

АВТОКӨЛІКПЕН ТАСЫМАЛДАУ ТИІМДІЛІГІНІҢ ЖОЛ ЖАҒДАЙЫНА СӘЙКЕСТІГІ

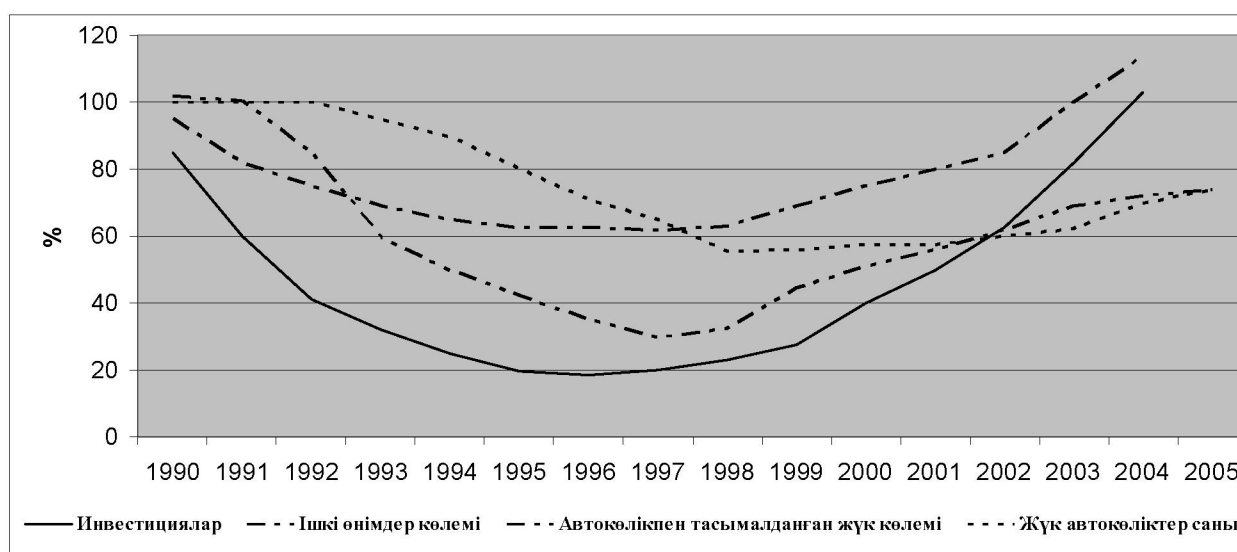
Халық шаруашылық жүктерінің тасымалдау көлемінің жыл санап артуынан, автомобиль көлік жолдары ұзара түседі. Халық шаруашылық мүддесі, жақсы жабдықталған жолдардың болуын талап етеді. Себебі, автомобильмен жүк тасымалдау жұмысының тиімді, өзіндік құнының арзан болуы, тасымалдау жұмысын ұйымдастыру, сондай-ақ, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жол құрылысының дамуы мен жолдың жағдайына тікелей байланысты. Беті бекем, қатты төсенішпен қапталған, тегіс, кең жолдар, тасымалдау жылдамдығының жоғары болуын, жанармай шығынының азаюын, сөйтіп, тасымалдау бағасының төмен болуын қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, жол апатының азаюына себепші болады, жүк тасу қарқыны артады, автокөліктің бос тұруы азаяды, техникалық күтімдер мен жөндеу жұмыстарына жұмсалатын қаржыны азайтады.

Қазіргі кездегі жақсы жолдарда, ауа райының қолайсыздығына қарамастан, жылдың барлық мерзімінде жүк тасымалын қарқынды жүргізуге толық мүмкіндік бар.

Мемлекеттің ішкі және сыртқы тасымалын толық қанағаттандыру мақсатында, ел үкіметі автомобиль жолдары құрылысын экономиканың барлық саласымен бірге дамытуды міндет етіп қойып отыр. Бұл 2030 стратегиялық бағдарламасы негізінде, үкіметтің қысқа және ұзақ мерзімдік бағдарламаларында лайықты орын алуда. Төмендегі суреттерде Қазақстандағы автокөліктермен жүк тасымалдау көрсеткіштерінің соңғы жылдардағы деректері берілген (1-суретті қараңыз).

