

ГТАХР 06.71.09
ЭОЖ 330.341

А.Т. СИСЕНОВА,¹
Э.Ф.К., доцент.
Ж.Қ. ЖАРЫЛҚАСЫН,¹
менеджмент магистрі.
«Туран» университеті¹

ЕЛДІҢ ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТІ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУДЫҢ МАҢЫЗДЫ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ

Андатпа

Саяси және экономикалық тәуелсіздікке ие бола отырып, Қазақстан Республикасы халықаралық экономикалық қатынастардың толыққанды субъектісіне айналды: серіктес елдердің спектрін кеңейтті, көптеген дамыған және дамушы мемлекеттермен экономикалық байланыстарды орнатты, бұрынғы серіктестермен қарым-қатынасты қайта құрды, әлемдік нарыққа ықпалдасу жолымен алға жылжыды. Көлік инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту өңірлік экономиканың тұрақты өсуінің маңызды шарты. Көлік – бұл нарықтық шаруашылықты одан әрі дамыту үшін шарттарды өзгертетін салааралық жүйе. Бұл мақалада көлік жүйесінің интеграциялық процестерді күшейту факторы ретіндегі рөлі көрсетілген. Авторлар көлік жүйесі мен өңірлік қарқынды дамудың тығыз байланысын көрсетеді. Тиімді көлік жүйесі – бұл көлік қызметтерінің әлемдік нарығын құрудың негізі. Мақалада транзиттік әлеуеттің мәнін талдау негізінде көлік-транзиттік әлеуетке әсер ететін факторлар тобы анықталды. Зерттеу барысында авторлар Қазақстан Республикасы аймақтарының экономикасын одан әрі дамыту үшін транзиттік әлеуетті пайдалана отырып, халықаралық қатынаста жүктерді жеткізудің барлық тізбегін басқаруды жетілдіру қажеттілігін анықтады. Зерттеудің әдістемелік негіздерін жасағанда авторлар белгілі ғалымдардың жарияланымдарына сүйенді.

Тірек сөздер: көлік, транзиттік әлеует, көлік инфрақұрылымы, көлік ағындары, интеграция, әлемдік нарық, өңірлік даму.

Қазіргі экономикалық жағдайларда көлік инфрақұрылымын дамыту және жаңғырту өңірлік экономиканың тұрақты өсуінің маңызды шарты болып табылады.

Зерттеушілер тиімді жұмыс істейтін көлік жүйесінің болуы өңірдегі интеграциялық процестердің қалыптасуының алғышарты ғана емес, сонымен қатар оның қарқынды дамуының факторы ретінде көлік қызметтерінің ортақ нарығын құрудың негізі болып табылатынын атап көрсетуде.

Халықаралық көлік ағындарының жұмыс істеуі компаниялар үшін, ұлттық бюджеттің және азаматтардың жеке бюджетінің маңызды кіріс көздері болып табылады.

Мұндай тауар ағындарын дамыту өндірістік-техникалық жаңғыртудың қозғаушы күші. Олар мемлекеттің экономикалық жүйелерінің ұйымдық және институционалдық эволюциясына ықпал етеді.

Ғылыми әдебиеттерде «транзиттік экономикалық жүйе» және «көліктік-транзиттік әлеует» (КТӘ) сияқты ұғымдар кездеседі.

Транзиттік экономикалық жүйе деп көлік ағындарының өңір аумағы бойынша қозғалысы үшін төлемдер бюджет кірістерінің елеулі үлесін қалыптастыратын шаруашылық жүйесін білдіреді.

Қазіргі заманғы нарықтық жағдайларда транзиттік экономикалық жүйенің дамуы оның көлік-транзиттік әлеуетін іске асыру процесінде жүрзеге асады. Бұл процесс өндірістік-технологиялық жаңғыртумен, кейбір елдердің жетекші орынға шығуын көрсетеді.

