлік құралдарының көбеюі, көліктік қызмет көрсетудің төмен дейгейі, сапасыз жанар-жағар майларды қолдану, қалдықтарды есепке алу, тазарту, шығару, қайта өңдеу мәселелерінің шешімін таппауы, экологиялық жағдайдың нашарлауы, халықтың көлік қызметі саласындағы мәдениетінің төмендігі, жетекші тұлғалардың осы мәселеге немқұрайдылығы, өзге де факторлар онсыз да күрделі жағдайды тым шиеленістіріп жіберді.

Автокөлік құралына қызмет ету деңгейінің төмендігі немесе оның тіпті жоқтығы автокөлік өзектері мен жүйесінің бұзылуына алып келеді. Нәтижесінде, осындай автокөліктер ауаға бөлетін зиянды заттары көбейіп, осы автокөлік түріне белгіленген нормадан асып кетеді. Мұның барлығы автокөлік құралдарын шығаратын зауыттардың осы көлікке қоятын талаптарының төмендеп, кейде тіпті жоғалып кететіні байқалады. Автокөлік және оған қызмет көрсетуші объектілер (автопарктер, автобазалар, автосалондар, доңғалақ дәнекерлеу пункттары, автокөлікке май құю станциялары, автокөлік жуу орындары және өзге де шаруашылық субъектілері) қаланың қоршаған ортасына қауіп төндіруші мекемелер. Қалада қызмет ететін техникалық қызмет көрсету станцияларының желісі нашар жабдықталған («Тойота-орталығы», «Мерседес-орталығы», т.б. мамандандырылған орталықтардан басқалары). Ешбір бақылау-өлшеу аспаптары жоқ тұрғылықты орындардан ашылған техникалық қызмет көрсету станцияларының қаптап кеткеніне назар аударуымыз керек.

Көліктерге қызмет көрсету объектілерінің өзі қоршаған ортаны ластаушылардың көзі болып тұр. Көптеген объектілердегі су қаланың су арнасына тазартылмастан төгіледі. Кейбір мекемелер осы суды жерге төгеді, демек, оған улы заттар түседі. Мұнан басқа, осы объектілердің өндірістік мұқтаждықтары, соның ішінде автокөлік жуу орындары суды тым мол пайдалануды қажетсінеді. Қаланың барлық дерлік көлік жуу орындары қалалық сумен қамту суын өндірістік мұқтаждықтарына да жаратады.

Көліктерге қызмет ететін техникалық станциялар мен өзге де объектілерінің қызметінің барысында өндіріс қалдықтары пайда болады: өңделген майлар, пайдаланылған көлік резеңкелері, бөлшектері қалада белгіленбеген орындарға шығарылып, қаламызды одан әрі ластап отыр.

Мәліметтерге жүргізілген талдаулар автокөлікке қызмет ету объектілерінің өндірістік қалдықтары кейде тұрмыста да қолданылатыны анықталып (мысалы, оларды үй пештерінде жағу), олар ауаны улай түсетінін көрсетеді. Алматы қаласында өңделген майды және көлік бөлшектерін жинау, сақтау, тазарту механизмі жоқ. Басқа елдерде осы қалдықтар бағалы материалдарды, соның ішінде, жанар-жағар майларын, құрылыс материалдарын, өзге де отын түрлерін өндіруге арналған шикізат болып табылады. Материалдық ресурстардың сарқылуға бейімділігі екінші реттік шикізаттарды жаңа ықшам тонналық өндірістер мен технологияларда барынша тиімді пайдалану қажеттілігіне меңзейді. Мұнда шикізатты жинауды ұйымдастыру басты мәселе болуы мүмкін.

Осы жағдайларда көлікке қызмет көрсету станцияларының қызметіне регламент белгілеу, барлық көлік иелерінің көліктерін уақытылы және сапалы техникалық қызмет көрсетуден өткізулерін бақылау деңгейін көтеру, өндіріс қалдықтарының негізінде заманауи тәжірибелік өндірісті іске асыру және көліктерге қызмет көрсету объектілерін пайдалану өзекті мәселе болып табылады.

