

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

<https://doi.org/10.32014/2020.2224-5294.122>

Volume 3, Number 331 (2020), 217 – 223

УДК 656.073:235.656.2

МРНТИ 06.81.25

А.К. Калтаев, Л.Ш. Куншигарова, А.Ж. Сугурова

М.Тынышбаев атындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясы, Алматы, Қазақстан.

E-mail: kaltaev.1982@mail.ru, lyazzat-82@mail.ru, a.sugurova@mail.ru**ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК КЕШЕНІНДЕГІ
АВТОКӨЛІК АҒЫНЫН БАСҚАРУДЫ ЖЕТІЛДІРУ БАҒЫТТАРЫ**

Аннотация. Мақалада Қазақстанда көлік кешеніндегі автокөлік ағынын басқаруды жетілдіру жолдарына қатысты мәселе қарастырылған. «Қазақстан-2050» Стратегиясының ұзақмерзімдік даму басымдылығына сәйкес, көлік-коммуникациялық кешенінің әлемдік нарықтағы жоғары бәсеке қабілеттілігін қамтамасыз етіп, жүк және жолаушыларды республика аумағында тасымалдау көздерін тұрақты түрде дамытуды көздейді. Сондықтан Қазақстанның экономикасын және оның көлік жүйелерін дамыту деңгейлерінің, осы жүйелердің құрамындағы барлық көлік түрлерінің үйлесімді даму деңгейлерінің арасындағы оңтайлы тепе-теңдікті қамтамасыз ету мақсатында автокөлік құралдары санының ұдайы өсу барысын есепке ала отырып, автокөлік шаруашылығын дамытуға аса үлкен мән берілуде. Автокөліктерде жүк тасымалдау ағынын ұлғайту көкейтестілігі бүгінгі ұлттық экономикадағы көлік кешені рөлінің қарқынды өсуіне орай, одан сайын күшейе түсуде.

Автокөлік ағыны аймақтардың экономикалық белсенділік деңгейіне айтарлықтай ықпал етіп, өнім өткізу нарығына қол жеткізуді қамтамасыз етеді. Халықтың еңбекпен қамтылу мүмкіндіктері автокөлік қызметтерінің нарығын айтарлықтай кеңейтеді, ал автокөлік қызметтерінің болмауы керісінше ауыл шаруашылығы мекенінде жұмыссыздықтың етек алуына апарып, шет жерлердегі тұрғылықты халықты өркениеттен алшақтатып, келеңсіз әлеуметтік жағдайларға себеп болады. Автокөлік инфрақұрылымы дамымаған елдерде тұрғылықты халыққа әлеуметтік қызметтерді көрсету құны автокөлік инфрақұрылымы дамыған елдерге қарағанда 2-3 есе қымбат. Ішкі көлік сұраныстарына сәйкес қызмет етуден басқа жол инфрақұрылымы аймақаралық және мемлекетаралық көлік көпірі іспетті халықаралық және транзиттік тасымалдау сұраныстарын қанағаттандырады.

Қазақстан Республикасының экономикалық өсу қарқыны, қалалардың белсенді автокөліктену барысы көлік ағынының екі есе өсуінің салдарынан көлік пайдаланудың орташа жылдамдығын сағатына 20 шақырымға дейін төмендетті.

Бүгінгі жол-көлік саласы автокөлік қызметтерін пайдаланушылардың тарапынан бүгінде және болашақта талап етілетін сұраныстарын толығымен қанағаттандыра алатындай деңгейде дамытуды алдын ала егжей-тегжейлі жоспарлап алуы міндетті.

Түйін сөздер: автокөлік ағыны, көлік жүктемесі, транзиттік тасымалдау, инновациялық инфрақұрылым.