А.Л. Орлов және Л.П. Кириченко транзиттік әлеует – бұл қазіргі және іске асырылмаған мүмкіндіктер, негізгі өндірістік қорлардың болуы және мемлекеттің көлік кешені ресурстарының негізгі түрлерімен қамтамасыз етілуі, олар сыртқы тұтынушы үшін көлік қызметтері нарығында оның ұсынысының қажетті көлемін көрсетеді деп санайды.

Кең мағынада «әлеует» термині объектінің немесе процестің көп деңгейлі көрсеткіші болып табылады және объектінің қажетті міндеттерді шешу және белгіленген жағдайларда белгіленген мақсаттарға қол жеткізу мүмкіндіктерін сипаттайды.

Көптеген әдебиет көздерінде «транзит» ұғымы тауарды бір пункттан екіншісіне ауыстыру ретінде түсіндіріледі. Жылжыту белгілі бір аралық пункттер арқылы өтеді. Транзиттің ерекшелігі транзиттік аумақ шекарасынан тыс тасымалдаудың соңғы пунктінің болуын білдіреді.

Көлік-транзиттік әлеует көлік инфрақұрылымы объектілерінен тұрады. Сондай-ақ, ол жүк тасымалдарын тасымалдау үшін одан әрі пайдалану мүмкіндігін қамтиды.

Транзиттік әлеует қатысушы елдерге халықаралық экономикалық қатынастар жүйесіне қосылуға мүмкіндік береді. Транзиттік әлеует сондай-ақ технологиялық құрамдас бөлікті жетілдіруге ықпал етеді. Өзінің транзиттік әлеуетін іске асыру кезінде елдер өз өңірлерінің дамуына қосымша серпін алады.

Бірқатар елдерде өңірлік транзиттік тасымалдардың құрылымы әртүрлі. Бұл елдердің әртүрлі аумақтық жағдайына байланысты. Сондай-ақ, бұл фактіге мемлекеттердің әлеуметтік-экономикалық дамуындағы, салалық мамандануындағы айырмашылықтар әсер етеді.

А.П. Суходоловтың пікірінше, әр түрлі елдердің осы елдің аумағы бойынша үшінші елдердің жүктерін тасымалдау мүмкіндігі және транзиттік әлеует бар.

Транзиттік әлеуеттің нақты және нақты түсінігі Қазақстанның көлік саласын дамыту стратегиясында берілген.

Бұл құжатта транзиттік әлеует деп мемлекеттің өз аумағы арқылы тасымалдау қызметтерін ұсыну мүмкіндіктерін анықтайтын сыртқы және ішкі шарттардың жиынтығы аталады [1].

Транзиттік әлеуеттің мәнін талдау кезінде ғалымдар көліктік-транзиттік әлеуетке әсер ететін факторлардың екі тобын анықтады.

Факторлардың бірінші тобына сыртқы (макродеңгей) жатады. Бұл топқа ғалымдар геоэкономикалық және геосаяси факторларды жатқызды.

Факторлардың екінші тобы ішкі (микродеңгей) деп аталады. Бұл факторлар тобына зерттеушілер инфрақұрылымдық, технологиялық, экономикалық-құқықтық факторларды жатқызды.

Елдің көлік-транзиттік әлеуетін (КТӨ) бағалауды ғалым-зерттеушілер оны іске асыру факторларын ескере отырып жүргізуді ұсынады. Әрбір фактор сандық жағынан да, сапалық жағынан да бағаланады.

Сыртқы факторларға сыртқы орта шарттарының жиынтығы жатады. Көбінесе, мұндай ортаға мемлекеттің тікелей әсер етуі мүмкін емес. Мұндай факторлар «экзогенді» деп аталады. Осы факторларды бағалау сапалы позициядан жүргізіледі.

Ішкі (эндогенді) факторларға елдің мемлекеттік макроэкономикалық саясатының құралдары бағдарланған.

Көптеген көздерде транзиттік әлеуетке талдау және бағалау жүргізу үшін ұлттық және халықаралық статистиканың деректері пайдаланылады.

Жаһандық статистика бойынша қазіргі дереккөздерде бағалаудың мынадай тәсілдері бар.