Қаланың ауасын негізгі ластаушылары - автокөліктердің ауаға шығаратын қалдықтары жалпы ауаға шығарылатын қалдықтардың 90%-нан астамын құрайды. Автокөліктердің шығаратын газдарында 200-ге жуық химиялық құрамдастар бар, соның ішінде канцерогенді полициклді көміртсутектер. Қаланың ауасының ласталуының негізгі

себебі майдың оталғышта толық жанбауы. Өңделген газдың құрамы оталғыштың түрі мен майдың түріне ғана емес, автокөліктің техникалық ахуалы мен жылжу жағдайына байланысты.

Қалада пайдаланылатын көліктердің шығарылған жылына қарай жүрігізілген зерттеулер пайдаланылатын көліктердің 70%-ы моральді және техникалық жағынан тозғанын көрсете отырып, Еуроодақ аумағында 1996 жылы енгізілген Еуро-2 стандартының талаптарына да сай келмейтінін көрсетті. Қазір Еуропада Евро-4 стандарты барынша қолданылып жатыр. Бүгінгі заманда тіпті 1997 жылдан бұрын шығарылған көліктер бастапқыда-ақ сипаттамалары жағынан Еуро-2 өлшеміне сай келмейтіндіктен, олардың техникалық ахуалын өте күтіп пайдаланған жөн (кесте 1).

1-кесте.

Алматы қаласындағы автокөлік құралдарының шығарылған жылына қарай мәліметтері

Көлік құралының шығарылған жылы	Саны, бірлік	Жалпы санындағы үлесі, %
1960-1979	18739	4
1980-1989	84324	18
1990-1997	271711	48
1998-2007	93693	30

Алматыда қызмет ететін парктердің көпшілігі тозған (66%) көліктерге толы. Көліктерге техникалық қызмет ету сапасының төмендігі немесе тіпті оның жоқтығы онсыз да тозған көліктердің бөлшектерін ақаулап, олардың ауаға улы заттарды бөлу қабілетін күшейтіп жібереді. Көптеген жағдайларда техникалық қызмет көрсету станцияларында көліктің оталдырғышын жөндегенде оның улылығының шамасына қадағалау жүргізілмейді. Алматы қаласының аудандары бойынша алдын-ала тексерулер барысында мынадай жағдай анықталды:

Түгендеу мәліметтеріне сәйкес, қалада техникалық қызмет көрсететін шамамен 400 станция және жеке тұрған желімдеу пункттары бар. Осы мәліметтерде үйде жұмыс істейтін (жеке сектор) техникалық қызмет көрсету объектілерінің есепке алынбағанын атап кету керек.

Техникалық қызмет көрсету станцияларының өзі де қоршаған ортаны ластаушы болып келеді. Оның жұмысының барысында түрлі қалдықтар пайда болып, ауа ластанып, топырақ сапасы бұзылып, жер үсті және жер асты қабаттарының ахуалы нашарлай түседі. Оталғышты, отын жүйесін, кузовты жөндегенде ауаға, құрамында бірінші және екінші сыныпты қауіп бар 20-ға дейінгі ластағыш заттар бөлініп, қалада олардың шоғырлану деңгейі шамадан тыс. Көліктерге жөндеулер жүргізу, сондай-ақ, өндірістік қалдықтардың: өңделген майдың, сүзгілердің, көлік дөңгелектері мен пайдаланылған темірлердің ауаға улы залалдары тарауына тікелей ықпал етеді.

Алматы қаласында қалдықтарды қайта өңдеу өндірісінің мәселесі қолға алынбаған. Осының нәтижесінде өңделген майлар қайта қолданылып, олар жерге төгіліп, доңғалақтар, тіпті үй пештерінде жылыту мақсатында өртеліп жатыр. Қалдықтарды басқару саласының негізгі мәселелері ретінде қалдықтарды жинау, қайта өңдеу, тазарту жүйесінің кемшіліктері, сондай-ақ, қалдық орындарының кездейсоқ әр жерден пайда болуын атап айту керек (2-кесте).