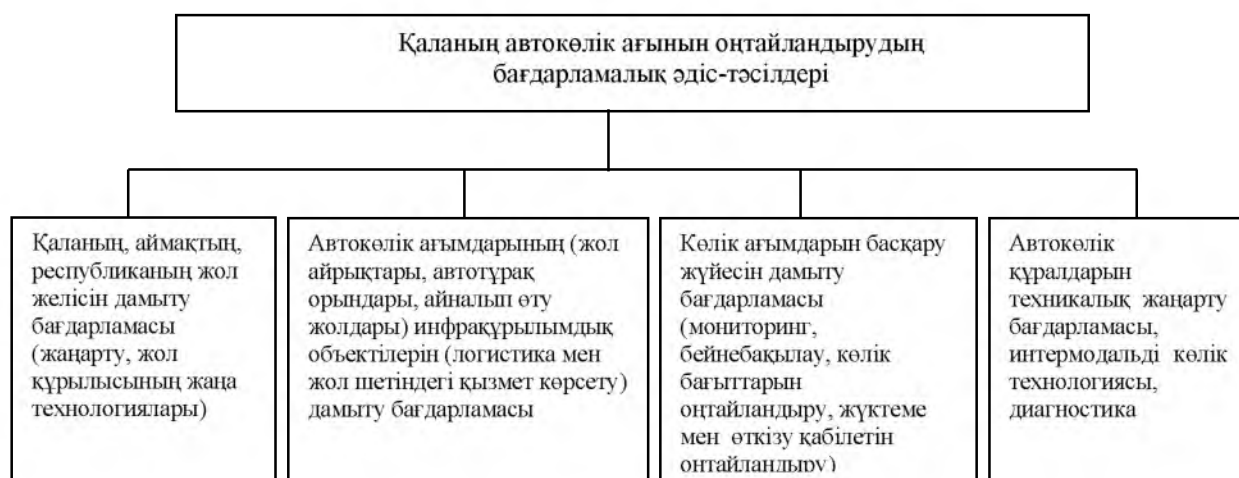
Әлемдік экономиканың дамуы тасымалдауға деген қоғамдық сұранысты қамтудағы автокөлік рөлінің тұрақты түрде өсуі негізінде сипатталады. Көліктің бұл түрінің экономиканың жекелеген секторындағы объективті артықшылықтарымен ғана емес (соның ішінде, бөлшек саудада), сондай-ақ, жол инфрақұрылымының қарқынды дамуы, автокөлік құралдарының құрылғы жетілдірудегі ілгерілеуі арқылы түсіндіріледі.

Қазіргі кезде әлемнің ең дамыған елдерінде жүк және жолаушыларды тасымалдау ауқымының 70-80% автокөлік құралдары атқарады. Соның ішінде, бұл олардың аумақтық дамуын есепке ала отырып, еуропалық кеңістіктегі елдерге тән екенін танытады. Бұл елдерде жүк тасымалдаудың көбі дерлік жалпы пайдаланылатын коммерциялық емес көлік құралдары арқылы атқарылады. Мысалы, Ұлыбританияның негізгі жүгін тасымалдаудағы олардың үлесі шамамен 50%, Францияда – 53%, Германияда – алыс қашықтыққа 68% (150 шм. астам), таяу қашыққа 48%. Осы елдердегі

жолаушыларды тасымалдау саласында жеке автокөліктердің айқын басымдылығы орын алды (тасымалдаудың 80% дейін). Соңғы жылдары автокөлік жолдарының өткізу қабілетіне қойылатын шектеуді есепке ала отырып, жеке автокөліктердің қозғалысын шектеу және қоғамдық автобус көліктерінің қозғалысын дамытуға орай белсенді шаралар жүргізілуде.

Көлік қызметінің деңгейін нысаналы түрде арттырумен, заманауи көлік технологияларын енгізумен қатар, автокөлік жүргізушелерінің алдында тұрған мәселелерді табысты түрде шеше білу оның үнемділігін, қауіпсіздігі мен тұтынушылық қасиетін арттыру мақсатында жылжымалы құрамды құрылымдық дәрежеде жетілдіру негізінде автокөліктердің материалдық-техникалық базасын үздіксіз түрде дамыта беруді талап етеді.

Бірегей көлік жүйесін дамытудағы автокөліктердің рөлін сипаттайтын мемлекеттік көлік саясатын іске асыру ерекшеліктері автокөлік ағын қызметін жетілдіру, көлік ағынын басқару жүйесін, көлік-коммуникациялық бағыттағы инфрақұрылымдық объектілерді, қаланың жолдағы, көшедегі желістерін дамыту бағдарламасының кезек күттірмейтін мәселелерін шешуіне негізделген (1-сурет).