Суретте көрініп тұрғандай жүк тасымалдау жұмыстарының көлемі мемлекеттердің ішкі экономикалық дамуына тікелей байланысты. Сонымен қатар мемлекеттің инвестициялық тартымдылығы да жүк айналымының артуына, соған сәйкес жүк автомобильдерінің санының өсуіне себепші болады (2-сурет).

Келтірілген суретте Қазақстанның автомобильмен тасымалдаушыларының соңғы жылдары қарқынды күрт өсіргенін көрініп тұр. Бұл жоғарыдағы ел экономикасының тұрақты түрде көтеріліп келе жатқанын білдіреді. Соған сәйкес кәсіпкерлер



1-сурет. Қазақстан Республикасындағы жүк автомобильдері саны мен олардың тасымалдаған жүк көлемінің ішкі өнімдермен инвестициялар көлеміне сәйкес өзгеруі

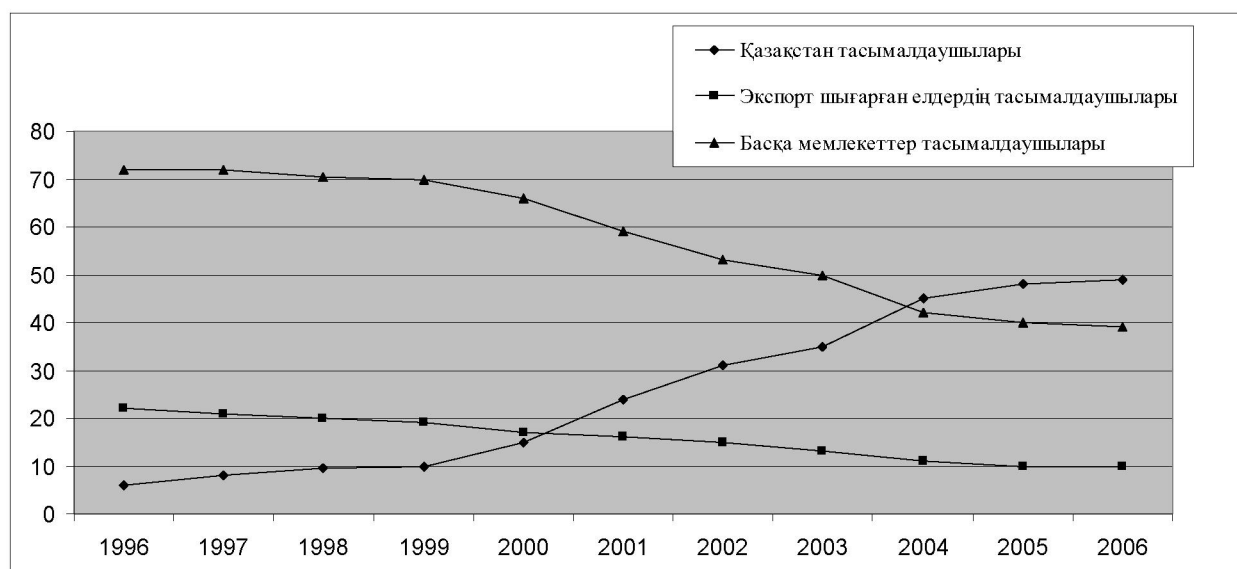
нарықтағы орындарын меңгеру үстінде (3-сурет).

График түрінде келтірілген салыстырмалы бейнелеуден жүк тасымалының соңғы жылдары тез қарқынмен өскенін білеміз. Мысалы 2004 жылы 2,6 млн тонн болса, 2006 жылғы мәлімет бойынша 3,6 млн тоннаға жеткенін көрсетеді, яғни өсім 38,5 пайыз құрайды.