Алматы қаласындағы көліктерге қызмет көрсету орталықтарының әрекетінен шығатын қалдықтар

Қалдық түрлері	Бір жылдағы мөлшері	
	бір ТЖО-ға шаққанда	қала бойынша
Металл қалдықтары	1,0-1,25т	500 тонна
Пайдаланылған көлік доңғалақтары	2,5-3,0 мың дана	1 млн. 200 мың дана
Пайдаланылған оталғыш майы	8,5-8,8 мың литр	3,5 млн. литр
Салқындатқыш сұйықтықтың қалдықтары	760л	300 мың литр
Қаптау материалдарының қалдықтары	0,1т	50 тонна
Аккумуляторлар		200 мың дана

Ескерту: Алматы қаласы әкімдігінің мәліметтері бойынша

Зерттеу материалдары Алматы қаласында автокөлік шаруашылығының ұлғаюы жағдайында экологияны басқарудың басым мақсаттары ретінде автокөлік құралдарына техникалық қызмет көрсетуді дамыту мен жетілдіру қажеттілігін көрсетті. Автокөліктерге қызмет көрсету объектілерін басқарудың экологиялық бағытталған механизмін енгізу үшін келесі бағдарлама бойынша келеңсіз антропогенді жүктемені азайтуды қамтамасыз ететін бағдарламалық тәсілдеме қажет (1-сурет).



1-сурет. Автокөлік ағынының экологияға кері әсерін төмендету және оларға техникалық қызмет көрсетуді басқарудың бағдарламалық механизмі

Алматы қаласында қолданылып жүрген автокөлік құралдарына техникалық қызмет көрсету жүйесіне жүргізілген талдаулар; техникалық қызмет көрсету станцияларындағы қызмет сапасын жақсартуға бағытталған іс-шаралар, соның ішінде:

- қазіргі заманға сай техникалық құрал-жабдықтармен жабдықтауды ынталандыру;
- көлікке қызмет көрсету объектілерінің өндіріс қалдықтарын (өңделген резеңкелерді, оталғыш майларын, салқындатқыш сұйықтықтарды, қозғалтқыштарды, т.б.) жинау мен сақтауды жасап, ұйымдастыру;

- көлікке қызмет көрсету объектілерінің өндіріс қалдықтарын тазарту, жою және қайта өңдеуге арналған ықшам салмақты өндірістерді енгізу, соның ішінде көлікке қызмет көрсету орындарында ағынды суларды улағыштардан тазартып, оларды өндіріске қайтару (айналымды сумен қамту); көлік оталғышына арналған майларды шығарып, қайта өңдеу технологиясы; екінші реттік шикізатты (өндірістік қоқыстарды) пайдалану арқылы ықшам салмақты, үнемді, экологиялық таза өндірісті жүргізу.

Қажетті ресурстар мен қаржы көздерін орташа мерзімге іске асыру бағдарламасы шамамен 450-500 млн.теңгені құрайды, соның ішінде техникалық қызмет көрсету станцияларының иелерінің және жеке инвестициялардың 450 млн. теңге қаражаттарының есебінен.

Бағдарламаны жүзеге асыру барысында мынадай мәселелер шешіледі:

- көліктік қызмет көрсету объектілерін орналастырудың жүйелендірілген тәсілдемесі, олардың қызметін есепке алу мен қадағалау (заңды тіркеу);

- техникалық қызмет көрсету станцияларында көрсетілетін қызмет сапасын көтеру;

- автокөлік құралдары мен оларға қызмет көрсететін объектілердің қоршаған ортаға тигізетін зиянын төмендету;

- Алматы қаласында көлікке қызмет көрсететін объектілердің жұмыс істеуі кезінде пайда болған өндіріс қалдықтарын өңдеу өндірістерін дамыту;

- көліктерге қызмет көрсету объектілерінің шаруашылық қызметін басқарудың экологияға бағытталған механизмдерін дамыту мен енгізу арқылы Алматы қаласының қоршаған ортасына антропогенді келеңсіз салмағын төмендету;

- автокөлікке қызмет көрсету объектілерінің қызметін реттейтін және регламенттейтін нормативтік құқықтық актілерін әзірлеу;

- қалдықтарды екінші рет шикізат ретінде пайдалану әрекетін экономикалық ынталандыру;

- көлікке қызмет көрсету объектілерінің қызметін бақылау әдістерін әзірлеп, енгізу, өндіріс қалдықтарын жинауды, сақтауды, шығаруды ұйымдастыру жүйесі; өндірістік қалдықтарды шығару және қайта өңдеудің заманауи технологияларын енгізу және көлікке қызмет көрсету объектілерін тұтыну жөніндегі жобаларды іске асыру.