1-сурет – Қаладағы автокөлік саясатын іске асырудың бағдарламалық тәсілдемесі

Автокөлікті дамытуды көздейтін ізгі шарттық талаптарды қалыптастыру автокөлік саласының қаржыландыруға тәуелді ахуалына байланысты. Әлемдік тәжірибеде автокөлік жолдарын пайдалану мен дамытудың екі үлгісі:

- барлық жиналатын салықтар іске қосылатын мемлекеттік бюджет арқылы (көліктік және көліктік емес);
- автокөлік жолдарын пайдаланушылар төлейтін алым-салықтардың есебінен өзін-өзі қаржыландыру негізінде (жол қорлары, ақылы жолдар) қолданылады.

Бірінші үлгі еуропаның көптеген елдерінде қолданылады. Екінші үлгі жергілікті бюджеттің қаражаттары мен несиелерін тартуға негізделген арнайы инвестициялық бағдарламаларға орай, капитал салымдарын ұзақ мерзімге жоспарлауды жүзеге асыруға мүмкіндік беретін жолдарды пайдаланып, дамыту бағытына орай пайдаланылады. Алайда бірқатар жағдайларда, соның ішінде, халық саны төмен, ал, кіріс деңгейі жолдарды қаржыландыруға жеткіліксіз, Жол қорын қалыптастыру мүмкіндігімен қамти алмайтын жағдайда, сондай-ақ, макроэкономикалық мақсаттарға қол жеткізуіне бағытталған жол құрылысының жалпы мемлекеттік бағдарламаларын іске асыруға белгілі бір көлік саясатын іске асыруға, қосымша жұмыс орындарын құруға жарамсыз, т.б. болғанда бұл үлгі қолдануға келмейді.

Түрлі елдерде Жол қорларының қалыптасу және пайдалану ерекшеліктері бар. Мысалы, Грецияның Жол қоры ақылы жолдарды пайдалану есебінен түскен кіріс көзінен қалыптасады. Десе де, Ресей Федерациясының Жол қорлары тікелей алым-салықтардың және федералды қаражат көзінен құрылуда.

Кейбір елдерде Жол қорлары қызметтік деңгейде дамып, «Инфрақұрылымдық» мәртебеге ие болуда (Бельгия, Нидерланды).

Жаңа ұрпақтың Жол қорларының қызмет етуіне бірден-бір тән сипат олардың қызмет аясының жол әкімшілігі агенттіктерінің пайдаланушыларға қосымша қызмет түрлерін көрсетуде қаражаттан тыс құралдарын басқару қызметінің тереңдеуінде. Бұл агенттіктер қызметін не қордың орталықтанған жалпы қаражаттарының есебінен (Ұлыбритания, Финляндия), не жолдарды пайдаланып, дамытуға байланысты жұмыстарды коммерцияландыру негізіндегі пайдаланушылардың (Жаңа Зеландия, Швеция) нысаналы қаражаттарының есебінен (алым-салық есебінен) жүргізеді.

Жолдарды пайдаланып, дамытуға көзделген қаражат қоры негізінен пайдаланушылардың алым-салығы есебінен (отын салығы, жол жүру қашықтығына салынатын салық, рұқсат алуға төленетін алым-салық, т.б.) қалыптасады. ЕҚ елдерінде жолдарды пайдалануға берілетін электронды төлемақы негізіндегі нысаналы алым-салық жүргізу жоспарланады.

Қазіргі кезде батыс еуропалық елдерде автокөлік жолдарын пайдалануға төленетін алым-салықтардан түсетін кіріс оларды пайдалану шегерімдерінен жоғары. Десе де, жекелеген елдерде олардың экономикалық дамуының белгілі бір кезеңдерінде өзгеше қатынастардың да болуы ықтимал екенін көрсетеді.

Ақылы жолдарды пайдалану тәжірибесі шектеулі сипатта екенін атап көрсетін кеткенді жөн көрдік. Көптеген елдер бұл жүйені не еш қолданбайды, не жолдың жалпы желісінің 5% шегінде өте шектеулі көлемде қолданады.

Бұл ақылы жолдардың тиімділігін негіздеудің қатаң шарттарын білдіреді. Мысалы, бір жағынан, олардың тиімділігін қамту үшін пәрменді жол жүру қозғалысы қажет (тәулігіне 15000 көлік құралдарынан кем емес), екінші жағынан кіріс көзі төмен пайдаланушылардың мүддесі ескеріліп, арнайы тариф немесе баламалы тегін жол қызмет етуі тиіс.