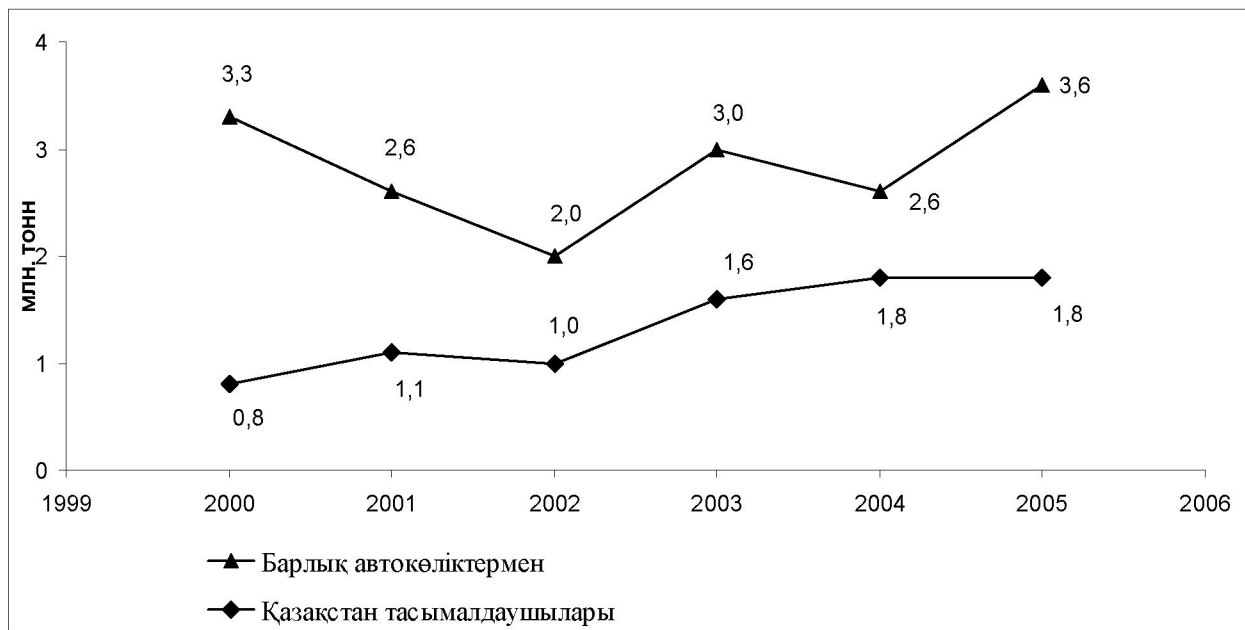
Төмендегі суретте (4-сурет) жоғарыдағы тасымалданған жүктер көлемдерінің, тасымалдаған көліктер түрлеріне қарай салыстырмалы бейнелеу графигін көреміз. Бұл көрсеткіштерде көліктің

қандай түрі болса да, жылма жыл тасымалданған жүктер көлемі артып отырғанын білдіреді. Осы көрсетілген көліктер ішінде автомобильдермен жүк тасымалдау көлемінің темір жол және құбырлар арқылы тасымалдаған жүктер көлеміне қарағанда жоғарғы даму үстінде екенін анықтауға болады. Сондықтан мемлекетіміздің экономикасы үшін автомобильдерді тиімді пайдалану мәселесі күн тәртібінде басты орын алады.

Мемлекеттің ішкі жолдарының желісін ұзарту, барлық жолдарды кеңейтіп, күрделі жөндеуден



2-сурет. Қазақстан Республикасы территориясы арқылы тасымалданған жүктерді апарған мемлекеттер автомобильдерінің өзара бөлінуі