Қорытынды

Зерттеулер барлық жүк тасымалдауларының 90-95% - ы көліктің екі немесе одан көп түрлерімен іске асырылатынын көрсетті және көлік қызметі нарығының автокөлік ағындарының өзге көлік түрлерімен өзара ынтымақтаса қызмет ететін бірегей ақпараттық жүйесін құруды, талшықты-оптикалық байланыс арналарының негізінде тасымалдаудың қуатты ақпараттық сүйемелдеулерімен жүктер мен жолаушылардың қозғалысының барлық кезеңдерінде кооперативті ақпараттық-корпоративтік жүйелерін құруды, республиканың бүкіл көлік кешенінде бірегей ақпараттық кеңістікті қалыптастыруды талап етеді.

ӘДЕБИЕТТЕР

1. Транспортная стратегия РК до 2015 года. Утверждена Указом Президента РК 11.04.2006, № 86.

2. Оптимизация транспортных систем /Под ред. В.И. Лившица. М., Транспорт, 2002, 437 с.
3. Бекмагамбетов М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. Алматы, ТОО «Print-S», 2003, 456 с.
4. Баяхметов Т.Б., Куватов М.Р., Жапакова Б.З. Особенности формирования и развития транспортной системы в крупном городе. Алматы, КазАТК, 2001, 145 с.

УДК 338.22

Тусупова Лейла Амангельдиевна – к.э.н., доцент (Алматы, университет «Туран»)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НАКОПИТЕЛЬНОЙ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ

Сфера социальной защиты, в частности, пенсионной системы, затрагивает жизненные интересы основной массы населения, требует тщательно продуманных и взвешенных решений, учета различных факторов, в том числе психологического. В противном случае проведение различных реформ в этой сфере может вызвать обострение социальных волнений в обществе. Так, например, реформа пенсионной системы во Франции, которая радикально затрагивала интересы работников государственного сектора, а также изменения в организации и финансировании медицинских услуг, стала одним из главных направлений в социальной политике правительства А. Жюппе. Оно начало подготовку реформы в строжайшей тайне. Подобная секретность, нехарактерная для политической жизни Франции, усилила обеспокоенность общественности. В конце 1995 г. развернулось массовое движение протеста во всех крупных городах страны.

Поэтому, пенсионное законодательство за рубежом в течение нескольких десятилетий является предметом международного согласования и регулирования. В 1935 году Международная организация труда (МОТ) выступила с инициативой создания координационной системы законодательств о пенсиях по старости, инвалидности и по случаю потери кормильца с целью закрепления за мигрантами уже приобретенных или приобретаемых прав. Принятая в 1962 году Конвенция № 118 установила принцип равноправия в области социального обеспечения. Ратифицировавшие ее члены МОТ обязались предоставить на своей территории гражданам любого другого государства, являющегося членом МОТ, а также беженцам и лицам без гражданства одинаковые со своими гражданами права на социальное обеспечение, зафиксированные в Конвенции №102 от 1952 года. В 1965 году была принята Конвенция № 148, благодаря которой появилась возможность урегулировать вопросы суммирования периодов трудового и страхового стажа при определении права на пенсию по всем трем ее видам, если трудовая деятельность конкретного лица осуществлялась в нескольких странах. Еще более детально эти вопросы разработаны в Конвенции № 157, подписанной в 1982 году. Данная конвенция распространяется на все общие и специальные системы социального обеспечения, финансируемые за счет страховых взносов, за исключением специальных систем для жертв войны, социальной и медицинской помощи. Теоретическая продолжительность периода страхования для приобретения права на пенсию по старости составляет 30 лет, а для пенсий по инвалидности и по случаю потери кормильца — 2/3 числа лет, прошедших после достижения лицом 15-летнего возраста. При отсутствии необходимого периода страхования пенсия назначается не в полном размере, а пропорционально стажу.