Жолдарды басқару жүйесінің ұлттық айырмашылықтары бар. Барлық әрекет ететін үлгілерге тән жалпы қағида тапсырыс беруші мен мердігердің қызметтерін айыра білу. Бұл қаражатты жұмсауға қажетті бақылау жүргізіп, жолдарды пайдаланып, жөндеуге байланысты жүргізілетін жұмыс сапасын арттырумен қамтиды. Бұл бөлу жолдары өз бетінше бөлімше (Финляндия, Швеция, АҚШ, т.б.) немесе жол әкімшілігінің аралас құрылымы аясындағы жекелеген бөлімшелерді (Норвегия) құру сипатында іске асырылады.

Автокөлік жолдарын салу мен оларды жобалау тәжірибесіне жаңа технологиялар дендеп кіруде. Жол шаруашылығын дамыту қарқыны ғылыми-техникалық ілгерілеу негізінде анықталады. Қолданылатын жолдарды тиімді пайдаланумен қатар, автокөлік жолдарының сапасын арттыру жол-көлік ғылымының алдында негізгі стратегиялық міндет ретінде қажетті нормаларды жасап, құрылғыларды және технологияларды үнемді қолданып, жолдардың қызмет ету мерзімін және сенімділігін арттырып, жетілдірілген және сапалы материалдар мен жол жұмыстарын бүгінгі күнгі заман талабына сай жүргізу мәселелерін тіке алға тартады.

Мұндай жағдайларда көлік қызметінің бәсеке қабілеттілігі тұтынушылардың басқа кәсіпорындардың көрсеткен осындай қызметіне қарағанда сұраныстың жоғары болуы арқылы анықталатын оның тұтынушылық және құн сипаттамалары кешені арқылы анықталған. Көлік қызметі нарығында клиент сапалы және оңтайлы тарифпен орындалатын қызметті таңдайды. Сапа көлік қызметінің тұтынушылық қасиеттерін – тұтынушының нақты қажеттіліктерін қанағаттандыру қабілетін айқындайды, бірақ түрлі қызметтерді салыстырғанда олардың баға сипаттамалары да ескеріледі. Көлік қызметінің бәсеке қабілеттілігі нарықта сұранысқа ие және тұтынушының белгілі талаптарын қанағаттандыру параметрлерінің деңгейі бойынша өз аналогтарынан ерекшеленетін нарықтағы осы сияқты басқа қызметпен салыстыру арқылы анықталады.

Қалааралық автокөлік ағынының дамуы Азия және Еуропа елдері арасындағы экономикалық байланыстар мен тауар алмасу қатынасының артуы екі автокөлік жүйелерінің – еуропалық және азиялық араласуды жеделдетуіне аспабы екенін көрсетеді. Осы елдердің тығыз ынтымақтаса қызмет атқаруы тасымалдаушылардың мемлекеттік шекараны кесіп өтуге кететін уақытын барынша үнемдеп, жүктерін жолшылардың мемлекетаралық кеңесінің мүшелері – мемлекеттер аумағы арқылы жеткізу жолын таңдауға шешуші ықпал етеді.

Өкінішке орай, халықаралық автокөлік тасымалдау жағдайы қамтылатын автокөлік жолдарының желісі техникалық деңгейі жағынан жолда қызмет көрсету объектілерінің орналасуы, шекаралық өткелдің жабдықталуы, көлікті пайдалану ахуалы жағынан да әзірше әлемдік өлшемдерге және бағыттардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру талаптарына аса сай келе бермейді. Республикалық автокөлік жолдары қашықтығының шамамен 50% өткізуге қабілеті жеткіліксіз. Оңтайлы салмақ

тәртібінде республикалық жол желісінің жалпы қашықтығының 30% ғана жұмыс істейді, ал еркін қозғалыс тәртібінде 25% ғана қызмет етеді. Жол қабаттары қатты жолдардың болмауы себепті тұрғындардың 10% астамы көктем және күз мезгілінде көлік коммуникацияларынан қол үзіп қалады. Жалпы пайдаланылатын қолайлы жол желісі қашықтығын арттырудың қалыптасқан қарқыны және оны пайдалану ахуалын жақсарту елдің аумақтық бүтіндік талаптарына, халықтың өмір сүру деңгейі мен экономикалық сұраныстарына сай келмейді, халықтың жалпы автокөлік иелену деңгейінен кеш қалған.