1. Мемлекет аумағы бойынша транзиттік тасымалдардың нақты көлемдерін салыстыру. Бұл ретте көлік түрлері бойынша уақыт аралығына екіпін жасалады. Мысалы, транзиттік мүмкіндіктерді талдау кезінде кейбір сарапшылар Шығыс Азия мен Батыс Еуропа арасындағы контейнерлік жүк тасымалдарының жиынтық көлемі туралы деректерді қолданады.

2. Жүктерді транзиттік тасымалдаудан түсетін кірістер құрылымын талдау. Бұл жағдайда логистикалық сервис қызметінен алынған қосымша табыстар да қосылады.

Ғалымдар атап өткендей, транзиттік мүмкіндіктерді тиімсіз пайдаланудың себебі транзиттік жолаушылар мен жүк ағынының біркелкі еместігі болып табылады.

Қазіргі уақытта осы процестерге мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті ынталандыратын нарықтық тетіктерді енгізу қажет.

Сондай-ақ, көлік-логистикалық саладағы кәсіпкерлік белсенділікті ынталандыру қажет.

Кейбір елдердің аумағы бойынша жүк ағындарының орын ауыстыру еркіндігінің қазіргі шектеулері де транзиттер елдің мүмкіндіктерін іске асыруға мүмкіндік бермеуі мүмкін.

Көлік кешенінің макродеңгейде де, микродеңгейде де тұтастай алғанда өңірлік интеграциялық процестерге кешенді әсер ету фактісі күмәнсіз болып табылады. Көлік-транзиттік әлеует ел табысының негізгі көздерінің бірі болып табылатыны сөзсіз.

Қазіргі уақытта отандық көлік-транзиттік қызмет саласын оңтайлы ұйымдастыру мемлекет тарапынан реттеудің өзекті бағытының болып отырғаны белгілі.

Қазақстан Республикасының көлік-транзиттік саласының оңтайлы іске асырылуы көбіне оның қызметі барысында дамып келе жатқан әлеуметтік қатынастарды сапалы нормативті реттеуге байланысты.

Көлік-транзит саласында туындайтын құқықтық тәртіпті қорғаудың бірқатар өзекті мәселелерін талдау транзиттік әлеуетті дамытудағы жаңартылып отырған көлік саясатындағы көлік заңнамасының және де оның салдарын түсіндіруге бағыттталып отыр.

Тек қана техникалық қамтамасыз ету әлемдік тәжірибе көрсетіп отырғандай, халықаралық транзиттік көлік бағыттарының бәсекеге қабілеттілікті қамтамасыз ету үшін жеткіліксіз екенін көрсетті.

Транзиттік жүк ағындарының жүру жолы бойынша тәуекелдерді барынша азайтудың маңызы зор. Мәселен, көлік дәліздері негізінде бірыңғай халықаралық саясатты жолға қою, шекаралық бекеттер бойынша тауарларды тасымалдау технологиясы, ақпараттық қамтамасыз ету және т.б. жатады.

«Қазақстан–2050» стратегиясы Республиканың транзиттік саясатын қалыптастырудың негізі болып табылады [2].

Қазақстандағы халық санының тығыздығы төмен шалғай аймақтар мен шалғай аудандарда өмірлік маңызы бар және экономикалық тұрғыдан қажетті инфрақұрылым объектілері бойынша жеткізудің инфрақұрылымдық кешендері қалыптасуда.

Көлік жүйесін құқықтық реттеу Қазақстан Республикасында салалар бойынша тасымалдауларды ұйымдастыру және де оны жүзеге асыру белгіленген құқықтық қатынастармен, яғни өзгерістер енгізіп және қызметтерін тоқтата алатын нормативтік құқықтық актілермен іске асырылып отырады [3].

Қазақстанның құрылған жеткілікті нормативтік құқықтық базаның болуына қарамастан көлік-транзиттік қатынастарды реттеудегі кейбір мәселелер де баршылық.