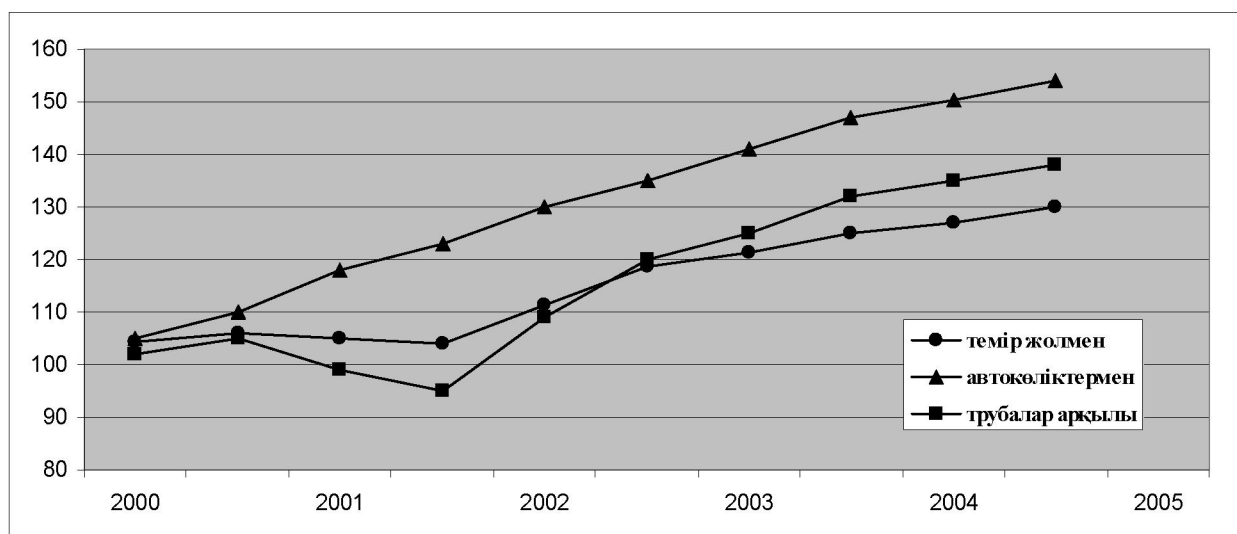
3-сурет. Қазақстан Республикасындағы жүк тасымалдаушылардың тасымалдаған жүк айналымы

өткізу мен жаңадан жол құрылысын салуға мол қаржы бөлу, салынатын жолдарды халық-аралық стандарт деңгейіне жеткізу арқылы, халықаралық күре жолдар ретінде пайдалану міндеті қойылды.

Америка тұрғындары «біздің автомобиль жолдарымыздың өте жақсы жағдайда болатын себебі бай болғанымыздан емес, бай тұруымыз автомобиль жолдарынан жақсы болғанынан» дейді екен.

Бұл елде жыл сайын тас жолдарға 110 млрд доллар қаржы жұмсайды, бірақ ел үкіметі бұл қаржы жетіспейді, оны тағы 100 млрд долларға өсіру керек екені жөнінде конгреске мәселе қойып отыр. Ал көлемі жағынан ең кіші Жапон мемлекеті

жыл сайын 107 млрд доллар қаржыны осы жолдарға салады. Еуропадағы Германияда жыл сайын 50 млрд евро қаржыны жұмсайды. Сонымен қатар жол бойғы қызмет көрсетер инфрақұрылымдар өте жақсы дамыған. Мысалы тас жол бойындағы қызмет көрсетер, дем алу, тамақ ішу орындары нақты заңдылықтар негізінде орналасқан. Кез келген уақытта келесі орынға дейін қанша жүру керек екенін біліп отырарсың. Заман талабына сай орындалған тас жолдар құны 6 қатар үшін, 1 км жол құрылысы 10 млн евро тұрады. Сонымен қатар ғалымдар есебі бойынша 40 тонналық жүк автокөлігі 10 белдігі бар, тас жолға 165000 жеңіл автокөлігінің тигізер әсеріне



тең екен. Сол себепті көптеген дамыған елдерде ірі жүк автокөліктерінің тас жолмен жүру тәртібін қарастырып отырады.