Алайда Қазақстанның кең-байтақ даласынан өтетін халықаралық көлік дәліздерін қалыптастыру саласында – Еуропа – Азия – Қытай, Иран – Орталық Азия – Ресей дәліздерінің республикалық маңызы артуда. Финляндия, Польша, Литва, Украина, Қытаймен екіжақты қарым-қатынасты дұрыс жолға қою мақсатында ынтымақтастық дәлізін дамытуға бағытталған жемісті жұмыстар жүргізілуде. Теңіз порттарындағы дәліздер мен терминалдық кешендердің автокөлік құрамдастарын дамытуға аса мән берілуде.

Еліміздегі автокөлік ағынын тиімді басқару келесідей негізгі тұжырымдарды қалыптастыруға тікелей байланысты:

1. Көлік кешеніндегі автокөлік ағынын дамыту тұрғысындағы көлік тұжырымдамаларының қарастырылған ережелері көлік ағыны мәселесінің эволюциялық түрде зерттелін жатқанын көрсетеді. Көлік ағыны құбылысын түсінудегі автордың қолданған әдіс-тәсілдері логистикалық басқару мен қызмет маркетингін басқару міндеттерінің көлік операцияларына араласу бағдарында орындалған. Көлік ағысы теориясының біртұтас, ажырамас бөлшегі болып саналатын автокөлік ағынының мәні анықталды, автокөлік құралдары, автокөлік желісі және тасымалдау объектілерінің ынтымақтас жүйелерін білдіретін автокөлік ағысының өлшемдерін белгілеу әдістері ұсынылды.

2. Көліктің белгілі бір түрімен жылжитын жылжымалы құрам ағынының ерекшелігі нарықтағы белгілі бір көлік қызметінің ағын саласын қалыптастырады. Көлік қызметінің нарығы көліктердің көлік қызметіне деген сұраныстар мен ұсыныстарға сай өндіретін белгілі бір қызметтердің тауарлық алмасуын (сауда-саттығын) құрайды. Жолдардағы автокөлік ағынының қарқыны мен ауқымын анықтаудың әдіскерлік тәсілдері жасалды. SWOT талдаулары негізінде Қазақстандағы ұсақ партиялық және жылдам бұзылатын жүктерді таяу және орташа, алыс қашықтықтарға тасымалдайтын автокөлік ағыстарының ерекшеліктері мен мәселелері ашылды. Автокөлікпен тасымалдау темір жолмен тасымалдау қызметімен бәсекелеседі, көбіне аралас және интермодальді тасымалдау осы екі көлік түрлерінің бірге қызмет етуімен, әсіресе, теміржол бағыттарының бастапқы және соңғы пункттерінде жүкті орталықтан шығаруда жүзеге асырылады.

3. Географиялық орналасуы тиімді транзиттік автокөлікпен тасымалдау мен жол бойында қызмет көрсету инфрақұрылымын қоса алғанда, аймақтық, қалалық, республика ішіндегі және халықаралық жерлердегі автокөлік стартегиясының негізі қарастырылды. Автокөлік жолдарының қалыптасқан желісінің, көлік құралының жаппай артуы, жолаушылар мен жүктерді тасымалдау үрдісі, оларды дамытудың шетелдік тәжірибелері, көлік түрлерінің арасындағы бәсекелестікті дамытудың ресурстық базасының артықшылығы берілді. Дамудың теріс тұстары ретінде жөндеу жұмыстарының қажетті ауқымына жауап бере алмайтын, олардың тұрақты түрде қаржыландырылмауы; негізгі құралдар мен жол бойындағы құралдардың қатты тозуы; өткізу, жол жүру қабілетінің төмендігі; халықаралық маңызды жолдардың қашықтығының төмендігі; жолда қызмет көрсету саласының кешендігі; тасымалдау мен ақпараттарды өңдеу технологиясының ескіргендігі ескерілді.

4. Қазақстан автокөлік ағынын дамытуда автокөлік құралдарының халықаралық саудалық транзиттік әлеуетін пайдалануда, транзиттік ағының төрт бағытындағы көлік өзегі ретінде алатын кірісін арттыру мақсатында өзге көлік құралдарының алдындағы бәсекелестік қабілетін сақтап қалуы тиіс. Автокөлік құралдарының теміржолмен салыстырғандағы бәсекелестік артықшылығына маркетингтік зерттеулер жүргізілді. Бұл зерттеулер жүктер мен жолаушыларды 1000 шақырымнан астам қашықтыққа тасымалдаудағы автокөлікпен тасымалдаудың теміржолмен тасымалдауға карағандағы пәрменділігі дәлелденді.