Солардың бірі ретінде еліміздегі нормативтік актілер мен қабылданған стандарттардың халықаралық стандарттармен сәйкес келе бермеуі. Еліміздегі транзиттік тасымалдардың дамуын тежеп келе жатқан факторлардың бірі аралас (мультимодальдық) тасымалдар жөніндегі заңнаманың жетілмегендігінен болып отыр.

Аталған кемшіліктерді жою аралас тасымалдарды реттеудегі көлік-транзиттік қатынастарды дамытуға ықпал етеді.

Осылайша, транзиттік әлеует Қазақстанның көлік жүйесінің жағдайы мен даму деңгейі бойынша ең маңызды интеграцияланған сипаттамаларының бірі болып табылады.

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1 Ионова Е.П. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. – 2014. – № 1. – С. 68–73.

2 Стратегия «Казахстан–2050»: новый политический курс состоявшегося государства от 14 декабря 2012 года. Официальный информационный ресурс премьер-министра Республики Казахстан: <https://primeminister.kz/ru/gosprogrammy/strategiya-kazahstan-2050>.

3 Кусаинова А.К., Назаркулова Л.Т. Правовое регулирование транспортно-транзитных отношений в Казахстане // Вестник Института законодательства Республики Казахстан. – № 4(53). – 2018. – С. 77–83.

А.Т. СИСЕНОВА,¹

к.э.н., доцент.

Ж.К. ЖАРЫЛКАСЫН,¹

магистр менеджмента.

Университет «Туран»¹

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СТРАНЫ КАК ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Аннотация

Приобретя политическую и экономическую независимость, Республика Казахстан стала полноправным субъектом международных экономических отношений: расширила спектр стран-партнеров, наладила экономические связи со многими развитыми и развивающимися государствами, перестроила отношения с прежними

ми партнерами, продвинулась по пути интеграции в мировой рынок. Важным условием роста региональной экономики является совершенствование транспортной инфраструктуры. Транспорт является межотраслевой системой, которая преобразует условия для дальнейшего рыночного хозяйствования. В данной статье обозначена роль транспортной системы как фактора усиления интеграционных процессов. Авторами показана тесная взаимосвязь транспортной системы и интенсивного регионального развития. Эффективная транспортная система является базисом в создании мирового рынка транспортных услуг. В статье на основе анализа сущности транзитного потенциала выявлены группы факторов, оказывающих влияние на транспортно-транзитный потенциал. В ходе исследования авторами выявлена необходимость совершенствования управления всей цепи доставки грузов в международном сообщении с использованием транзитного потенциала для дальнейшего развития экономики регионов Республики Казахстан. При разработке методологических основ исследования авторы опирались на публикации известных ученых.

Ключевые слова: транспорт, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, транспортные потоки, интеграция, мировой рынок, региональное развитие.

A.T. SISSENOVA,¹
c.e.s., associate professor.
ZH.K. ZHARYLKASSYN,¹
master in management.
Turan University¹

TRANSIT POTENTIAL OF THE COUNTRY AS THE MOST IMPORTANT FACTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT

Abstract

Having gained political and economic independence, the Republic of Kazakhstan became a full-fledged subject of international economic relations: it expanded the range of partner countries, established economic ties with many developed and developing states, restructured relations with former partners, and advanced along the path of integration into the world market. The development and modernization of transport infrastructure is an essential condition for the sustainable growth of the regional economy. Transport is interbranch system that transforms economic conditions further market management. This article describes the role of the transport system as a factor in strengthening integration processes. The authors show a close relationship between the transport system and intensive regional development. An efficient transport system is the basis for creating a global market for transport services. Based on the analysis of the essence of the transit potential, the article identifies groups of factors that affect the transport and transit potential. In the course of the study, the authors identified the need to improve the management of the entire chain of cargo delivery in international traffic using the transit potential for further development of the economy of the regions of the Republic of Kazakhstan. When developing the methodological foundations of the study, the authors relied on the publications of well-known scientists.

Key words: transport, transit potential, transport infrastructure, transport flows, integration, world market, regional development.