Біздің мемлекетіміз болса жоғарыдағы аталған деңгейге әлі жете алмай келеді. Өйткені біздің жылдық ішкі өніміміздің құны 2006 жылы 80,5 млрд доллар болса, биыл 100 млрд долларға жеткізу жоспарланып отыр, ал жоғарыда аталғандай, Жапон мен АҚШ елдері жылма жыл тас жолға осыншама қаржы бөліп отыр. Дегенмен Елбасының жоспары 2015 жылы ішкі өнім шығаруды 300 млрд долларға жеткізу және мамандардың болжауы бойынша бұл орындалатын жоспар, демек біздің елде де жол салу мәселесіне тиісті қаржы бөлініп ретке келеді деген үміт бар. Бірақ біздің мемлекетіміздің батыс Еуропа мен Қытай елдерінің ортасындағы көлік дәліздері бола алатынын және екі арадағы жылдық тауар айналымы 700 млрд доллар болып, одан транзиттік үшін түсер пайда 40...50 млрд доллар екенін санасақ, сонымен қатар 2010 жылға дейін тауар айналымы 105 есе өсетін шамасын біле отырып, тас жолдарды ретке келтіріп дәліз ретінде пайдаланғаннан түсер шаш етекпен болатыны әрбір маманға белгілі.

Ал бүгінгі таңда бар мүмкіндіктің 1 пайызын пайдаланып келеміз. Соған байланысты 2006 жылы қабылданған бағдарламаға сәйкес 2015 жылға дейін Қазақстанда 50 мың км тас жолды қайта өңдеу, сол сияқты барлық көлік кешені инфрақұрылымдарын дамыту мақсатында 30 млрд доллар қаржы бөлу белгіленген. Бірақ аталған бағдарламаға жеке кәсіпкерлерді көбірек тарту арқылы аталған қаржы тағы 70 пайызға көтеру көзделіп отыр. Өйткені барлық дамыған мемлекеттер іс тәжірибесі көрсетіп отырғандай тас жолдардың 70 пайызынан көбін жеке сектор қаржылары құрайды. Осы бағдарламаға байланысты атап өтер маңызды халықаралық автокөлік дәліздерінің бірі – ұзындығы 8445 км болатын, оның 2787 км Қазақстан жерімен өтетін Батыс Еуропа мен Батыс Қытай тас жолы. Бұл жоспар бойынша 2309 км тас жол қайта жөндеуден өтіп, Ақтөбе, Қызылорда, Шымкент қалалары Ресейге өтеді. Әрине тас жол жөнделіп күндіз-түні автокөліктер ағыны болса, осы тас жол бойындағы инфрақұрылымдар арқылы жергілікті ауыл тұрғындары үшін өте тиімді болып, әлеуметтік экономикалық мәселелердің біразының шешілуіне себепші болады.

2003 жылғы 17 мамыр күні №1096 Елбасының индустриалды-инновациялық даму стратегиялық қаулысына сәйкес, барлық аймақта автокөлік

қызметіне сұраныс өсе түсті. Ғалымдардың болжауына қарай, 2012 жылы елімізде автокөлікпен тасымалдау жүк айналымы 33-тен 55 млрд тонна километрге жетуі мүмкін.

Жылдар	Жүк тасымалдау	
	жүктер, млрд тг.	жүк айналымы, млрд км
2001	1076,9	33023
2002	1219,3	37589
2003	1318,2	40158,4
2004	1445,9	43435,7
2012 (болжау)	2350	55000,0

Сонымен қатар еліміздің территориялық орналасу жағдайына қарай оның транзиттік мүмкіндігін пайдалану да – шешілмеген мәселе. Негізгі жүк ағымы Қытай елінен шыққан тауарлар тасымалы, оның 85,5 пайызын қазақстандықтар автокөліктері, Қырғызстан – 10,5, Өзбекстан – 5,5 Ресей – 3,6 пайыз құрайды.