5. Қалалық көлікпен тасымалдаудың көпшілігін (60% дейін) және қала шетіндегі, әсіресе теміржол торабы жоқ бағыттардағы жолаушыларды тасымалдауды 100 шақырым және одан астам қашықтыққа тасымалдау қызметін автокөліктер атқаратыны мәлім. Қалааралық автобуспен

тасымалдау 300-500 шм. тасымалдауда көбіне теміржолмен бәсекелеседі. Жолаушыларды алыс және аса алыс қашықтыққа автокөлікпен тасымалдау әуе жолы көлігіне қарағанда тиімді.

Халықаралық тасымалдаудың бейімделгіш тарифтік саясатын жасау; барлық көлік түрлерінің жұмысын үйлестіріп, ынтымақтаса қызмет ету әрекеттерін күшейту және мемлекеттің қолданымды көлік инфрақұрылымын басқарудың бірегей сұлбасын енгізу ұсынылды.

6. Республикалық, аймақтық, халықаралық деңгейдегі автокөлік ағыны ахуалына жүргізілген талдаулар көліктің окшаулануы ықтимал Қазақстаннан айналып өтетін автокөлік жолдарын салу және шектес мемлекеттер өзінің транзиттік әлеуетін дамыту мақсатында белсенді әрекет етін жатқанда автокөлік ағынын басқарудағы белгілі бір тәуекелді ашып берді. Шектес мемлекеттердің халықаралық транзиттерінің қанағаттанарлықсыз ахуалы мен олардың тым алыстығы ұлттық тыныштығымызға қауін төндірін, мемлекеттік кірісімізге қол сұғушылыққа әкелуі әбден мүмкін; дұрыс жасалмаған тариф саясаты – Қазақстан арқылы жүк ағынының төмендеуіне ықпал етеді; автокөлік инфрақұрылымының өнеркәсібін өндіріс қарқынынан тым кеш қалуы еліміздің экономикасының даму әлеуетіне кері әсер етеді.

7. Нарық жағдайындағы қалалық көлік дамуының біркелкі емес екенін көрсеткен дұрыс. Бір жағынан, халыққа көлікте қызмет көрсету мәселесі шешілді. Алайда, екінші жағынан, халыққа ұсынылып отырған қызмет сапасы төмен деңгейде қалған, ал қалалық жолаушыларды тасымалдау жүйесін дамытудың өзі қаланың көлік ағыны мен қоршаған ортаға кері әсер етуде. Әлемдік тәжірибе мұндай жағдайға тойтарыс беру үшін көлік жүйесінің жекелеген өлшемдерінің санын реттеп қана қою жеткіліксіз, оның бөлшектерін кешенді бағдарламалық әдістермен өзгерту қажет екенін көрсетеді. Автокөлік ағыс қарқынының сұлбалары мен карталарын пайдалану әдістері жасалып, республиканың ірі қалалары мен аймақтарындағы экологиялық ауыртпашылығы айқындалуы тиіс.

8. Зерттеулер барысында қалаға және экологиялық ортаға автокөліктердің тигізетін зиянын азайтатын мынадай бағыт-бағдарлар анықталды:

Біріншіден, шетел тәжірибесіне сай арзан және таза оталғыш май ретінде табиғи газды пайдалану.

Екіншіден, автокөлік жолдары мен автокөлік ағыстарының ауыртпашылығынан құтылу үшін контейнер, көлік қалталары, контрейлерлерді пайдаланатын түрлі көлік түрлерін оңтайлы қолдануға негізделген интермодальдә көлік технологияларының аясын кеңейту.

Төртіншіден, көліктердің экологиялық талаптарға сәйкестігін тексеруге арналған бақылау және диагностикалық жабдықтауды бақылау жүйесін күшейту мақсатында жоғары білікті мамандар қатарын арттыру.

9. Ірі қаладағы көлік ағыстарын зерттеу, автокөлік ағыстарының техникалық қызмет көрсету үрдісінің ықпал етуі қоршаған ортаның көлік-жол кешен қызметінің әсеріне тигізетін зиянын азайту мақсатында тұрақты түрде экологиялық тексеріс пен бақылау ұйымдастыруды талап етеді. Автокөлік ағысы қызметінің саласында республика ішіндегі жүк пен жолаушыларды тасымалдау қызметін қоса алғандағы автокөлік қызметінің лицензиялануы мен сертификатталу талаптары көтерілді; көліктерге қызмет көрсетуші техникалық станциялар мен май құю станцияларының қызметі; автостанциялар мен автовокзалдардың қызметтеріне бақылау жүргізудің дәлелденген маңызы айтылды.

10. Басым мақсат ретінде автокөліктерді басқару және автокөліктердің, автокөлік объектілерінің қоршаған ортаға тигізетін теріс ықпалын төмендетуді жетілдіруге байланысты автокөлікке қызмет көрсету объектілерін басқарудың экологиялық бағытталған механизмдерін құрудың бағдарламалық әдістерін пайдалану қажет. Ірі қалалардағы автокөлік ағыстары мен экологияны бағдарламалық басқару әдістерін ұсыну, автокөлік жолдарының халықаралық транзиттік әлеуетін пәрменді пайдалану, автокөлік құралдарына жоғары сапалы техникалық қызмет көрсету деңгейін арттыру және ең бастысы, Қазақстан экономикасының өркендеуіне оң ықпал ететін орынды әрекеттерді іске асырып, көлік-жол саласын жаңғырту, тиімді автокөлік инфрақұрылымын құру – баршаға ортақ міндет.

A.K.Kaltaev, L.Sh. Kunshigarova, A.Zh.Sugurova

Kazakh Academy of the Transport and Communication named after M. Tynyshpayev

**DIRECTIONS FOR IMPROVING TRAFFIC FLOW MANAGEMENT
IN THE TRANSPORT COMPLEX OF KAZAKHSTAN**

Abstract. The article deals with the issue of ways to improve the management of automobile flows in the transport complex in Kazakhstan. In accordance with the long-term development priorities of the Kazakhstan-2050 Strategy, it is aimed at ensuring the high competitiveness of the transport and communications complex in the world market and ensuring the continuous development of sources of transportation of goods and passengers in the country. Thus, the automotive economy is of paramount importance, given the steady increase in the number of vehicles in order to ensure the optimal balance between the levels of development of the economy of Kazakhstan and its transport systems and the levels of harmonious development of all modes of transport in these systems. The relevance of increasing freight traffic in cars is compounded by the growing role of the transport complex in the national economy today.

Road traffic has a significant impact on the economic activity of the regions and provides access to the product market. Employment opportunities will significantly expand the auto services market, and the lack of auto services will lead to unemployment in rural areas, the removal of people from civilization abroad and to adverse social conditions.

In countries with poor transport infrastructure, the cost of providing social services to the population is 2-3 times higher than in developing countries with automobile infrastructure.

In addition to meeting domestic transport needs, road infrastructure meets the needs of international and transit traffic, such as inter-regional and interstate transport bridges. Rapid economic growth in the Republic of Kazakhstan and the rapid urbanization of cities led to a decrease in average vehicle speed to 20 kilometers per hour and Rapid economic growth in the Republic of Kazakhstan and the rapid urbanization of cities led to a decrease in average vehicle speed to 20 kilometers per hour due to double transport flow.

Kazakhstan should use the international trade transit potential of motor vehicles in the development of road traffic flows, maintain competitiveness over other vehicles in order to increase the revenue received as a transport core in the four directions of transit flows. Marketing research of competitive advantages of motor vehicles in comparison with the railway has been conducted. These studies proved the effectiveness of transporting goods and passengers over a distance of more than 1000 km by rail.

Today's road industry must plan ahead to develop a system so that it fully meets the needs of car service users now and in the future.

Key words: traffic flows, freight traffic, transit traffic, innovative infrastructure.

А.К. Калтаев, Л.Ш. Куншигарова, А.Ж. Сугурова

Казахская академия транспорта и связи имени М. Тынышпаева

**НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫМИ
ПОТОКАМИ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ КАЗАХСТАНА**

Аннотация. В статье рассмотрен вопрос о путях совершенствования управления автомобильными потоками в транспортном комплексе в Казахстане. В соответствии с долгосрочными приоритетами развития Стратегии «Казахстан-2050», она направлена на обеспечение высокой конкурентоспособности транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и обеспечение постоянного развития источников перевозки грузов и пассажиров на территории страны. Таким образом, автомобильная экономика имеет первостепенное значение с учетом неуклонного увеличения количества транспортных средств с целью обеспечения оптимального баланса между уровнями развития экономики Казахстана и его транспортных систем и уровнями гармоничного развития всех видов транспорта в этих системах. Актуальность увеличения грузопотока на автомашинах усугубляется растущей ролью транспортного комплекса в национальной экономике сегодня.