Мысалы 2003 жылы, көліктің бақылау орындарының мәліметі бойынша, Қазақстан арқылы 130 мың жүк автокөліктері кетсе, 2004 жылы бұл көрсеткіш 203 мыңға жетті, яғни бір жылдағы өсім 56 пайыз құрады.

Дегенмен Қазақстан арқылы автокөлікпен жүк тасымалдау қарқыны өте төмен. Оның бірнеше себептері бар: солардың бірі – жол бойғы инфрақұрылымдардың дамуының кешеуілдеуі төмендегі кестеде берілген. Ал одан басқа да салдары мен себептері жөнінде және оларды заман талабына сәйкес шешу амалдары туралы келесі басылымда беріледі.

Бұл инфрақұрылымды талабына сай дамыту мақсатында үкімет басшысы арнаулы жұмыс жоспарын бекітіп (№ 274-р 2004 жыл 17 қыркүйек), соған байланысты іс-шаралар атқарылмақшы. Ал автокөлік жолдарының мемлекеттік саяси-экономикалық маңыздылығына 2006–2012 жылдары арасында Үкіметтің (№ 1227 2005 жыл 17 желтоқсан) қаулысы бекітіліп, 1283 млрд теңге қаржы қаралды, оның мемлекеттік автомобиль жолдарына 830 млрд теңге республикалық бюджеттен, 271 млрд теңге жергілік бюджеттен, ал 182 млрд теңге инвестиция көмегімен салынбақшы. Осы бағдарламаға сәйкес 7205 км жол қайта өңделіп, 1660 км күрделі жөндеуден, 16800 км ағымдағы жөндеуден және 18089 км жергілікті жолдар барлық жөндеу жұмыстарынан өтіп, 1281 км республикалық дәрежедегі жол құрылысы орындалмақшы. Осыған орай еліміздегі аймақ экономикасын көтеріп, әлеуметтік мәселелерді шешу мақсатында автокөлік жолдарын

жетілдірумен қатар жаңадан жолдар салу жұмыстары қолға алынып отыр. Мысалы Батыстағы Шалқар–Арал арасында жол салу – Алматы–Қызылорда–Ақтау тас жолдарын 200 км-ге қысқартады; Бейнеу–Шалқар арасындағы 500 км жол еліміздің батыс аймақтарын орталық, шығыс аймақтарына тікелей шығуға мүмкіндік береді; Қарабұтақ–Торғай аралық жолы ұзындығы 200 км, бұл жол біткесін Астана–Атбасар–Қостанай–Денисовка–Ақтөбе облысы–Қарабұтақ тас жолын 500 км ге қысқартады; Арал–Жезқазған жолы 200 км, осы мемлекетіміздің орталық және шығыс өлкесінен Ақтау портына шығуда тас жолдың ұзындығын 2500 км-ге кемітеді; Алматы–Ыстықкөл ұзындығы 62 км, бұрынғы автокөлігі жолын 200 км-ге қысқартады, аталған жол салу жоспары Елбасы бекіткен арнаулы бағдарламаға орай орындалады. Сондықтан аталған бағдарлама арқылы елімізде автокөлікпен жүк және жолаушылар тасымалдау жұмыстарын жаңартып, ел экономикасының даму талаптарына сәйкес мүмкіндіктер жасалынып отыр.

ӘДЕБИЕТ

1. Назарбаев Н.А. Қазақстанның 2030 жылдар даму бағдарламасы. Алматы.
2. Бекмағамбетов М.М. Қазақстан автокөліктері. Мо-

нография. Алматы, 2005.

3. Жаңбыров Ж.Ф. Жүктерді тасымалдауды ұйым-дестіру және басқару (автокөліктермен): Оқу құралы. Алматы: Нұр-Принт, 2007.

Резюме

В РК принята специальная программа развития автодорожных отраслей. Статья о путях улучшения использования транзитных возможности для большегрузных автомобилей.

Summary

In Republic of Kazakhstan there is a article about improving auto branches. Article about improving using transit ability for tracks.

Алматы гуманитарлы-техникалық университеті

3.12.07ж. түскен