Дорожное движение оказывает существенное влияние на экономическую активность регионов и обеспечивает доступ к товарному рынку. Возможности трудоустройства значительно расширят рынок автоуслуг, а отсутствие автоуслуг приведет к безработице в сельской местности, выведению людей из цивилизации за рубежом и к неблагоприятным социальным условиям.

В странах с плохой транспортной инфраструктурой стоимость предоставления социальных услуг населению в 2-3 раза выше, чем в развивающихся странах с автомобильной инфраструктурой. Помимо

удовлетворения внутренних транспортных потребностей, дорожная инфраструктура удовлетворяет потребности международных и транзитных перевозок, таких как межрегиональные и межгосударственные транспортные мосты. Быстрый экономический рост в Республике Казахстан и быстрая урбанизация городов привели к снижению средней скорости транспортных средств до 20 километров в час из-за двойного транспортного потока.

Казахстан должен использовать международный торговый транзитный потенциал автотранспортных средств в развитии автотранспортных потоков, сохранить конкурентоспособность перед другими транспортными средствами с целью повышения доходов, получаемых в качестве транспортного ядра в четырех направлениях транзитных потоков. Проведены маркетинговые исследования конкурентных преимуществ автотранспортных средств по сравнению с железным путем. Данные исследования доказывали действенность перевозок грузов и пассажиров на расстояние более 1000 км по железной дороге.

Сегодняшняя дорожная индустрия должна заранее планировать разработку системы, чтобы она полностью отвечала потребностям пользователей автосервиса сейчас и в будущем.

Ключевые слова: транспортные потоки, грузовые перевозки, транзитные перевозки, инновационная инфраструктура.

Information about the authors:

Kaltaev A.K., c.e.s., assoc. Professor, Kazakh Academy of the Transport and Communication named after M.Tynyshpayev;
Kunshigarova L.Sh., c.e.s., ass. professor, Kazakh Academy of the Transport and Communication named after M.Tynyshpayev;

Sugurova A.Zh., c.e.s., ass. professor, Kazakh Academy of the Transport and Communication named after M.Tynyshpayev

REFERENCES

- [1] Strategy «Kazakhstan - 2050». Astana: LEM. 2013
- [2] M. Bekmagambetov, S. Smirnova. The transport system of the Republic of Kazakhstan: current status and development problems. Almaty 2016.
- [3] Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M., (2017). Assessment of the potential for the development of Kazakhstan's transport and logistics system in the context of the Eurasian Transcontinental Bridge formation. *Khassenova// Espacios (Journal, Venezuela)*. 38(14) P.36, Business, Management and Accounting, Publisher: Sociacion de Profesionales y Tecnicos del CONICIT.-2017, 30 June. URL: www.revistaespacios.com
- [4] Butyrina N. (2015) Integration of Kazakhstan into the world transport system // *kazatk Bulletin*. No. 6 (85).
- [5] Eskalieva A. F., Rakhimova S. A. Research and analysis of modern methods of assessing the impact of socio-economic system in transformation processes, *Vestnik NAN RK* No. 1, 2018
- [6] Alibekova G., Ainakul N., Bapieva M. Absorption potential in innovation innovation of Kazakhstan, *Bulletin NAN RK* No. 3, 2019
- [7] Chaikov D. A. Improving the efficiency of using cars for cargo transportation: monograph / D. A. Chaikov, A. N. Chistyakov; Tyumen industrial University. Tyumen: TIU, 2017. 157 p.
- [8] Data of the MNE Statistics Committee of the Republic of Kazakhstan (2018) // URL: <http://stat.gov.kz>
- [9] Sabirova RK, Baimukhasheva MK, Utepkalieva KM, Dingazieva MD, Sanalieva LK, Ghatlanova TT Intellectual potential as the basis of formation of innovative economy of the Republic of Kazakhstan, *Bulletin of NAN RK* No. 6, 2018.
- [10] Arinov E., Zherebtsov V. M., Kondakova L. R. DECISION-MAKING IN ECONOMIC problems given the RISK, *Bulletin of NAN RK* № 1, 2015